



Spoorzone - Oost Apeldoorn

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Gemeente Apeldoorn

30 september 2022

| | |
|--------------------|---|
| Project | Spoorzone - Oost Apeldoorn |
| Opdrachtgever | Gemeente Apeldoorn |
| Document | Notitie Reikwijdte en Detailniveau |
| Status | Definitief 02 |
| Datum | 30 september 202216 september 2022 |
| Referentie | 131078/22-013.968 |
| Projectcode | 131078 |
| Projectleider | P.A. Feij MSc |
| Projectdirecteur | A.M. Springer-Rouwette MSc |
| Auteur(s) | N.C. van der Zijden MSc, F.D. Kesmer MSc, P.A. Feij MSc |
| Gecontroleerd door | P.A. Feij MSc |
| Goedgekeurd door | P.A. Feij MSc |
| Paraaf |  |
| Adres | Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. Deventer Daalsesingel 51c Postbus 24087 3502 MB Utrecht +31 (0)30 765 19 00 www.witteveenbos.com KvK 38020751 |

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | AANLEIDING EN DOEL | 5 |
| 1.1 | Het gebied Spoorzone Oost | 5 |
| 1.2 | Reden voor onderzoek naar milieueffecten | 7 |
| 1.3 | Doel van de NRD | 8 |
| 1.4 | Reageren op de NRD | 9 |
| 1.5 | Leeswijzer | 9 |
| 2 | ONTWIKKELINGEN IN DE SPOORZONE OOST | 10 |
| 2.1 | Aanleiding voor de ontwikkelingen in de Spoorzone Oost | 10 |
| 2.2 | Beschrijving van de ontwikkelingen in de Spoorzone Oost | 11 |
| 3 | ONDERZOEKSSTRATEGIE | 15 |
| 3.1 | Overkoepelend MER Spoorzone Oost | 15 |
| 3.2 | m.e.r.-beoordeling voor 2 urgente deelprojecten | 16 |
| 3.3 | Beschouwing van interactie met raakvlakprojecten in het BSK-gebied | 17 |
| 4 | ALTERNATIEVEN | 18 |
| 4.1 | Bouwprogramma | 19 |
| 4.2 | Mobiliteitsstrategie | 20 |
| 4.3 | Uitgangspunten voor m.e.r.-beoordeling | 21 |
| 5 | INHOUD EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK | 22 |
| 5.1 | Plan- en studiegebied | 22 |
| 5.2 | Plangebied | 22 |
| 5.3 | Vergelijking met de referentiesituatie | 22 |
| 5.4 | Beleidskader | 23 |
| 5.5 | Beoordelingskader | 23 |
| 6 | PROCEDURE | 26 |

| | | |
|-----|---------------------------|----|
| 6.1 | Toelichting m.e.r.-plicht | 26 |
| 6.2 | Inhoud van het MER | 27 |
| 6.3 | Te doorlopen stappen | 27 |

Laatste pagina 28

Bijlage(n)

Aantal pagina's

1

AANLEIDING EN DOEL

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor Spoorzone Oost in Apeldoorn. De Spoorzone transformeert komende jaren tot een stedelijk milieu waar het onderwijs van de toekomst, innovatieve bedrijvigheid, slimme mobiliteit en stedelijk wonen samenkomen. Deze transformatie heeft impact op de leefomgeving, zowel voor bestaande als nieuwe bewoners, gebruikers, functies en kwaliteiten. Daarom onderzoekt de gemeente Apeldoorn wat de effecten zijn op de leefomgeving. De resultaten worden gebruikt in de verdere planvorming voor de Spoorzone. De NRD is een eerste stap in dit onderzoeksproces. De notitie laat zien wat de gemeente van plan is te onderzoeken en op welke manier het onderzoek wordt uitgevoerd.

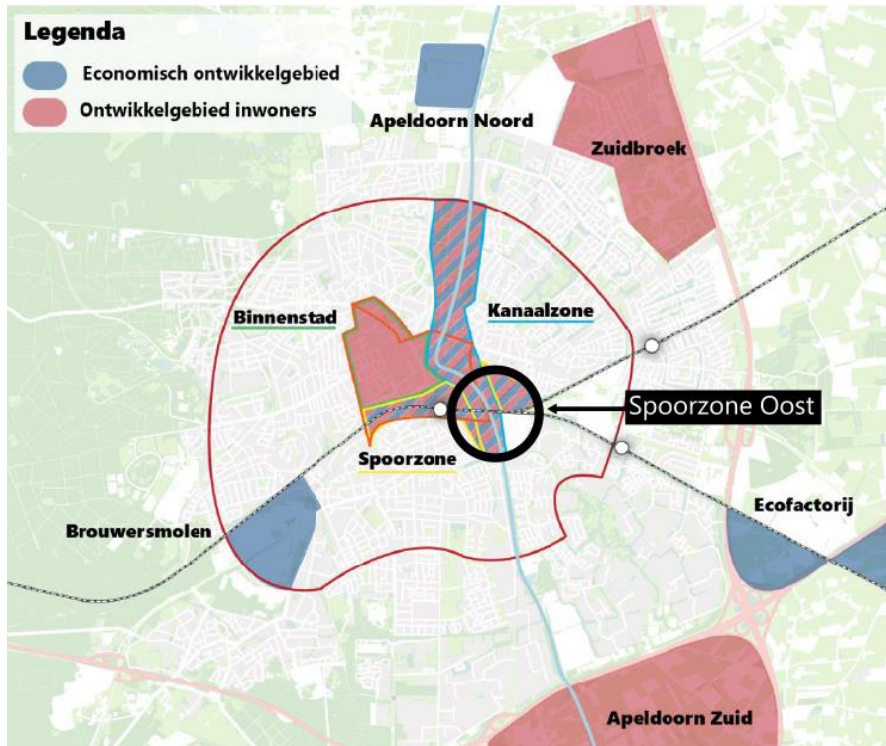
Reageren?

U kunt uw mening geven over de NRD. In paragraaf 1.4 staat hoe u een reactie kunt sturen naar de gemeente.

1.1 Het gebied Spoorzone Oost

Het gebied Spoorzone Oost ligt centraal in Apeldoorn, aan de rand van de binnenstad direct ten oosten van het station. De Spoorzone is 1 van de ontwikkelgebieden die de gemeente heeft aangemerkt in de Omgevingsvisie. In deze ontwikkelgebieden biedt Apeldoorn ruimte voor de groei van het aantal inwoners en economische activiteiten in de stad.

Afbeelding 1.1 De ontwikkelgebieden uit de Omgevingsvisie met daarin de ligging van Spoorzone Oost aangegeven



In Spoorzone Oost liggen een aantal gebiedsontwikkelingen: Kayersmolen-Noord, Veldhuis, Wapenrustlaan en Kavel-Zuid. Deze projecten liggen ten oosten van station Apeldoorn, direct ten noorden en zuiden van het spoor en direct ten westen en oosten van het Apeldoorns Kanaal, zie afbeelding 1.2.

Afbeelding 1.2 Spoorzone Oost met daarin de ligging van de 4 projecten indicatief aangegeven in groen



1.2 Reden voor onderzoek naar milieueffecten

Wettelijke plicht tot onderzoek

De transformatie van de Spoorzone kan effect hebben op het milieu¹ (de leefomgeving). Het is wettelijk verplicht² om te beoordelen of deze mogelijke effecten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben (een zogeheten m.e.r.-beoordeling). Als hiervan sprake is, moet een zogeheten milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) worden uitgevoerd. De resultaten van deze m.e.r. worden in een zogeheten milieueffectrapport (hierna: MER) gepresenteerd. De informatie uit het MER wordt betrokken bij de besluitvorming over Spoorzone Oost.

Overkoepelend MER Spoorzone Oost

Vanwege de grootschalige transformatie door de (samenhangende³) projecten in Spoorzone Oost in combinatie met de gevoeligheid van de bestaande functies in het gebied en de omgeving bestaat er een grote kans op het optreden van (cumulatieve) milieueffecten. Daarom kiest gemeente Apeldoorn voor een integrale aanpak van het milieuonderzoek in de vorm van 1 overkoepelend MER voor Spoorzone Oost.

¹ Dit is een brede definitie van milieu die betrekking heeft op bevolking, menselijke gezondheid, land, water, bodem, lucht, klimaat, biodiversiteit, erfgoed en landschap.

² Op grond van artikel 7.2 Wet milieubeheer in samenhang met artikel 2 van het Besluit milieueffectrapportage. Het project kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject onder categorie D11.2 uit het besluit.

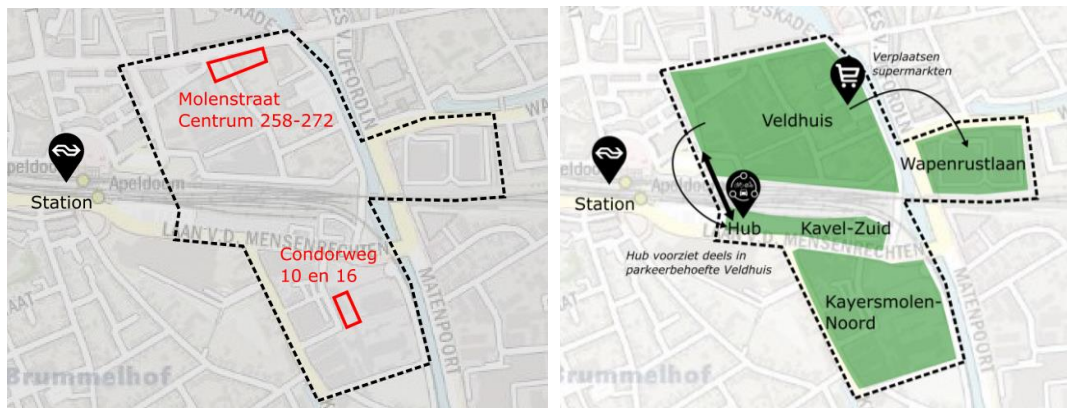
³ Zie een toelichting op deze samenhang in hoofdstuk 3.1.1.

Dit in plaats van een of meerdere (vormvrije) m.e.r.-beoordelingen die vanwege (cumulatieve) effecten alsnog zouden leiden tot een m.e.r.-plicht.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling voor twee urgente deelprojecten

Vooruitlopend op het MER voor Spoorzone Oost wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor twee urgente deelprojecten binnen Spoorzone Oost: Molenstraat Centrum 258-272 en Veldhuisstraat 35 in Veldhuis, en het voormalige HTS gebouw aan Condorweg 10 - 16 in Kayersmolen-Noord¹. In hoofdstuk 6 leest u meer over de wettelijke verplichting en de wettelijke procedure voor de m.e.r.

Afbeelding 1.3 Scope van de m.e.r.-beoordeling (links in rood) en het overkoepelend MER (rechts in groen)



Hulpmiddel voor planvorming in Spoorzone Oost

Naast een wettelijke verplichting, is het MER vooral ook een hulpmiddel bij de planvorming in het gebied Spoorzone Oost en de daarin opgenomen (deel)projecten. Zo kan het MER inzicht geven in de (cumulatieve) effecten die optreden bij de beoogde transformatie van het gebied en bij verschillende alternatieven of varianten op deze transformatie. Daarmee geeft het MER inzicht in de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten te beperken of positieve effecten te vergroten. Ook helpt het MER om te begrijpen welke stappen en voorwaarden nodig zijn om de 4 projecten op een verantwoorde manier te ontwikkelen met oog op een gezonde en veilige leefomgeving en een goede leefomgevingskwaliteit. Het MER wordt opgesteld voor 1 of meerdere nader te bepalen besluiten die de projecten juridisch-planologisch mogelijk maken. Op dit moment is nog niet exact bekend welk ruimtelijk besluit genomen wordt: 1 of meerdere bestemmingsplannen, omgevingsplannen of omgevingsvergunningen waarin wordt afgeweken van het bestemmings- of omgevingsplan.

1.3 Doel van de NRD

De NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) is de eerste formele stap in deze m.e.r.-procedure. De NRD informeert eenieder dat er een m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor Spoorzone Oost en vertelt hoe én waarnaar in het milieueffectrapport (MER) onderzoek wordt gedaan. Iedereen kan op de NRD reageren en suggesties doen voor de inhoud, aanpak en diepgang van het onderzoek. Meer informatie over de procedure en de stappen die doorlopen worden staan in hoofdstuk 6.

¹ Meer informatie over deze strategie leest u in hoofdstuk 3.1.2.

1.4 Reageren op de NRD

De gemeenteraad van de gemeente Apeldoorn vraagt als bevoegd gezag aan u om een reactie op de NRD in te dienen bij de gemeente. De gemeente vraagt u in het bijzonder om een reactie te geven op de volgende vragen:

- mist u onderzoeksthema's;
- wat zou u specifiek(er) onderzocht willen hebben? En waarom?

Hoe kunt u reageren?

U kunt als volgt uw mening geven over de NRD:

schriftelijk per post:

Stuur uw zienswijze naar:

Het college van burgemeester en wethouders

Postbus 9033, 7300 ES Apeldoorn

onder vermelding van 'zienswijze NRD Spoorzone Oost'

Uw brief moet ondertekend zijn en tenminste uw naam, adres en woonplaats bevatten, en indien mogelijk ook uw telefoonnummer.

Digitaal:

vul het formulier in op de volgende website: www.apeldoorn.nl/reactiebestemmingsplan (inloggen met DigiD)

Op het formulier moet u aangeven dat u reageert op de NRD Spoorzone Oost.

Wat gebeurt er met uw reactie?

De binnengekomen reacties worden, waar mogelijk gebruikt bij het bepalen van de inhoud en aanpak van de onderzoeken in het MER. De gemeente raadpleegt ook de wettelijke adviseurs, betrokken bestuursorganen en de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. In het MER wordt een samenvatting gegeven van de ingekomen reacties en adviezen en wordt aangegeven of en hoe deze verwerkt zijn in het MER.

1.5 Leeswijzer

Tabel 1.1 Leeswijzer

| Hoofdstuk | Geeft antwoord op de vraag: |
|---------------------------------------|--|
| 1 aanleiding en doel | waarom wordt er een NRD en MER opgesteld? hoe kunt u reageren op de NRD? |
| 2 ontwikkelingen in de Spoorzone Oost | welke ontwikkelingen vinden er in de Spoorzone Oost plaats? |
| 3 onderzoeksstrategie | welke strategie voert de gemeente uit voor het onderzoek naar de urgente woningbouwopgave? |
| 4 alternatieven | hoe zijn de alternatieven tot stand gekomen? welke alternatieven (keuzes) onderzoekt het milieueffectrapport? |
| 5 inhoud en aanpak van het onderzoek | welke aspecten van het milieu en de leefomgeving worden onderzocht in het milieueffectrapport? hoe wordt dit onderzoek uitgevoerd? |
| 6 procedure | waarom is het onderzoek naar milieueffecten verplicht? welke procedures moeten worden doorlopen? hoe vindt de besluitvorming plaats? |

2

ONTWIKKELINGEN IN DE SPOORZONE OOST

2.1 Aanleiding voor de ontwikkelingen in de Spoorzone Oost

Apeldoorn groeit naar minstens 180.000 inwoners

Apeldoorn is een groeiende stad. De afgelopen 5 jaar kreeg de gemeente Apeldoorn er bijna 6.000 inwoners bij. Zowel geboortes als mensen die zich nieuw vestigen. In maart 2021 werd de hondervijfenzestigduizendste inwoner geboren en de verwachting is dat Apeldoorn in de toekomst minstens 180.000 inwoners telt. Recente prognoses laten zelfs een groei zien tot ruim 190.000 inwoners in 2050¹.

Grootschalige binnenstedelijke verdichting in het BSK-gebied

Apeldoorn heeft in regioverband de afspraak gemaakt om 7.950 woningen toe te voegen tot 2030². Tot 2040 zijn er minimaal 12.500 woningen nodig in Apeldoorn bij een groei naar 180.000 inwoners. In de Omgevingsvisie en met het programma Stadmaken op de Veluwe heeft de gemeente ervoor gekozen tweederde van dit aantal benodigde woningen te realiseren in de bestaande stad en dorpen en tegelijkertijd ongeveer eenderde in nieuwe uitleggebieden. De gemeente wil haar centrumgebieden-binnenstad, spoorzone en kanaalzone verfraaien door te verdichten en te vergroenen. Bij de ontwikkeling van Spoorzone Oost geeft de gemeente invulling aan haar ambities op het gebied van duurzaamheid, klimaatadaptatie, leefbaarheid en gezondheid. De ontwikkeling bij het spoor, binnenstad en kanaal geeft een impuls aan nieuwe kantoorfuncties, het onderwijs en kennisuitwisseling. In het zogeheten BSK-gebied heeft gemeente Apeldoorn de ambitie om ongeveer 5.000 woningen toe te voegen.

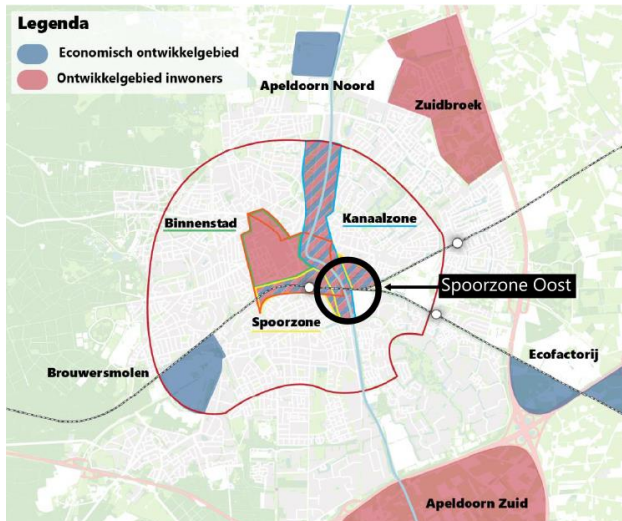
Spoorzone Oost als onderdeel van het BSK-gebied

Binnen het gebied Spoorzone zijn een aantal projecten geprogrammeerd die in tijd en locatie mogelijk samenhangen. Deze projecten bevinden zich aan de oostzijde van de Spoorzone en vormen gezamenlijk het gebied Spoorzone Oost (afbeelding 2.1). Hoofdstuk 3 beschrijft de onderbouwing waarom het MER gaat over Spoorzone Oost.

¹ Regionale prognoses 2023-2050. Geraadpleegd via CBS Statline op 22 juli 2022:
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85173NED/table?dl=6BD8C>.

² Regionale woonagenda 2020.

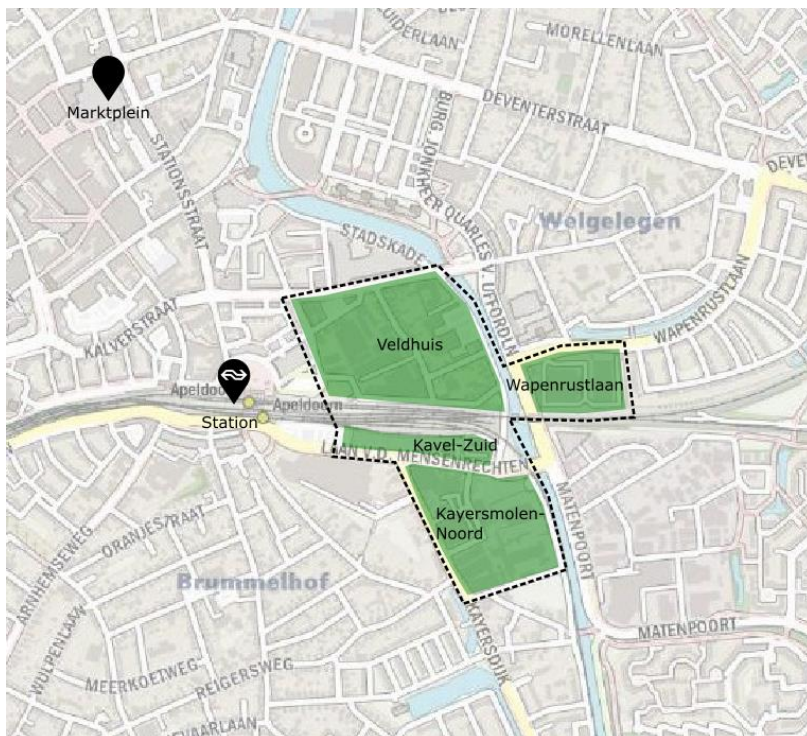
Afbeelding 2.1 Het BSK-gebied met daarin de ligging van Spoorzone Oost aangegeven



2.2 Beschrijving van de ontwikkelingen in de Spoorzone Oost

Spoorzone Oost bestaat uit een aantal gebiedsontwikkelingen: Kayersmolen-Noord, Veldhuis, Wapenrustlaan en Kavel Zuid. Deze projecten liggen ten oosten van station Apeldoorn, direct ten noorden en zuiden van het spoor en direct en westen en oosten van het Apeldoorns Kanaal.

Afbeelding 2.2 Spoorzone Oost met daarin de ligging van de 4 projecten



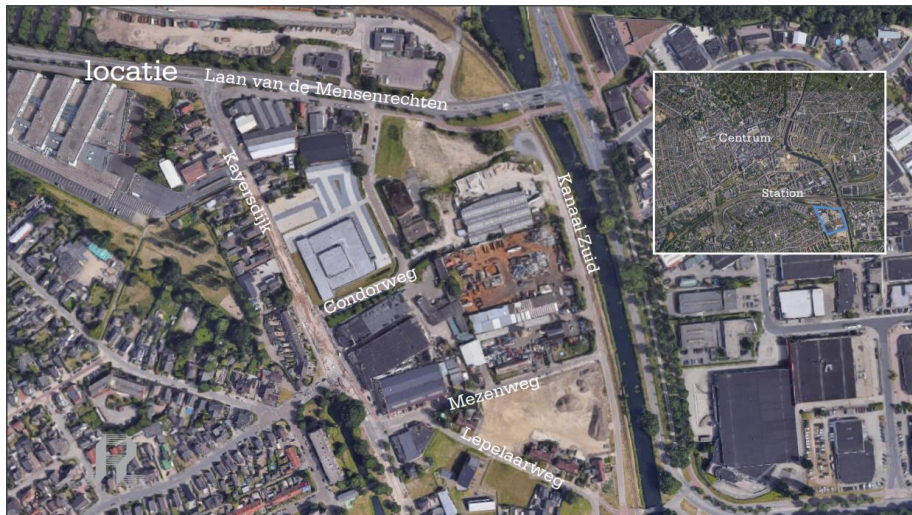
Kayersmolen-Noord

Kayersmolen-Noord is het gebied tussen de Laan van de Mensenrechten, het Kanaal, de Mezenweg en de Kayersdijk. Kayersmolen-Noord is een binnenstedelijk bedrijfsterrein waar een mengvorm bestaat van bedrijvigheid en productie. Er is veel leegstand en braakliggend terrein; de bodem is plaatselijk ernstig

vervuild. Hoewel op korte afstand van centrum en station is het een vergeten en wat verwaarloosde plek in de stad. De gemeente wil in Kayersmolen-Noord het accent leggen op wonen met als ambitie een (hoog)stedelijk woonmilieu. Dat betekent een mix van woningen en appartementen met gebouwen van verschillende hoogtes. Bij de ontwikkeling is er aandacht voor de volgende 10 uitgangspunten:

- stedelijke dichtheid;
- divers programma op gebiedsniveau (wonen, werken, voorzieningen);
- eenduidig stedenbouwkundig geheel (ensemble);
- afwisseling in gebouwgrootte en hoogte;
- hergebruik van waardevolle objecten (Condorweg 8 en 10-16 als verwijzing naar industrieel verleden);
- levendige plinten, levendig gebied;
- groen kwalitatief verblijfsgebied en goede verbindingen naar het kanaal;
- autoluwe openbare ruimte, auto's uit het zicht;
- klimaatadaptief, groen en natuurinclusief;
- goede woon- en leefkwaliteit binnen het gebied.

Afbeelding 2.3 Luchtfoto Kayersmolen-Noord (Bron: Rijnbouw visie Kayersmolen-Noord)



Fasering ontwikkeling Kayersmolen-Noord: Condorweg 10 - 16

In de voormalige Christelijke Middelbare Technische School en HTS autotechniek (1958) komen appartementen. De ontwikkeling van Condorweg 10-16 is een transformatie van bestaand pand naar woningen. De school is ontworpen door de Apeldoornse architect P. Schurink en J. Corn Sprey uit Arnhem en is gesitueerd aan de Condorweg. Daarom wil de gemeente het gebouw behouden en transformeren. De transformatie van dit gebouw geldt als eerste fase/start bouw van Kayersmolen-Noord.

Veldhuis

Veldhuis is de naam van het gebied tussen het Apeldoorns Kanaal, het spoor, de Molendwarsstraat en Molenstraat Centrum. Voor Veldhuis is een visie opgesteld. In deze buurt liggen onder andere het complex van Royal Talens, de voormalige Nettenfabriek, meerdere onderwijsinstellingen, twee supermarkten en woningen. In Veldhuis staan zowel typische Apeldoornse huizen met grindbermen langs de straten als grotere soms rauwe industriële bedrijfspanden. De gemeente wil het gebied Veldhuis transformeren naar een modern duurzaam, klimaatadaptief woon-werkgebied met binnenstedelijke kwaliteiten. De gemeente streeft naar een parkachtige (binnen)stad die stedelijker en markanter wordt. Deze ambities spelen ook een rol bij de ontwikkeling van het gebied Veldhuis. Zo loopt de groenstructuur van de Kanaalzone via Veldhuis naar de binnenstad als stadspark. Aanvullend zal er door het terugbrengen van de Kayersbeek een groene openbare ruimte ontstaan in Veldhuis. Naast het kanaal wordt de beek een nieuwe blauwe drager in het gebied. Het vormt de basis voor het Kayersbeekpark waar een stevige groenstructuur bijdraagt aan de woonkwaliteit in de vernieuwde stadswijk.

Afbeelding 2.4 Luchtfoto Veldhuis (Bron: gemeente Apeldoorn)



Fasering ontwikkeling Veldhuis

Per deelgebied zullen de komende jaren de eigenaren en ontwikkelaars hun plannen gaan maken en uitwerken. Het hele project Veldhuis heeft een doorlooptijd van maximaal 10 jaar (oplevering 2031) op basis van de woningbouwimpuls. Binnen deze 10 jaar is een fasering voorzien van:

1. Locatie Molenstraat Centrum;
2. Locatie Nettenfabriek/Talens (inclusief verplaatsing Talens);
3. Supermarktlocatie.

Mobiliteitshub

Een P+R ligt aan de laan van de Mensenrechten. Bij de doorontwikkeling van de Spoorzone kan de doorontwikkeling van het NS-station en het busstation tot mobiliteitsknooppunt (hub) noodzakelijk zijn. Het mobiliteitsknooppunt geeft (deels) invulling aan de parkeerbehoefte van Veldhuis. Deze mobiliteitshub maakt onderdeel uit van de mobiliteitsvisie van de gemeente Apeldoorn voor het stadspark van Apeldoorn (april 2021).

Wapenrustlaan

Wapenrustlaan wordt een gecombineerd stedelijk programma, bestaande uit:

- stedelijk woonprogramma (gestapeld);
- dagelijkse winkelvoorzieningen in de plint;
- parkeren voorzieningen (gebouwd);
- realisatie van een fiets/voetgangersbrug;
- groen kwalitatief verblijfsgebied en goede verbindingen naar het kanaal;
- autoluwe openbare ruimte, auto's uit het zicht;
- klimaatadaptief, groen en natuurinclusief;
- goede woon- en leefkwaliteit binnen het gebied.

Aan de Wapenrustlaan ligt de voormalige busremise waar het busbedrijf Keolis was gevestigd. Het busbedrijf is verhuisd en de locatie is in gebruik door bedrijven als een technologiebedrijf (Saietta). Het gebied is verhard en bevat meerdere garages.

Afbeelding 2.5 Voormalige Busremise aan Wapenrustlaan Bron: Google Streetview



Kavel Zuid

Kavel Zuid is het gebied tussen de Laan van de Mensenrechten, het Kanaal Zuid en het spoor. Hier bevindt zich een tankstation, een aannemersbedrijf en de stallingplaats van het busbedrijf Keolis. De ambitie van de gemeente is om Kavel Zuid te transformeren tot een binnenstedelijke werklocatie bestaande uit:

- kantoorgebouwen;
- commerciële voorzieningen;
- onderwijs en broedplaatsen;
- gebouwde parkeervoorzieningen/ mobiliteitshub (P&R);
- wonen/ studentenhuisvesting;
- groene omgeving.

Afbeelding 2.6 Kavel Zuid



3

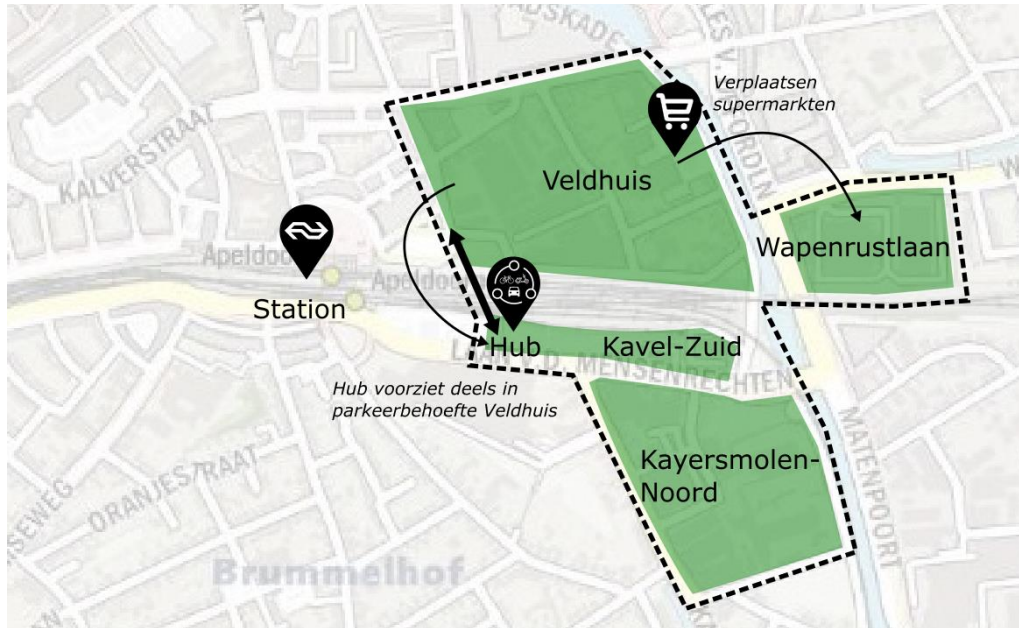
ONDERZOEKSSTRATEGIE

Vanwege de grote kans op het optreden van (cumulatieve) milieueffecten hanteert de gemeente Apeldoorn een integrale aanpak van het milieuonderzoek in de vorm van 1 overkoepelend MER voor Spoorzone Oost. Daarop vooruitlopend wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor 2 urgente deelprojecten binnen Spoorzone Oost: Molenstraat Centrum 258-272 en Veldhuisstraat 35 in Veldhuis, en Condorweg 10-16 in Kayersmolen-Noord. Met deze strategie wordt de urgente woningbouwopgave in Spoorzone Oost maximaal versneld, zonder daarbij de waarborgen voor zorgvuldige integrale planvorming en besluitvorming uit het oog te verliezen.

3.1 Overkoepelend MER Spoorzone Oost

Gemeente Apeldoorn stelt 1 overkoepelend MER op voor het gebied Spoorzone Oost. In het MER worden de 4 gebiedsontwikkelingen gelet op hun onderlinge verwevenheid in samenhang beschouwd op hun (cumulatieve) milieueffecten. De projecten liggen namelijk direct in elkaars nabijheid, kennen overeenkomsten qua bouwprogramma, profiel en planning. Het zijn allen inbreidingslocaties die de komende jaren worden gerealiseerd, een stedelijk karakter hebben met een sterke oriëntatie op het station en gedeelde infrastructuur. Naast geografische nabijheid en samenloop in tijd hebben zijn ze deels ook afhankelijk van elkaar. Zo wordt de mobiliteitshub direct ten zuiden van het spoor mede ontwikkeld om te voorzien in de parkeer- en mobiliteitsbehoefte van Veldhuis. Daarnaast maakt de herontwikkeling van de Wapenrustlaan het mogelijk om de 2 supermarkten in Veldhuis te verplaatsen, waardoor de oostzijde van Veldhuis in een latere fase herontwikkeld kan worden. Bovendien is er een samenhang tussen Wapenrustlaan en Veldhuis doordat het Centrum voor Veiligheid tijdelijk geplaatst is op de Wapenrustlaan (voor 5 jaar) en definitief verplaatst wordt naar Veldhuis.

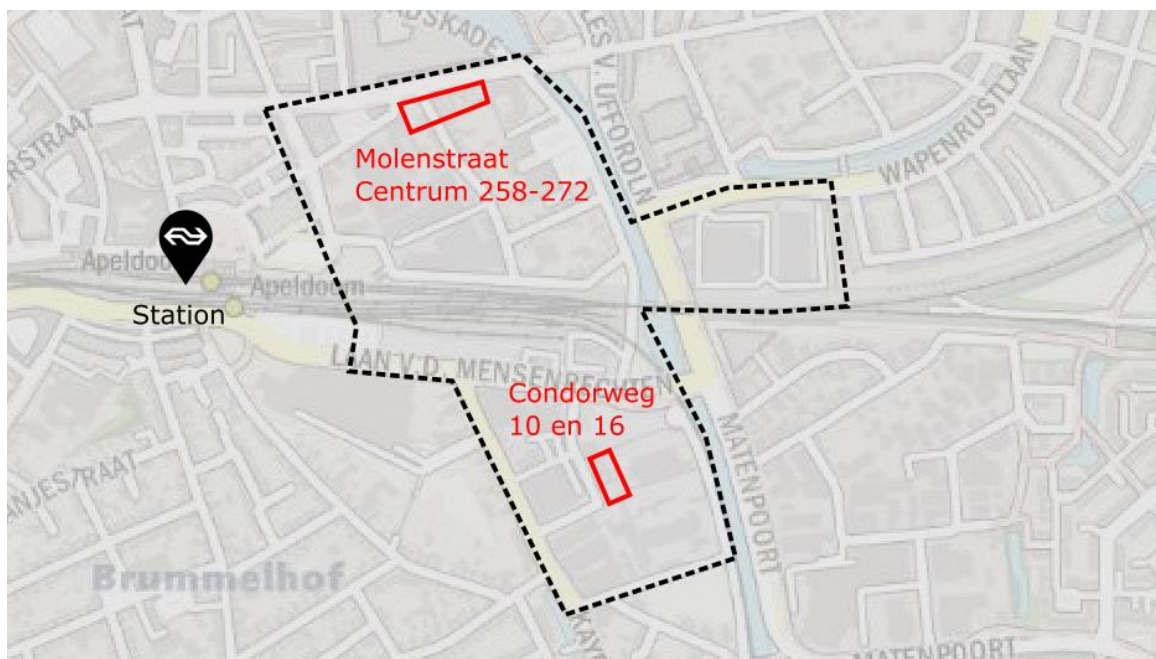
Afbeelding 3.1 Samenhang in ontwikkelingen in Spoorzone Oost



3.2 m.e.r.-beoordeling voor 2 urgente deelprojecten

Vooruitlopend op het overkoepelend MER voor Spoorzone Oost worden 2 vormvrije m.e.r.-beoordelingen uitgevoerd: 1 voor Condorweg 10-16 in en 1 voor Molenstraat Centrum 258 - 272 en Veldhuisstraat 35. Dit zijn 2 zelfstandig te ontwikkelen deelprojecten binnen Kayersmolen-Noord en Veldhuis die op korte termijn voorzien in de urgente woningbehoefte in Apeldoorn. Beide deelprojecten worden in het MER Spoorzone Oost (nogmaals) in samenhang beschouwd op eventuele cumulatieve milieueffecten. Deze werkwijze versnelt de woningbouwproductie én waarborgt zorgvuldige integrale planvorming en afweging van het milieubelang. De omvang van beide deelprojecten is beperkt en bovendien bevatten beide deelprojecten geen onomkeerbare keuzes die eerst op gebiedsniveau in het overkoepelend MER afgewogen moeten worden. Beide projecten maken onderdeel uit van het minimale alternatief uit hoofdstuk 3.2.2

Afbeelding 3.2 Projecten waarvoor een m.e.r.-beoordeling wordt opgesteld



3.3 Beschouwing van interactie met raakvlakprojecten in het BSK-gebied

De transformatie van Spoorzone Oost maakt onderdeel uit van de bredere verstedelijkingsopgave voor Apeldoorn, zoals vastgelegd in het programma Stadmaken op de Veluwe en de Omgevingsvisie Apeldoorn. In de omgevingsvisie zijn deze gebiedsontwikkelingen, waaronder de projecten in Spoorzone Oost, reeds in samenhang onderzocht op (cumulatieve) milieueffecten¹. Dit heeft geleid tot enkele aandachtspunten voor uitwerking van de Omgevingsvisie. Hieraan is invulling gegeven door middel van onder andere de Mobiliteitsvisie en de daarin opgenomen mobiliteitsstrategie voor het BSK-gebied. De gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen in het BSK-gebied zijn dus reeds in samenhang onderzocht op een passend abstractieniveau. De mate van samenhang tussen de diverse gebiedsontwikkelingen is niet dusdanig dat er sprake is van 1 stedelijk ontwikkelingsproject. Daarvoor zijn de verschillen in nabijheid, fasering, uitwerkingsniveau en profiel tussen de gebiedsontwikkelingen en deelgebieden Binnenstad, Kanaalzone en Spoorzone te groot. Ook is er geen sprake van een afhankelijkheid tussen deze ontwikkelingen. Mogelijk dat er tussen enkele specifieke projecten binnen het BSK wel sprake is van een sterkere mate van samenhang. In dat geval wordt er net als nu voor Spoorzone Oost bezien of een overkoepelend MER voor enkele van deze samenhangende gebiedsontwikkelingen nodig is. Omwille van zorgvuldige planvorming en als overbrugging tussen het onderzoek uit het plan MER bij de Omgevingsvisie en het overkoepelend MER Spoorzone Oost wordt bij het MER Spoorzone Oost wel een aanvullende beschouwing op BSK-niveau opgenomen. Daarin wordt de interactie van Spoorzone Oost met de andere nog niet gerealiseerde projecten (zogenoemde 'raakvlakprojecten'²) in het BSK-gebied in beschouwing genomen. In deze beschouwing wordt het effect van de ontwikkeling van Spoorzone Oost op de andere raakvlakprojecten kwalitatief beschreven en vice versa. Ook wordt geschetst hoe bijvoorbeeld de Mobiliteitsvisie en ander flankerende beleid invulling geeft aan de aandachtspunten die bij vaststelling van de Omgevingsvisie zijn geagendeerd.

¹ Zie hiervoor de Omgevingsvisie en bijbehorende Omgevingseffectrapport (OER). Te raadplegen via: <https://www.apeldoorn.nl/ter/omgevingsvisie/omgevingsvisie-wat-is-het>.

² Dit zijn de gebiedsontwikkelingen die op grond van het programma Stadmaken op de Veluwe wel te voorzien zijn, maar nog niet gerealiseerd zijn en waarvoor nog geen (ontwerp)besluit beschikbaar is. De gebiedsontwikkelingen die wel aan deze criteria voldoen gelden als autonome ontwikkeling.

4

ALTERNATIEVEN

Voor Spoorzone Oost worden in het MER een aantal alternatieven onderzocht. Daarbij wordt voortgebouwd op de reeds in beschouwing genomen alternatieven uit eerdere plannen en besluiten. In deze paragraaf wordt toegelicht wat de reële, zinvolle alternatieven voor Spoorzone Oost kunnen zijn en welke alternatieven niet.

Waarom alternatieven en varianten?

In een MER vindt onderzoek plaats naar alternatieven of varianten. Dit is een wettelijk verplicht onderdeel¹. Door het onderzoek wordt duidelijk of en zo ja, welke andere milieu- of leefomgevingseffecten optreden bij verschillende alternatieven voor het plan of project. Deze informatie maakt het voor gemeente Apeldoorn mogelijk om bij de besluitvorming een integrale belangenafweging te maken waarbij het milieubelang aantoonbaar een rol heeft gespeeld.

Het onderzoek naar alternatieven of varianten komt voort uit de Wet Milieubeheer en Europese richtlijnen die daaraan ten grondslag liggen. Het onderzoek moet zich richten op de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven. Dat wil zeggen: alternatieven die het doel bereiken, technisch maakbaar en financieel haalbaar en uitvoerbaar zijn. Daarnaast moeten alternatieven ook leiden tot relevante andere milieueffecten. Het is dus niet nodig om alternatieven te onderzoeken die duidelijk financieel onhaalbaar zijn, duidelijk niet te realiseren zijn door de initiatiefnemer (buiten zijn competenties vallen) of niet tot wezenlijk andere milieueffecten leiden. Daarnaast is het ook niet nodig om alternatieven te onderzoeken die al eerder in een m.e.r. in het kader van een ander plan of besluit zijn onderzocht en afgewogen.

Welke alternatieven zijn al eerder onderzocht?

De transformatie van Spoorzone Oost maakt onderdeel uit van de bredere verstedelijkingsopgave voor Apeldoorn, zoals vastgelegd in het programma Stadmaken op de Veluwe en de Omgevingsvisie Apeldoorn. In de omgevingsvisie zijn deze gebiedsontwikkelingen, waaronder de projecten in Spoorzone Oost, reeds in samenhang onderzocht op (cumulatieve) milieueffecten². Dit heeft geleid tot enkele aandachtspunten voor uitwerking van de Omgevingsvisie. Hieraan wordt invulling gegeven door middel van onder andere de Mobiliteitsvisie en de daarin opgenomen mobiliteitsstrategie voor het BSK-gebied. In Spoorzone Oost vindt een stapsgewijze transformatie plaats van bestaande (bedrijven)terreinen naar een nieuw stedelijk woon-werk-, en onderwijsmilieu ontstaat. Deze ontwikkeling past goed binnen het Apeldoornse omgevingsbeleid waarbij de ontwikkeling en verdichting van het BSK-gebied wordt nagestreefd in combinatie met een mobiliteitstransitie (zie hoofdstuk 2). Alternatieven ten aanzien van locatie en mobiliteitsstrategie zijn reeds in beschouwing genomen in het omgevingseffectrapport (OER) bij de Omgevingsvisie Apeldoorn en de Mobiliteitsvisie die daarvan een uitwerking vormt. De ontwikkeling van Spoorzone Oost past binnen deze kaders en in al op hoofdlijnen onderzocht in samenhang met andere plannen en projecten in de omgeving. Het is daarom niet nodig dergelijke alternatieven opnieuw te onderzoeken in het kader van het MER Spoorzone Oost.

¹ Zie hoofdstuk 6.2.

² Het OER (inclusief aanvulling) is te raadplegen via: <https://www.apeldoorn.nl/ter/omgevingsvisie/omgevingsvisie-wat-is-het>.

Wat zijn zinvolle alternatieven voor Spoorzone Oost?

Het MER richt zich op de alternatieven die passen bij het schaal- en abstractieniveau van de ontwikkeling van Spoorzone Oost. Dit zijn effecten die de concrete projectlocaties binnen Spoorzone Oost overstijgen en kunnen leiden tot cumulatie op gebiedsniveau. Daarbij zijn met name de verkeersbewegingen en de daarvan afgeleide effecten op gebied van verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie relevant. De alternatieven richten zich op deze locatie-overstijgende variabelen. Ook de stedenbouwkundige inrichting, vormgeving van de openbare ruimte en gebruik van de ondergrond kunnen relevante effecten hebben. Bijvoorbeeld op water, bodem, hittestress, bezonning, cultuurhistorie, etc. Dergelijke milieuthema's spelen echter primair een rol binnen de 4 projecten en zijn in de planvorming van deze projecten reeds in beschouwing genomen. In het MER worden daarom geen integrale alternatieven op het niveau van de Spoorzone Oost ontwikkeld. Wel worden de effecten op deze thema's beschreven en worden waar mogelijk optimalisaties voorgesteld. Deze optimalisaties kunnen benut worden bij de verdere ontwikkeling van de individuele projecten. Het MER richt zich daarom op alternatieven op het gebied van:

- **bouwprogramma:**
 - het aantal en type woningen en programma voor werken, onderwijs en voorzieningen;
- **mobilitestrategie:**
 - het soort en aantal maatregelen dat wordt ingezet om een mobiliteitstransitie naar een hoogstedelijk autoluw gebied te realiseren.

Door deze variatie geven de alternatieven ook inzicht in de fasering van het bouwprogramma en de mobiliteitsmaatregelen.

Tabel 4.1 Overzicht te onderzoeken alternatieven en type onderzoek

| | | BOUWPROGRAMMA | |
|----------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|
| | | <i>Minimaal</i> | <i>Maximaal</i> |
| MOBILITEITSSTRATEGIE | <i>Minimaal pakket</i> | Kwalitatief beschouwen | Kwalitatief beschouwen |
| | <i>Beperkt pakket</i> | Volwaardig onderzoeken | Volwaardig onderzoeken |
| | <i>Uitgebreid pakket</i> | Volwaardig onderzoeken | Volwaardig onderzoeken |
| | <i>Maximaal pakket</i> | Kwalitatief beschouwen | Kwalitatief beschouwen |

4.1 Bouwprogramma

Het MER varieert op bouwprogramma:

- **minimaal bouwprogramma:**
 - -20 % van het beoogde programma in Veldhuis en Kayersmolen Noord. Voor de Wapenrustlaan en Kavel Zuid geen programma. Voor Veldhuis komt het minimale programma grofweg overeen met het aantal woningen dat niet ontwikkeld kan worden als de uitplaatsing van de supermarkten geen doorgang vindt;
- **maximaal bouwprogramma:**
 - +20 % op het beoogde programma in Veldhuis en Kayersmolen Noord. Voor de Wapenrustlaan en Kavel Zuid een indicatief programma.

Tabel 4.2 Minimaal en maximaal bouwprogramma

| | | Veldhuis | Kayersmolen Noord | Wapenrustlaan | Kavel Zuid |
|----------|----------|-----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| minimaal | woningen | 600 | 520 | 0 | 0 |
| | overig | 10.400 m ² | 1.800 m ² | 0 | 0 |
| maximaal | woningen | 1020 | 780 | 650 | 0 |
| | overig | 13.000 m ² | 2.200 m ² | 7.500 m ² | 70.000 m ² |

4.2 Mobiliteitsstrategie

Het MER varieert op mobiliteitsstrategie met als belangrijkste variabelen de rol van de mobiliteitshub in Spoorzone Oost en de mate van toepassing van de maatregelen uit de Mobiliteitsvisie:

1. minimaal pakket;
2. beperkt pakket;
3. uitgebreid pakket;
4. maximaal pakket.

Afbakenen van de hoeken van het speelveld

Het minimale pakket (1) beoogt vast te stellen of het bouwprogramma in Spoorzone Oost mogelijk is met alleen toepassing van de parkeernormen, zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen. Het vermoeden bestaat dat de verkeersafwikkeling dan onvoldoende wordt en er een tekort aan parkeerplaatsen en/of een te hoge parkeerdruk in de omgeving ontstaat. Het maximale pakket (4) laat zien dat de bereikbaarheid van Spoorzone Oost (net als overige delen van het BSK-gebied) gewaarborgd blijft en in welke mate een mobiliteitstransitie wordt bereikt bij het volledig uitvoeren van de maatregelen uit de Mobiliteitsvisie. Deze beide pakketten worden in het MER waar mogelijk beschreven aan de hand van reeds uitgevoerde onderzoeken en modellering. Beide pakketten hebben als doel het speelveld voor de ontwikkeling Spoorzone Oost af te bakenen op het gebied van mobiliteit.

Inzicht in de rol van de mobiliteitshub

Het beperkte pakket (2) en het uitgebreide pakket (3) zijn waarschijnlijk de 2 realistische pakketten binnen de scope van Spoorzone Oost. In deze pakketten wordt uitgegaan van de afwaardering van de Kalverstraat. Dit is 1 van de belangrijkste kortetermijnmaatregelen uit de Mobiliteitsvisie. Uit pakket 1 blijkt vermoedelijk dat deze maatregel een randvoorwaarde is voor de ontwikkeling van Spoorzone Oost. De pakketten onderscheiden zich in de rol van de mobiliteitshub en de bijbehorende voetgangersbrug. Beide pakketten worden in het MER nog nader uitgewerkt.

In pakket 2 wordt een situatie onderzocht zonder hub (en bijbehorende voetgangersbrug). Hierbij moet in de gebiedsontwikkelingen zelf gezocht worden naar een parkeeroplossing. Denk daarbij aan boven- en ondergronds in de gebiedsontwikkelingen zelf in combinatie met het gebruik van restcapaciteit en dubbelgebruik van bestaande parkeergarages in de omgeving.

In pakket 3 wordt een situatie onderzocht met de hub en voetgangersbrug. Hiermee geeft het MER inzicht in de rol van de mobiliteitshub voor de bereikbaarheid en ontwikkelmogelijkheden voor het gebied. Daarnaast zorgt de hub voor een verschuiving van een deel van het wegverkeer van de Kalverstraat ten noorden van het spoor naar de Laan van de Mensenrechten aan de zuidzijde van het spoor. Deze verschuiving kan relevante effecten hebben op verkeer en verkeersgerelateerde thema's als geluid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie.

Tabel 4.3 4 pakketten van mobiliteitsmaatregelen

| Alternatief | Maatregelen binnen Spoorzone Oost | Maatregelen uit Mobiliteitsvisie |
|----------------------|-----------------------------------|---|
| 1. minimaal pakket | zonder hub | |
| 2. beperkt pakket | zonder hub | geen maatregelen uit Mobiliteitsvisie |
| 3. uitgebreid pakket | met hub | de Knip in de Kalverstraat in 2025 conform de Mobiliteitsvisie |
| 4. maximaal pakket | met hub | volledige uitvoering van VKA Mobiliteitsvisie, dus ook fietspaden, 30 km/u op ring, et cetera |

4.3 Uitgangspunten voor m.e.r.-beoordeling

In de m.e.r.-beoordelingen wordt het minimale pakket (1) op het gebied van mobiliteit aangehouden, omdat deze urgente deelprojecten op korte termijn zonder aanvullende maatregelen te ontwikkelen moeten zijn.

5

INHOUD EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK

Dit hoofdstuk beschrijft de inhoud en aanpak van het onderzoek dat in het MER wordt uitgevoerd. Paragraaf 5.1 gaat in op het te onderzoeken gebied, paragraaf 5.2 gaat in op de vergelijking van de effecten van Spoorzone Oost met de referentiesituatie. Paragraaf 5.3 beschrijft met welke beleidsstukken relevant zijn voor het opstellen van het MER. Paragraaf 5.4 beschrijft naar welke thema's onderzoek wordt gedaan in het MER, waarna paragraaf 5.5 toelicht op welke manier deze onderzoeken aangepakt worden.

5.1 Plan- en studiegebied

5.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit de 4 projectlocaties waar de ontwikkelingen in de Spoorzone plaatsvindt zoals weergegeven in afbeelding 1.1.

Studiegebied

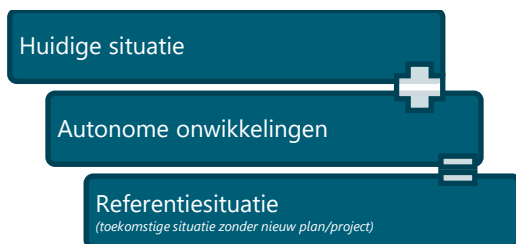
De effecten van de voorgenomen activiteit kunnen verder reiken dan de grenzen van het plangebied. In het MER wordt daar rekening mee gehouden. Het studiegebied is het gebied waarbinnen de milieugevolgen dienen te worden onderzocht. De omvang van het studiegebied verschilt per milieuaspect en is afhankelijk van de verwachte omvang en reikwijdte van de effecten. Het MER licht dit per milieuthema verder toe.

5.3 Vergelijking met de referentiesituatie

Het MER vergelijkt de effecten van een plan met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die in de toekomst ontstaat zonder de ontwikkelingen in Spoorzone Oost. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie én de autonome ontwikkeling, zie ook afbeelding 5.1:

- de huidige situatie (uitgezonderd illegale activiteiten);
- vastgestelde en binnenkort te realiseren ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, dit zijn de autonome ontwikkelingen.

Afbeelding 5.1 Opbouw referentiesituatie



Autonome ontwikkelingen

Op dit moment zijn er geen relevante autonome ontwikkelingen bekend. In het MER wordt nader bekeken of relevante autonome ontwikkelingen (voor verschillende milieuthema's) aan de orde zijn.

Raakvlakprojecten

Dit zijn de gebiedsontwikkelingen die op grond van het programma Stadmaken op de Veluwe wel te voorzien zijn, maar nog niet gerealiseerd zijn en waarvoor nog geen (ontwerp)besluit beschikbaar is. De gebiedsontwikkelingen die wel aan deze criteria voldoen gelden als autonome ontwikkeling.

5.4 Beleidskader

Beleidskaders en wet- en regelgeving stellen randvoorwaarden aan de voorgenomen activiteit. Het MER gaat in op de belangrijkste aspecten en de randvoorwaarden van relevante beleidskaders en wet- en regelgeving, zoals (niet limitatief):

- nationale Omgevingsvisie (NOVI);
- omgevingsvisie Gaaf Gelderland;
- omgevingsvisie Woest Aantrekkelijk Apeldoorn;
- coalitieakkoord 2022-2026 - Handen uit de mouwen en aan de slag!;
- gemeente Apeldoorn-Visie op Mobiliteit.

5.5 Beoordelingskader

Tabel 5.1 toont het beoordelingskader voor het milieueffectrapport. Het beoordelingskader is opgebouwd uit milieuaspecten en de criteria die beschrijven waaraan een aspect getoetst wordt. De methode beschrijft hoe de beoordeling plaatsvindt. Onderstaande criteria worden onderzocht, omdat op basis van de voorgenomen ontwikkelingen op deze thema's mogelijk effecten kunnen optreden. De diepgang van het onderzoek is verschillend per thema. Zoals aangegeven bij alternatiefontwikkeling is in dit MER in het bijzonder aandacht voor locatie-overstijgende variabelen en dus effecten. Dat zijn met name de verkeersbewegingen en de daarvan afgeleide effecten op gebied van verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie relevant. Voor de overige thema's heeft het MER als doel de effecten op gebiedsniveau op hoofdlijnen inzichtelijk te maken en te laten zien of en zo ja, welke aandachtspunten gelden voor specifieke locaties/projecten. In veel gevallen zal deze informatie volstaan voor individuele (deel)projecten. Daar waar vervolgonderzoek nodig is kan dit in het kader van het (deel)project zelf nader uitgewerkt worden.

Tabel 5.1 Beoordelingskader MER

| Milieuaspect | Beoordelingscriteria, invloed op | Methode |
|--------------|---|--|
| mobiliteit | vervoerswijzekeuze (de mate waarin het percentage autogebruik wordt teruggedrongen) | verkeersmodellering aangevuld met expert judgement |
| | autobereikbaarheid (intensiteiten, capaciteit wegen en kruispunten) | kwantitatief |
| | bereikbaarheid met openbaar vervoer | kwalitatief |
| | bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers | kwalitatief |
| | robuustheid van het verkeersnetwerk | kwantitatief op basis van verkeersmodellering |
| | verkeersveiligheid (kans op verkeersongevallen) | kwalitatief op basis van expert judgement |
| geluid | wegverkeerslawaai (het aantal geluidsgevoelige objecten binnen geluidsklassen) | kwantitatief |
| | railverkeerslawaai (het aantal geluidsgevoelige objecten binnen geluidsklassen) | kwantitatief |

| Milieuaspect | Beoordelingscriteria, invloed op | Methode |
|---|--|--|
| | industrielawaai (het aantal geluidsgevoelige objecten binnen geluidsklassen) | kwantitatief |
| | cumulatie van geluid (het aantal geluidsgevoelige objecten binnen geluidsklassen) | kwantitatief |
| trillingen | verwachte trillinghinder | beschrijving van de trillinghinder op basis van bestaande kwantitatieve informatie |
| luchtkwaliteit | blootstelling aan schadelijke stoffen in de lucht (concentraties NO2 en PM10 en PM2,5) | kwantitatief |
| externe veiligheid | plaatsgebonden risico | kwalitatief |
| | groepsrisico | kwalitatief |
| gezondheidsbeoordeling | gezond gedrag (beweging, sporten) | kwalitatief |
| sociale veiligheid | zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte | kwalitatief, Handboek Veilig Ontwerp en Beheer (López et al, 2008) |
| hinder tijdens de bouw | tijdelijke hinder door bouwverkeer, werkzaamheden, afsluitingen (bereikbaarheid, veiligheid, geluid, trillingen) | kwalitatieve beoordeling aan de hand van handreikingen en richtlijnen |
| natuur | Natura 2000 | waar mogelijk kwantitatieve beoordeling op basis van bureaustudie en veldonderzoek. AERIUS-berekeningen voor aanleg- en gebruiksfase stikstofdepositie |
| | Gelders Natuurnetwerk en Groene ontwikkelingszone | |
| | beschermde soorten | |
| | houtopstanden | kwalitatief |
| water | waterkwantiteit: inclusief wateroverlast en droogte | kwalitatief op basis van expert judgement |
| | waterkwaliteit | |
| bodem | bodemkwaliteit/blootstelling aan schadelijke stoffen in de bodem | kwalitatief op basis van bureaustudie en indien noodzakelijk aanvullend veldonderzoek |
| | niet-gesprongen explosieven (NGE) | |
| stadsklimaat | hittestress | kwalitatief op basis van PET-kaart |
| | windhinder | indicatieve modellering ten behoeve van signaleren aandachtspunten |
| | bezonning | indicatieve modellering ten behoeve van signaleren aandachtspunten |
| landschap, cultuurhistorie en archeologie | landschappelijke waarden | kwalitatief op basis van bureaustudie |
| | cultuurhistorische waarden | |
| | archeologische (verwachtings)waarden | kwalitatief op basis van bureaustudie en indien noodzakelijk inventariserend veldonderzoek |
| duurzaamheid | circulariteit (materiaalgebruik - en hergebruik) | kwalitatief op basis van expert judgement |
| | energie (gebouwde omgeving, energiesystemen, mobiliteit) | kwalitatief op basis van expert judgement |

Toelichting op enkele milieuthema's

Mobiliteit

De effecten op mobiliteit zijn belangrijk op zichzelf om het gebied bereikbaar te houden, maar ook bepalend voor gezondheidseffecten, veiligheid, ruimtegebruik, CO₂-uistoot en stikstofdepositie. Daarom wordt in het onderzoek veel aandacht besteed aan dit thema en effecten op gebiedsniveau. Er wordt onder andere

gebruik gemaakt van verkeersmodellering om effecten op netwerkniveau te begrijpen, aangevuld met verkeersgeneratiecijfers van het bouwprogramma.

Geluid

Vanwege de transformatie van geluidbelastende bedrijvigheid naar geluidgevoelige nieuwe bestemmingen en in verband met de ligging langs spoor en drukke wegen worden effecten van deze bronnen afzonderlijk en in cumulatief onderzocht op hun effecten. Geluid is zeker in een stedelijke inbreidingslocatie een belangrijk gezondheidsaspect in het buitenmilieu. Daarom worden effecten gemodelleerd om nauwkeurig te bepalen welke blootstelling optreedt en wat daarvan de gezondheidsimpact is.

Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit geldt hetzelfde als voor geluid. De effecten kunnen weliswaar minder sterk worden beïnvloed door keuzes in de gebiedsontwikkeling dan bij geluid, de gezondheidseffecten (ziektelast) is doorgaans groter dan geluid. Daarom wordt ook hier de blootstelling gemodelleerd en de gezondheidsimpact bepaald.

Natuur

In het MER ligt de nadruk op het bepalen van de stikstofdepositie en impact op Natura 2000. Daarnaast wordt ook gekeken naar de effecten op gebieden en soorten, met als doel aandachtspunten voor concrete projecten in beeld te brengen.

Stadsklimaat

De ontwikkeling van Spoorzone Oost bestaat uit hogere dichtheden en een intensief gebruik van de buitenruimte. Daarom wordt aandacht besteed aan hittestress, bezonning en winhinder om zo op gebiedsniveau inzicht te krijgen in aandachtspunten in het stadsklimaat.

Wijze van beoordelen

Het MER beschrijft en beoordeelt de milieueffecten. Dit resulteert in 1 score per criterium. Dit oordeel kan variëren van sterk negatief tot en met sterk positief. Onderstaande algemene beoordelingschaal toont de 5 beoordelingsklassen die het MER hanteert. Het MER geeft een nadere concretisering van deze beoordelingschaal per criterium.

Tabel 5.2 Voorbeeld beoordelingschaal

| Score | Oordeel ten opzichte van de referentiesituatie |
|-------|--|
| -- | sterk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie |
| - | negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie |
| 0 | neutraal, (vrijwel) geen effect ten opzichte van de referentiesituatie |
| + | positief effect ten opzichte van de referentiesituatie |
| ++ | sterk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie |

6

PROCEDURE

Dit hoofdstuk gaat in op de achtergrond en de vereisten van de m.e.r.-procedure, de besluitvorming en de mogelijkheden voor eenieder om te mee te denken (participatie).

6.1 Toelichting m.e.r.-plicht

De transformatie van de Spoorzone Oost kan effect hebben op het milieu¹ (de leefomgeving). Het is wettelijk verplicht² om te beoordelen of deze mogelijke effecten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben (een zogeheten m.e.r.-beoordeling). Als hiervan sprake is, moet een zogeheten milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) worden uitgevoerd. De resultaten van dit laatste onderzoek worden in een zogeheten milieueffectrapport (hierna: MER) gepresenteerd.

De verschillende projecten in Spoorzone Oost vallen niet onder de activiteiten in 1 van de categorieën uit de zogenoemde C-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Van een directe m.e.r.-plicht is daarmee geen sprake. De ontwikkelingen kunnen wel worden aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals opgenomen onder de activiteit in categorie D 11.2 van de zogenoemde D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (zie tabel 5.1). Het beoogde programma overschrijdt echter niet de drempelwaarde die in kolom 2 (gevallen) staan vermeld. De drempelwaarden in kolom 2 (gevallen) van onderdeel D zijn echter indicatief. Dat betekent dat ook bij activiteiten die onder de drempel vallen, nagegaan moet worden of er sprake kan zijn van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen. Dit gaat via een zogeheten 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling.

Overkoepelend MER Spoorzone Oost

Vanwege de grootschalige transformatie door de (samenhangende³) projecten in Spoorzone Oost in combinatie met de gevoeligheid van de bestaande functies in het gebied en de omgeving bestaat er een grote kans op het optreden van (cumulatieve) milieueffecten. Daarom kiest gemeente Apeldoorn voor een integrale aanpak van het milieuonderzoek in de vorm van 1 overkoepelend MER voor Spoorzone Oost. Dit in plaats van een of meerdere (vormvrije) m.e.r.-beoordelingen die vanwege (cumulatieve) effecten alsnog zouden leiden tot een m.e.r.-plicht. Het MER wordt dus opgesteld voor 1 of meerdere nader te bepalen besluiten die de verschillende projecten juridisch-planologisch mogelijk maken. Op dit moment is nog niet exact bekend welk ruimtelijk besluit genomen wordt: 1 of meerdere bestemmingsplannen, omgevingsplannen of omgevingsvergunningen waarin wordt afgeweken van het bestemmings- of omgevingsplan.

m.e.r.-beoordeling voor 2 urgente deelprojecten

Vooruitlopend op het MER Spoorzone wordt een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor 2 urgente deelprojecten binnen Spoorzone Oost: Molenstraat Centrum 258-272 en Veldhuisstraat 35 in Veldhuis, en

¹ Dit is een brede definitie van milieu die betrekking heeft op bevolking, menselijke gezondheid, land, water, bodem, lucht, klimaat, biodiversiteit, erfgoed en landschap.

² Op grond van artikel 7.2 Wet milieubeheer in samenhang met artikel 2 van het Besluit milieueffectrapportage. Het project kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject onder categorie D11.2 uit het besluit.

³ Zie een toelichting op deze samenhang in hoofdstuk 3.1.1

Condorweg 10-16 in Kayersmolen-Noord¹. Beide deelprojecten worden zoals aangegeven als onderdeel van het MER Spoorzone Oost (nogmaals) in samenhang beschouwd op eventuele cumulatieve milieueffecten, en als zodanig ingebed in het grote geheel.

Tabel 6.1 Categorie D11.2 uit de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage

| | Kolom 1 | Kolom 2 | Kolom 3 | Kolom 4 |
|--------|--|---|--|--|
| | Activiteiten | Gevallen | Plannen | Besluiten |
| D 11.2 | de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen | in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: <ul style="list-style-type: none"> - 1°. een oppervlakte van 100 ha of meer; - 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of; - 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer | de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet | de vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet |

6.2 Inhoud van het MER

In de wet (Artikel 7.7 van de Wet milieubeheer) is vastgelegd dat een MER in ieder geval de volgende onderdelen moet beschrijven:

- de doelstelling van het project:
 - het voornemen, de onderzochte alternatieven en een motivatie waarom deze alternatieven gekozen en/of afgevalen zijn;
- de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen die relevant zijn voor het project;
- de te nemen besluiten waarvoor het milieueffectrapport wordt gemaakt. Indien relevant ook een overzicht van de eerder genomen besluiten die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en alternatieven:
 - een beschrijving van de effecten voor het milieu die kunnen optreden als gevolg van de beschreven alternatieven, inclusief een onderbouwing van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
 - een beschrijving van de maatregelen die genomen worden om de nadelige impact op de omgeving te voorkomen, te beperken of te compenseren;
 - het benoemen van de leemten in kennis: de informatie die ontbreekt en niet is meegenomen in de beoordeling en afweging van alternatieven;
 - een publieksvriendelijke samenvatting.

Deze onderwerpen worden nader uitgewerkt en opgenomen in het MER.

6.3 Te doorlopen stappen

De ontwikkelingen in de Spoorzone Oost en het bijbehorende MER worden voorbereid aan de hand van grotendeels wettelijk voorgeschreven procedures. Het MER wordt opgesteld voor 1 of meerdere nader te bepalen besluiten die de projecten juridisch-planologisch mogelijk maken. Op dit moment is nog niet exact bekend welke ruimtelijk besluiten genomen wordt: 1 of meerdere bestemmingsplannen, omgevingsplannen of omgevingsvergunningen waarin wordt afgeweken van het bestemmings- of omgevingsplan. Daarom wordt in onderstaande beschrijving gesproken van 'ontwerpbesluit' en 'ruimtelijk plan'. Ook is het mogelijk dat stap 2 en 3 meerdere keren doorlopen worden voor afzonderlijke besluiten en plannen.

¹ Meer informatie over deze strategie leest u in hoofdstuk 3.1.2.

Stap 1: De NRD - mogelijk tot het geven van een reactie

Als eerste stap in de formele procedure is de nu voor uw liggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD bevat de onderzoeksagenda en -opzet en vormt de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De NRD wordt ter inzage gelegd waarbij iedereen aanvullingen/ideeën kan meegeven. Ook worden adviezen gevraagd aan wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen en wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd. Deze reacties en adviezen worden betrokken in het op te stellen MER.

Stap 2: Ontwerpbesluit - mogelijkheid tot het geven van een reactie

Zodra het ontwerpbesluit en MER gereed zijn, geeft het college van burgemeester en wethouders de stukken vrij voor zienswijzen. Gedurende een periode van 6 weken liggen het ontwerpbesluit en het MER ter inzage voor eenieder. Iedereen kan zienswijzen indienen op het ontwerpbesluit en de inhoud van het MER. Daarnaast vraagt de gemeente de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies om te beoordelen of het MER voldoende milieu-informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het ontwerpbesluit. De zienswijzen en adviezen worden beantwoord en gebruikt om het MER waar nodig aan te vullen en het ontwerpbesluit aan te scherpen.

Stap 3: Vaststellen ruimtelijk plan - mogelijkheid voor indienen van bezwaar en/of beroep

Vervolgens legt het college van burgemeester en wethouders het ruimtelijk plan en bijbehorende stukken voor aan de gemeenteraad. De gemeenteraad besluit over het vaststellen van het ruimtelijk plan als juridisch-planologisch kader voor de Spoorzone Oost. Na het besluit om het ruimtelijk vast te stellen, maakt de gemeente dit bekend. Het vastgestelde ruimtelijke plan wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd voor beroep.