Plan-mer-beoordeling nieuwe veemarkt

Versie 19 augustus 2026

1. INLEIDING

Voor het ontwikkelen en realiseren van de Nieuwe Veemarkt is een wijziging van het omgevingsplan noodzakelijk. Daarvoor is het nodig te onderzoeken of er sprake kan zijn van belangrijke nadelige effecten voor het milieu, waarvoor deze plan-mer-beoordeling is opgesteld.

1.1 Doel van een plan-mer-beoordeling

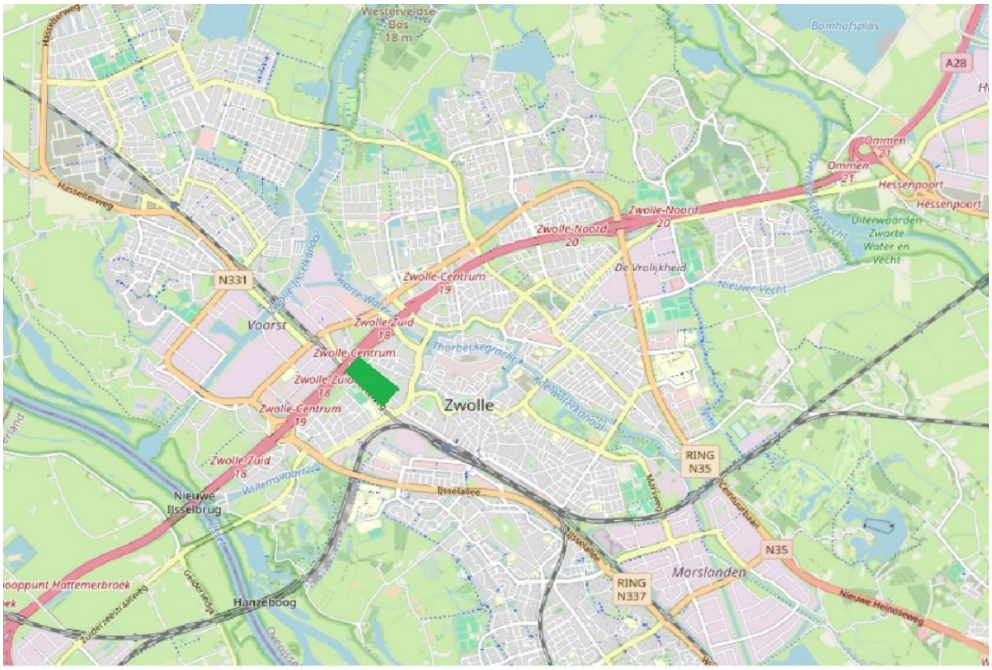
In een plan-mer-beoordeling (artikel 16.36, lid 3 en 4 Omgevingswet) toetst het bevoegd gezag of er bij het plan of programma aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden.

Er zijn 2 mogelijke resultaten:

- Aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er volgt een plan-mer en er moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt.
- Aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen plan-mer nodig en er wordt geen MER gemaakt.

1.2 Aanleiding en kader

Het project Nieuwe Veemarkt omvat de realisatie van maximaal 800 woningen, waaronder levensloopbestendige woningen. Daarnaast is ruimte gereserveerd voor commercieel en maatschappelijk programma. Er wordt ruimte geboden aan kleinschalige kantoren, creatieve bedrijvigheid, ambachtelijke werkfuncties, horeca, gezondheidsvoorzieningen en kinderopvang. Ook worden er mobiliteitshubs gerealiseerd.



Figuur 1: situering Nieuwe Veemarkt. Groene vlak betreft het plangebied. Bron: Google maps.

1.3 Mer-beoordelingsplicht

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, is een wijziging van het omgevingsplan vereist. Vanuit een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is een toets van de effecten van het plan op het milieu noodzakelijk. In dit document worden de milieueffecten van deze ontwikkeling beschouwd. Eerst wordt een nadere toelichting op de wetgeving omtrent de milieueffectrapportage gegeven.

Van toepassing voor deze gebiedsontwikkeling is artikel 16.43 van de Omgevingswet (aanwijzen mer-(beoordelings)plichtige projecten en besluiten):

Art 16:43, eerste lid:
Bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) worden de projecten en de daarvoor benodigde besluiten aangewezen:

- *Ad a: die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben en waarvoor bij de voorbereiding van het besluit een milieueffectrapport moet worden gemaakt, en*
- *Ad b: waarvoor moet worden beoordeeld of die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, en, als dat het geval is, waarvoor bij de voorbereiding van het besluit een milieueffectrapport moet worden gemaakt*

1.3.1 *C*ategorie J11 ‘Stedelijk ontwikkelingsproject’

Bijlage V van het Omgevingsbesluit is een invulling van de AMvB van artikel 16.43 van de Omgevingswet. *C*ategorie J11 ‘Stedelijk ontwikkelingsproject’ van bijlage V stelt:

“*Bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject (met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen) is een mer-beoordelingsplicht* “

Doel van deze notitie met de plan-mer-beoordeling is dat het bevoegd gezag, de gemeente Zwolle, beoordeelt of dit project Nieuwe Veemarkt aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Mocht dit het geval zijn dan is het doorlopen van de procedure voor milieueffectrapportage (MER) noodzakelijk.

1.3.2 Categorie K1, '**Werkzaamheden voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater'**

In het gebied de Nieuwe Veemarkt wil de gemeente Zwolle inzetten op het toepassen van open bodemenergiesystemen (warmte-koude opslagsystemen (WKO)) om te voorzien in de koude en warmtevraag van dit gebied.

Hiervoor is een aparte mer-beoordeling verplicht. Bijlage V van het Omgevingsbesluit is een invulling van de AMvB van artikel 16.43 van de Omgevingswet. Categorie K1 van bijlage V stelt namelijk:

“*Voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van werkzaamheden voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater en waarvoor een omgevingsvergunning voor een*

wateractiviteit of de omgevingsvergunning op grond van een omgevingsverordening vereist is, moet een mer-beoordeling worden uitgevoerd”

Wanneer meer dan 10 miljoen m3 grondwater per jaar wordt onttrokken of kunstmatig aangevuld, is een milieueffectrapportage verplicht. Ook wanneer uit het mer-beoordelingsbesluit volgt dat de onttrekking of infiltratie nadelige effecten heeft voor het milieu, is het opstellen van een milieueffectrapport verplicht.

De gemeente Zwolle heeft hiertoe een bodemenergieplan laten opstellen. Er is een uitgebreide effectenstudie uitgevoerd. Het gaat hierbij om effecten op de aanwezige grondwaterafhankelijke belangen zoals grondwaterstanden en effecten op onder andere bomen en natuur, zettingen op het spoor en effecten op toekomstige en bestaande/ vergunde bodemenergiesystemen. De geplande bodemenergiesystemen in de Nieuwe Veemarkt zijn relatief klein (blijft onder de drempel van 10 miljoen m3 grondwateronttrekking per jaar). Uit de effectenstudie voor het Bodemenergieplan Nieuwe Veemarkt is geconcludeerd dat er geen onacceptabele effecten zijn. De gemeente verwacht niet dat een milieueffectrapportage nodig zal zijn voor het bodemenergieplan Nieuwe Veemarkt.

Voor deze plan-mer-beoordeling Nieuwe Veemarktzijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voorgenomen plan relevant.

2. KENMERKEN VAN HET VOORGENOMEN PLAN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling, de planlocatie en eventuele (samenhangende) ontwikkelingen in de omgeving waarmee rekening dient te worden gehouden.

2.1 Voorgenomen ontwikkeling

De ontwikkeling Nieuwe Veemarkt betreft de transformatie van het voormalige IJsselhallenterrein in de wijk Kamperpoort te Zwolle naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Het maakt onderdeel uit van de binnenstedelijke verstedelijkingsopgave van Zwolle en voorziet in een nieuwe stadswijk met woningen, voorzieningen, werkfuncties, en erfgoedbehoud. 70% tot 80% is bestemd voor wonen en 30% tot 20% is bestemd voor voorzieningen.

De Nieuwe Veemarkt omvat de realisatie van maximaal 800 woningen binnen de Nieuwe Veemarkt. De woningbouw bestaat uit ongeveer 70% appartementen en 30% grondgebonden woningen. De verhouding goedkoop/middelhuur/duur is 30:40:30. Minimaal 50% van het programma bestaat uit betaalbare woningen, waaronder sociale huur (minimaal 20%), goedkope koop- en huurwoningen (10%) en middeldure huurwoningen (20%). 10% van het aantal woningen is bestemd voor maatschappelijke doelgroepen.

Daarnaast is ruimte gereserveerd voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen (doelgroepen), onderdeel van het programma zijn ook levensloopbestendige woningen.

Bruto oppervlakte is ongeveer 8,7 hectare (87.400 m²) en omvat dus het voormalige IJsselhallenterrein inclusief openbare ruimte, waterstructuren, groenvoorzieningen, mobiliteitshubs en ontwikkelvelden voor woningbouw en voorzieningen.

Het project omvat ook de aanleg van een omvangrijke openbare ruimte met een groen-blauw raamwerk, bestaande uit een centrale watergang, park, groenstructuren, wandel- en fietsroutes, natuurvriendelijke oevers en klimaatadaptieve voorzieningen zoals wadi's, groene daken en waterberging. De ontwikkeling is gericht op klimaatadaptatie, biodiversiteit, natuurinclusief bouwen en circulair materiaalgebruik.



Figuur 2. Water- en groenstructuur. Bron: gebiedsvisie Nieuwe Veemarkt

Alle bestaande bebouwing is de afgelopen jaren reeds gesloopt, alleen de Bogenhal blijft behouden. De gronden worden momenteel bouwrijp gemaakt.

De ontwikkeling is gebaseerd op het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en Privévervoer). De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat lopen, fietsen en openbaar vervoer worden gestimuleerd en het gebruik van de auto wordt beperkt. In het gebied worden mobiliteitshubs gerealiseerd, hoogwaardige fietsvoorzieningen aangelegd en de openbare ruimte wordt autoluw ingericht.



Figuur 3: situatie voordat oude hallen gesloopt werden. Met rode stippellijn is de contour van plangebied aangegeven. Bron: Ruimtelijk Ontwikkelingsplan

2.2 Locatiekenmerken

De Nieuwe Veemarkt ligt in bestaand stedelijk gebied, Het gebied wordt begrensd door A28, spoorlijn Zwolle-Kampen/Rieteweg en de Veemarkt en is direct grenzend aan bestaande woonbebouwing in de Kamperpoort.

- Aan de noordoostzijde grenst het plangebied aan de bestaande woonbuurt Kamperpoort, met onder meer de straten Hoogstraat, Lijnbaan, Kleine Baan en Meeuwenlaan.
- Aan de zuidoostzijde grenst plangebied aan supermarkt Jumbo en een de bestaande woonbuurt bij de Emmastraat.
- Aan de zuidwestzijde (andere zijde van het spoor) grenst het plangebied aan een ander deel van de Kamperpoort, met onder andere een tenniscomplex, moskee, school en onder andere de straten met namen van leden van het koninklijk huis. Deze bestaande bebouwing ligt te ver van de gebiedsontwikkeling om negatieve effecten te verwachten.

Het gebied ligt dus in de invloedssfeer van de A28, de spoorlijn Zwolle-Kampen, de Rieteweg, de Veemarkt en het gezoneerde industrieterrein Voorst. De milieugevoeligheid van het plangebied wordt daarom hoofdzakelijk beïnvloed door geluid, verkeer en luchtkwaliteit. Tegelijkertijd betreft het een binnenstedelijke herontwikkeling van een voormalig evenementen- en bedrijventerrein, waardoor reeds sprake is van een stedelijke omgeving met bestaande verkeers- en milieubelasting.

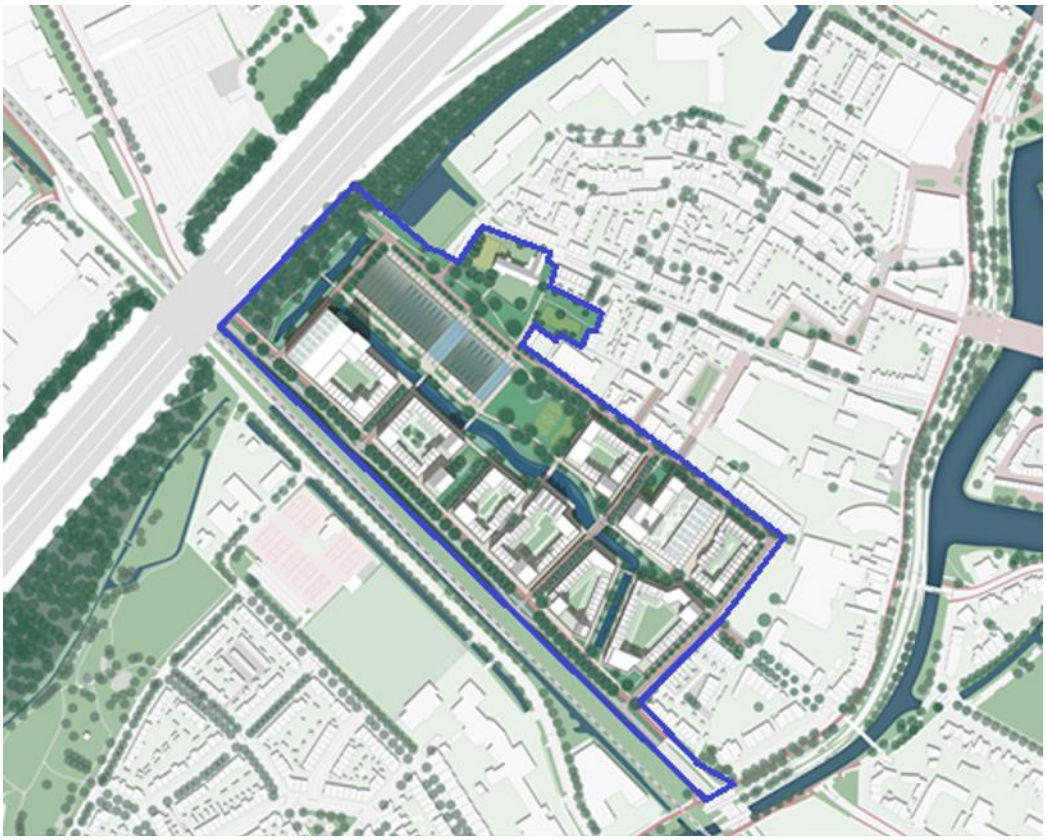
Direct aan de andere zijde van de A28 ligt het bedrijventerrein Voorsterpoort. De ontwikkeling zal geen negatieve milieueffecten (en geen beperkingen) hebben op het bedrijventerrein.

De ontwikkeling kan negatieve milieueffecten hebben voor bestaande woningen rond het plangebied. Dit wordt nader beschreven in hoofdstuk 3.



Figuur 4 ligging plangebied t.o.v. Natura 2000 (lichtgroen) en NNN (donkergroen). Bron: Atlas leefomgeving

De afstand tot de rand van het Natura2000 gebied Rijntakken (IJsseluiterwaarden) is 1,8 km. Afstand tot de rand van het Natura2000 gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht is 1,9 km. De afstand is dusdanig groot dat er geen sprake is van ruimtelijke aantasting van de gebiedsontwikkeling op de Natura 2000 gebieden. Stikstof is apart onderzocht. Zie paragraaf 3.5.2.



Figuur 5: impressie plangebied. Bron: ruimtelijk ontwikkelingsplan



Figuur 6: actuele luchtfoto plangebied. Bron: gemeente Zwolle

De gemeente Zwolle is zelf grondeigenaar en daarmee ontwikkelaar. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken, wordt het omgevingsplan gewijzigd.

2.3 Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Tijdens het bouw- en woonrijp maken van de gronden is grondverzet nodig. De sloopwerkzaamheden zijn al afgerond.

De karakteristieke Bogenhal blijft behouden, vanwege de bijzondere geschiedenis en cultuurhistorische waarde.

Tijdens de gebruiksfase zullen elektriciteit en water nodig zijn. De nieuw te bouwen woningen zullen gasloos gebouwd worden, conform de Wet Voortgang Energietransitie. De woningen zullen in de gebruiksfase leiden tot afvalstoffen (huisvuil, snoeiafval e.d.). Deze afvalstoffen zullen op de daarvoor van toepassing zijnde regelementen worden afgevoerd.

Een deel van de Nieuwe Veemarkt zal met niet-traditionele materialen gebouwd worden, zoals hout of andere bio-based materialen.

Er zal veel verschillend groen wordt aangelegd waardoor de biodiversiteit zal toenemen ten opzichte van de periode dat de veehallen e.d.er nog stonden.

2.4 Verontreiniging en hinder

Een groot deel van de voormalige IJsselhallen is gesloopt om plaats te maken voor de nieuwe woningen. Dit gebeurde op een circulaire manier, waarbij materialen zorgvuldig worden gedemonteerd en hergebruikt. De sloopwerkzaamheden vonden plaats van februari tot eind 2024, in opdracht van de gemeente Zwolle.

Tijdens de aanlegfase zal sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het plangebied. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen.
In de gebruiksfase zullen ten gevolge van de activiteiten geen aanzienlijke milieueffecten plaatsvinden.

In het plangebied ligt aan de Rieteweg nog een tankstation. Uit bodemonderzoek blijkt dat er sprake is van bodemverontreiniging. Dit tankstation is nog operationeel tot uiterlijk 1-1-28. De sanering moet dus plaatsvinden na die datum. Sanering is privaatrechtelijk onderdeel van de afspraken met de huidige huurder.

2.5 Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën

De beoogde ontwikkeling van de Nieuwe Veemarkt zorgt niet voor een toename van risico’s voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.

2.6 Natuur, stikstof, gebieds- en soortenbescherming

2.6.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op ruime afstand (ongeveer 2 kilometer) van een gebied dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Gezien de tussenliggende afstand zijn als gevolg van het voorgenomen plan geen (significante) negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland te verwachten. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op ongeveer 2 kilometer van het plangebied (zie figuur 4). Negatieve effecten over deze afstand zijn op voorhand uitgesloten.

Wat betreft de specifieke informatie ten aanzien van natuur, stikstof en soortenbescherming wordt verwezen naar paragraaf 3.5 van deze aanmeldnotitie.

Het gebied doorgaat een groene transitie. Van een versteend gebied met hallen en parkeerplaatsen naar een divers woongebied met groen-blauwe dooradering.
Op verschillende plekken komen er bomen bij. Er wordt ruimte gecreëerd voor parkjes en water. Bij de kop van de Bogenhal komt het grootste park.

3. BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de plan-mer-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voorgenomen plan relevant. Relevante milieuaspecten bij deze gebiedsontwikkeling zijn de effecten van verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, ecologie (waaronder ook specifiek de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden), trillingen, externe veiligheid, bodem en cumulatie.

In dit hoofdstuk worden de te verwachten effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea’s.

3.1 Verkeer

De verkeersgeneratie van de huidige, autonome, situatie en de plansituatie is bepaald op basis van kencijfers van het CROW. Een toename van het aantal woningen leidt tot een toename van de verkeersbewegingen, welke afgewikkeld moeten worden via het bestaande wegennetwerk. Naar aanleiding van de ontwikkelingen op Voorsterpoort-Oost en de Veemarkt heeft Royal Haskoning DHV in mei 2021modelberekeningen uitgevoerd. De modelberekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersprognosemodel voor 2030. Daarbij is gekeken naar wijzigingen van verkeersintensiteiten, routekeuzes, verkeersafwikkeling en kruispuntbelasting. Daarnaast zijn afwikkelingsberekeningen uitgevoerd voor situaties waarbij evenementen plaatsvinden binnen Voorsterpoort-Oost. Uit deze onderzoeken blijkt dat de kruispunten rondom Voorsterpoort-Oost het verkeer in de reguliere ochtend- en avondspits kunnen verwerken.

De Nieuwe Veemarkt is zodanig opgezet dat het verkeer van en naar deze wijk voornamelijk via de Rieteweg het gebied inrijdt. Er komt een nieuwe weg tussen de Rieteweg en de Veemarkt, ongeveer in het verlengde van de Burgemeester de Waelstraat, zodat het verkeer niet allemaal over de bestaande weg hoeft te rijden. Uit

berekeningen van een verkeersmodel[1] blijkt dat de verkeersdruk op de bestaande wegen niet toeneemt als gevolg van deze ontwikkeling, omdat dit verkeer via de nieuwe weg gaat rijden. De verwachting is dat de verkeersdruk in Kamperpoort als gevolg van deze ontwikkeling niet of nauwelijks gaat toenemen. De Veemarkt is wel aangesloten op de Meeuwenlaan, het zou kunnen dat over de Meeuwenlaan iets meer auto's gaan rijden.

De gebiedsontwikkeling zelf is autoluw van opzet. Er komen twee mobiliteitshubs. Daarmee wordt parkeren geconcentreerd in hubs in plaats van verspreid in de wijk. Ook deelmobiliteit wordt in deze hubs ondergebracht. Het doel is een lager autobezit en minder autobewegingen binnen de woonstraten.
Daarnaast komen er goede wandel- en fietsverbindingen richting station en binnenstad. Deelmobiliteit wordt gestimuleerd. Dit volgens het in paragraaf 2.1 genoemde STOMP-principe. Hierdoor wordt de groei van het autobezit en autogebruik beperkt.

3.1.1 Conclusie verkeer

Het uitgevoerde verkeerskundige onderzoek laat zien dat de verkeersgroei als gevolg van de ontwikkeling binnen het bestaande wegennet kan worden afgewikkeld. Er zijn geen aanwijzingen voor structurele verkeerskundige knelpunten of een onaanvaardbare belasting van de omliggende infrastructuur. Door de autoluwe opzet van de wijk, de inzet op deelmobiliteit, hoogwaardige fietsvoorzieningen en goede openbaarvervoerverbindingen worden de verkeerskundige effecten verder beperkt.

Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van verkeer. Er bestaat vanuit dit aspect geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapport.

3.2 Geluid

De locatieontwikkeling is gelegen binnen de invloedsfeer van meerdere geluidsbronnen: de geluidszone van de rijksweg A28, de Rieteweg, de Nieuwe Veemarkt, de spoorlijn Zwolle-Kampen en het gezoneerd bedrijventerrein Voorsterpoort. Hierdoor kunnen lokaal negatieve effecten optreden ten aanzien van de geluidkwaliteit.

Er kunnen ook lokaal negatieve effecten optreden ten aanzien van geluid vanwege de realisatie van nieuwe functies, zoals kleinschalige kantoren, creatieve bedrijvigheid, ambachtelijke werkfuncties, horeca (bij de Bogenhal), gezondheidsvoorzieningen, kinderopvang en de mobiliteitshubs.

Ook de cumulatieve effecten van geluid van buitenunits van warmtepompen, airco’s en dergelijke op bestaande gebouwen in de omgeving is een aspect om rekening mee te houden.

3.2.1 Geluid weg- en spoorverkeer

[1] https://www.zwolle.nl/veelgestelde-vragen-nieuwe-veemarkt

In 2024 is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd2 om de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer te bepalen en toetsen.

Uit dit akoestisch onderzoek volgt dat de wettelijke normen grotendeels kunnen worden nageleefd en dat voor de resterende aandachtspunten mitigerende maatregelen beschikbaar zijn, zoals een geluidluwe gevel, aangepaste woningindelingen, aanvullende gevelisolatie, afgeschermde buitenruimten en optimalisatie van de stedenbouwkundige opzet. De geluidhinder door met name het wegverkeer en (aan de noordzijde) het gezoneerde Industrieterrein Voorst is heel lokaal, zie 3.2.2, en treedt niet plangebied breed op. Het geluid vanwege het railverkeer overschrijdt de wettelijke standaardwaarde niet.

Sinds dit onderzoek zijn er nog aanpassingen geweest in het ontwerp en opzet van het project. Najaar 2026 volgt daarom een actualisatie van het akoestisch onderzoek. Het geluid van buitenunits van warmtepompen ed. wordt dan ook onderzocht.

3.2.2 Industrielawaai

Het noordelijke deel van het plangebied ligt binnen de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein Voorst. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat uitsluitend bij twee geprojecteerde woningen aan de noordzijde van het plangebied de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai van het gezoneerde industrieterrein Voorst wordt overschreden. De berekende geluidbelasting bedraagt daar maximaal 51 dB(A), waarmee wel wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde van 55 dB(A). Aanzienlijke milieueffecten zijn uit te sluiten. De gemeente gaat geen hogere waarde toestaan.

Hoewel wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde, draagt het industrielawaai hier bij aan een minder gunstige leefkwaliteit.

Negatieve effecten kunnen zich vooral voordoen bij woningen nabij de geluidzone van het industrieterrein, waar sprake is van een hogere achtergrondbelasting en een afname van de akoestische kwaliteit van de leefomgeving.

3.2.3 Cumulatieve geluidbelasting

Met name de nieuw te bouwen woningen die direct grenzen aan de Rieteweg, de Veemarkt en de nieuwe binnenplanse wegen ondervinden een verhoogd gecumuleerd geluid. Het gecumuleerde geluid valt voor een groot deel in de categorieën zeer goed, goed en redelijk. Woningen direct aan doorgaande wegen en nabij de A28 vallen in categorie matig. Er zijn geen woningen in de categorieën tamelijk slecht, slecht en zeer slecht (methode Miedema)

3.2.4 Effecten op bestaande woningen

---

[2] *Uit dit onderzoek blijkt dat de standaardwaarden volgens de Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) worden overschreden vanwege het geluid van de gemeentewegen en de rijksweg A28. Het geluid van industrieterrein Voorst overschrijdt wel de standaardwaarde van 50 dB, maar niet de grenswaarde van 55 dB. De standaardwaarde voor spoorwegen wordt niet overschreden.*

De ontwikkeling heeft ook gevolgen voor bestaande woningen rond het plangebied. Bij de meeste bestaande woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen is geen sprake van een wezenlijke verandering (lees: verhoging) van het geluid.

Door de toename van verkeersbewegingen en de aanleg van nieuwe wegen binnen het plangebied neemt de geluidbelasting toe bij enkele woningen aan de Veemarkt (Veemarkt 24, 25a, 26 en 26a) met ongeveer 1,6 dB tot 3 dB toe. De geluidbelasting bedraagt hier uiteindelijk ongeveer 54 dB tot 56 dB. Dit is meer dan de standaardwaarde van 53 dB, maar minder dan de grenswaarde van 65 dB.
Overwogen moet worden om een aanpassing aan het wegdek door te voeren (asfalt in plaats van klinkers). Mocht dit, bijvoorbeeld om stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige redenen niet wenselijk zijn, dan moet onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidwering van de gevels. Dit knelpunt is oplosbaar en vormt daardoor geen aanzienlijk negatief milieueffect.

3.2.5 Conclusie wegverkeerslawaai

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat lokaal sprake is van verhoogde geluidbelasting als gevolg van wegverkeer en industrielawaai. Deze effecten zijn echter beperkt tot specifieke locaties binnen en direct rondom het plangebied. De wettelijke grenswaarden worden niet overschreden en voor de geconstateerde aandachtspunten zijn effectieve mitigerende maatregelen beschikbaar. Ook voor bestaande woningen in de omgeving blijft de toename van de geluidbelasting beperkt en beheersbaar. Hierdoor is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen als bedoeld in de plan-mer-regelgeving. Een milieueffectrapport is vanuit het aspect geluid niet noodzakelijk.

3.3 Luchtkwaliteit

Ten opzichte van het voormalige gebruik als evenemententerrein met grote verharde oppervlakken en omvangrijke parkeerterreinen is sprake van een transformatie naar een autoluwe woonwijk. De ontwikkeling richt zich op vermindering van autogebruik door de toepassing van mobiliteitshubs, deelmobiliteit, fietsvoorzieningen en een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Op basis van de verkeersgegevens is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit als gevolg van het verkeer. Mogelijke effecten op de luchtkwaliteit kunnen optreden tijdens zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van het project.
Tijdens de aanlegfase ontstaat tijdelijk extra uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM10 en PM2,5) door bouwverkeer, transportbewegingen en de inzet van mobiele werktuigen. Daarnaast kunnen grondverzetwerkzaamheden, de aan- en afvoer van bouwmaterialen en het gebruik van onbebouwde terreindelen leiden tot stofemissies. Deze effecten zijn lokaal, tijdelijk van aard en beperken zich tot de bouwperiode.
In de gebruiksfase leidt de ontwikkeling tot een toename van het aantal verkeersbewegingen van bewoners, bezoekers en serviceverkeer. Hierdoor neemt de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, met name stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10 en PM2,5), beperkt toe. De verkeerstoename heeft voornamelijk effect op de directe ontsluitingswegen van het plangebied en het omliggende stedelijke wegennet.

Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. De bijdrage van het plan aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen is beperkt en aanvaardbaar. Eventuele effecten tijdens de aanlegfase zijn tijdelijk en kunnen door reguliere bouwmaatregelen, zoals stofbeheersing en het beperken van emissies van werktuigen en transport, verder worden gemitigeerd.

Het luchtkwaliteitsonderzoek bevat geen afzonderlijke NIBM-berekening. Uit het onderzoek blijkt echter dat de concentraties NO_2, PM10 en PM2,5 ruimschoots voldoen aan de geldende omgevingswaarden. Daarmee zijn er geen aanwijzingen dat het project in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging

Volgens artikel 5.54 Bkl gelden woonwijken als NIBM (Niet In Betekenende Mate) wanneer sprake is van maximaal:

- 1.500 woningen bij 1 ontsluitingsweg
- 3.000 woningen bij 2 of meer ontsluitingswegen

Gebiedsontwikkeling Nieuwe Veemarkt betreft maximaal 800 nieuw te bouwen woningen en blijft dus ruim onder beide drempels en valt daarmee in beginsel onder de NIBM-standaardgevallen. De gebiedsontwikkeling Meeuwenlaan geeft ruimte aan maximaal 600 woningen. Samen blijven deze twee ontwikkelingen onder de drempel van 1.500 woningen

3.3.1 Conclusie luchtkwaliteit

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen woningbouwontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit voor het plan en de omgeving. Aanzienlijke negatieve milieueffecten zijn uitgesloten. Daarom vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling en bestaat er vanuit dit aspect geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapport.

3.4 Water

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling kan samengaan met effecten op de waterhuishouding. Van een versteend gebied met van oudsher alleen maar bebouwing zal er transformatie plaatsvinden naar een gebied met ook groen en water. De hoeveelheid verharding zal afnemen.

3.4.1 Wateroverlast

Het plangebied ligt relatief laag ten opzichte van de omgeving. Regenwater wat vanuit de Kamperpoort richting de Veemarkt afstroomt kan in de huidige situatie wateroverlast veroorzaken vanwege de bestaande verharding. Het plan gaat uit van een getrapt systeem van wateropvang, berging, infiltratie en pas als laatste afvoer. Daarmee wordt geprobeerd regenwater zoveel mogelijk in het gebied vast te houden.

Het Waterstructuurplan vormt de leidraad voor de ontwikkeling van de Nieuwe Veemarkt. In het Waterstructuurplan is uitgegaan van een klimaatadaptief watersysteem met de Kamperpoortse Wetering als centrale watergang, wadi's langs onder andere de Rieteweg, groene taluds en oppervlaktewaterberging. Het systeem is ontworpen

volgens het principe van vasthouden, bergen, infiltreren en pas daarna afvoeren. Uit berekeningen blijkt dat het watersysteem beschikt over voldoende afvoercapaciteit bij extreme neerslagsituaties.

Ten opzichte van de voormalige situatie met grote oppervlakken verharding neemt het aandeel groen, oppervlaktewater en infiltratievoorzieningen aanzienlijk toe. Hierdoor verbetert de klimaatbestendigheid van het gebied en wordt de kans op wateroverlast verminderd.

3.4.2 Waterkwaliteit

Er worden tijdens de bouw- en gebruiksfase geen materialen gebruikt die de waterkwaliteit verminderen.

3.4.3 Riolering en Afvalwaterketen

Binnen het plangebied ligt van oudsher een gemengd rioolstelsel. Dit stelsel voert onder vrijverval het afvalwater af naar benedenstrooms gebied. Het rioolstelsel kan op enkele plekken overstorten op het oppervlaktewater van Meeuwenlaan en op Willemskade en Stadsgracht. Binnen het plangebied is in meerdere straten verharding afgekoppeld van het gemengd stelsel. Hiervoor is een apart RWA-stelsel[3] (IT-riolering[4]) aangelegd. Ter plaatse van de nieuwe ontwikkelingen is de riolering gescheiden aangelegd. Hemelwater en (huishoudelijk) afvalwater wordt separaat aangeboden. RWA-riolering voert onder vrijverval af richting het oppervlaktewater langs de Meeuwenlaan

3.4.4 Grondwaterbeheer

Er worden tijdens de bouw- en gebruiksfase geen materialen gebruikt die een negatief effect hebben op de kwaliteit van het grondwater.

3.4.5 Beschermingszones

Het plangebied ligt niet binnen een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Wel ligt het plangebied binnen een warmte-koudeopslag (WKO) verbods- of restrictiegebied. Binnen dergelijke gebieden kunnen beperkingen gelden voor de realisatie van open of gesloten WKO-systemen ter bescherming van de grondwaterkwaliteit en de drinkwatervoorziening.

3.4.6 Conclusie water

Geconcludeerd wordt dat het plan geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor water. Aanzienlijke negatieve milieueffecten zijn uitgesloten. . Er bestaat vanuit dit aspect geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapport.

3.5 Ecologie

---

[3] RWA-stelsel = RegenWaterAfvoer-stelsel: een rioleringssysteem dat uitsluitend hemelwater (regenwater) afvoert.

[4] IT-riolering = Infiltratie-Transportriolering. Dit is een leiding die regenwater niet alleen afvoert, maar ook geleidelijk in de bodem laat infiltreren via openingen of perforaties.

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit rekening wordt gehouden met het aspect natuur. Het gaat hierbij in de eerste plaats om regels voor de gebiedsbescherming van aangewezen Natura 2000-gebieden, regels voor de soortenbescherming van te beschermen planten diersoorten (waaronder vogels) en regels ter bescherming van houtopstanden. Voor deze aspecten zijn diverse regels opgenomen in het Bkl.

Gebied valt niet binnen Natura2000, niet binnen het NNN-netwerk (afstand tot de rand van Natura 2000 en NNN is ongeveer 2 kilometer) en niet binnen de hoofdgroenstructuur van Zwolle, dus hierop zijn er geen negatieve effecten te verwachten.

3.5.1 Soortenbescherming

De ontwikkeling betreft een transformatie van een grotendeels verhard terrein naar een groen-blauw stedelijk woongebied. De meeste natuur en biodiversiteit wordt gevonden aan de randen van het plangebied.
Enkele bestaande groenstructuren zijn als ecologisch waardevol aangemerkt, deze zullen behouden blijven en versterkt worden om onderdeel uit te kunnen maken van het nieuwe groenblauwe raamwerk. Bestaande structuren betreffen bomen langs de Rieteweg, de groenstructuren langs de A28, de laanstructuur van de Emmastraat en de spoorberm. Deze bestaande groenstructuren zijn van belang voor o.a. vogels, vleermuizen, kleine zoogdieren en insecten.

Daarnaast wordt ingezet op extensief beheerd groen, natuurvriendelijke oevers, gevarieerde beplanting en ecologische verbindingen. Hierdoor neemt de ecologische kwaliteit van het gebied toe ten opzichte van de bestaande situatie.

In oktober 2023 is door Mateboer Milieutechniek BV nader ecologisch onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat er geen verblijfplaatsen of essentieel functioneel leefgebied van vleermuizen aanwezig is binnen het plangebied. Wel zijn er meerdere vleermuizen rondom het plangebied waargenomen. Voor vleermuizen zijn geen vervolgstappen in de vorm van een ontheffing Wet natuurbescherming nodig.

Tijdens het nader onderzoek is ook vastgesteld dat er binnen het plangebied een egelverblijfplaats aanwezig is. Uit de effectbeoordeling blijkt dat dit een vaste verblijfplaats is en derhalve een ontheffing voor de Wet natuurbescherming en een activiteitenplan noodzakelijk is of dat er gewerkt kan worden volgens de gedragscode gemeenten in combinatie met een activiteitenplan. In oktober 2023 is de verblijfsplaats van de egel verwijderd onder ecologische begeleiding, conform de gedragscode en het ecologisch werkprotocol.

3.5.2 Stikstofdepositie

Stikstofdepositie vormt een belangrijk beoordelingsthema omdat de ontwikkeling plaatsvindt op relatief korte afstand van de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase

ontstaat stikstofemissie door bouwverkeer, bouwmaterieel, bewonersverkeer en overige verkeersbewegingen. Daarom is onderzocht of deze emissies, afzonderlijk of in cumulatie met andere plannen en projecten, kunnen leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

De werkzaamheden in de aanlegfase gaan plaatsvinden in de periode 2024 tot en 2032. De gebruiksfase start gefaseerd vanaf 2024.

Uit berekeningen met het rekenmodel AERIUS Calculator versie (2023.2) volgt dat dit plan tot een tijdelijke toename van stikstofdepositie leidt. Op grond van de vereisten in de Omgevingswet is getoetst of de berekende stikstofdeposities significante gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden.

Uit onderzoek van Ecogroen bleek dat het initiële plan in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase een toename van stikstofdepositie kende op Natura 2000-gebieden. Ecogroen heeft vervolgens in opdracht van de gemeente Zwolle onderzocht welke stikstof-reducerende maatregelen genomen kunnen worden. Er zijn vier verschillende scenario's doorgerekend met (deels) elektrische machine-inzet.

De met AERIUS Calculator berekende maximale stikstofdeposities vanwege het plan Nieuwe Veemarkt zijn bij de vier verschillende scenario nergens hoger dan de deposities in Natura 2000-gebieden die in het "*brondocument – Ecologische beoordeling van stikstofdeposities in Natura 2000-gebieden in en rondom Zwolle*" zijn beoordeeld.

In 2025 is opnieuw getoetst m.b.v. de AERIUS Calculator vanwege het Wop (Wijziging omgevingsplan) Nieuwe Veemarkt. De berekende maximale stikstofdeposities zijn nergens hoger dan de deposities in Natura 2000-gebieden die in het ecologisch brondocument van de gemeente Zwolle en de aanvullende memo zijn beoordeeld. Dit geldt zowel voor de aanlegfase (tijdelijke deposities) als voor de gebruiksfase (permanente deposities)

Daarmee is het op grond van de objectieve informatie in het ecologisch brondocument op voorhand uitgesloten dat de Nieuwe Veemarkt afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten vanwege stikstofdepositie significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden en daarin voorkomende habitattypen en leefgebieden.

3.5.3 Conclusie ecologie

Ecologie en stikstofdepositie zijn voor deze ontwikkeling expliciet onderzocht. Uit de onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden, niet tot aantasting van het Natuurnetwerk Nederland en niet tot belangrijke negatieve effecten op beschermde soorten. Bovendien gaat het om een transformatie van een grotendeels versteend en verhard terrein naar een gebied met aanzienlijk meer groen, water en ecologische kwaliteit. Geconcludeerd wordt dat

belangrijke nadelige milieugevolgen voor natuur en ecologie zijn uitgesloten. Vanuit dit aspect bestaat geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapport.

3.6 Trillingen

De gebouwen worden gerealiseerd op relatief korte afstand van de spoorlijn Zwolle – Kampen. Daarom is er een trillingsonderzoek uitgevoerd. Uit dit trillingsonderzoek volgt dat de beoogde ontwikkeling geen belangrijke nadelige milieugevolgen veroorzaakt ten aanzien van trillingen. Bij toepassing van de voorziene conventionele bouwmethoden wordt voldaan aan de SBR-richtlijn voor trillingshinder en is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Met het advies om binnen ongeveer 60 meter van het spoor geen lichte houtskelet- of open staalbouw toe te passen, zijn aanzienlijke negatieve effecten uitgesloten.

3.6.1 Conclusie trillingen

Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling, noch voor de omgeving. Het plan zelf levert geen trillingshinder op voor de omgeving. Er bestaat vanuit dit aspect geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapport.

3.7 Externe Veiligheid

Stationaire risicobronnen

In de directe omgeving van het plangebied zijn de diverse stationaire risicobronnen gelegen, zoals een Gasontvangststation (N-108), diverse bedrijven met risicovolle activiteiten, zoals o.a. Abbott Industries BV, VARO Energy Terminal Zwolle en Sensus Operations B.V, maar deze zijn vanwege de grote afstanden niet relevant.

Mobiele risicobronnen

Delen van het plangebied liggen binnen het ExplosieAandachtsGebied (EAG) en GifwolkAandachtsGebied (GAG) van de A28. De geplande nieuwe ontwikkelingen hebben geen effect op de EAG en GAG.

In de EAG en GAG zone worden door de gemeente Zwolle geen zogeheten 'zeer kwetsbare gebouwen' toegestaan.

Woningen die binnen het aandachtsgebied van een gifwolk (GAG) liggen dienen vluchtroutes te hebben die dusdanig ontworpen en uitgevoerd worden dat bewoners zich weg van de A28 kunnen bewegen. Personen in het plangebied zijn hierdoor voldoende in staat zich bij een incident in veiligheid te brengen.

Binnen het aandachtsgebied voor explosies (EAG) komen geen woonfuncties, maar komt oa een horecafunctie in de Bogenhal en een mobiliteitshub tegen de A28. Deze functies schermen het achterliggende gebied af.

Hulpdiensten kunnen het gebied adequaat bereiken. Er zijn daarom geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten vanuit het aspect externe veiligheid.

In het plangebied worden geen nieuwe aandachtsgebieden aangewezen.



Fig. 4: ExplosieAandachtsGebied (EAG) en GifwolkAandachtsGebied (GAG). Bron: atlas leefomgeving

3.7.1 Conclusie Externe Veiligheid

Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten vanuit het aspect externe veiligheid. Er bestaat vanuit dit aspect geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapport.

3.8 Bodem

Uit bodemonderzoek blijkt dat binnen het plangebied enkele lokale bodemverontreinigingen aanwezig zijn. Deze zijn beperkt van omvang, voldoende afgeperkt en beheersbaar.

In het plangebied ligt aan de Rieteweg nog een tankstation. Uit bodemonderzoek blijkt dat er sprake is van bodemverontreiniging. Dit tankstation is nog operationeel tot uiterlijk 1-1-28. De sanering moet dus plaatsvinden na die datum. Sanering is privaatrechtelijk onderdeel van de afspraken met de huidige huurder.

Na uitvoering van de benodigde sanerings- en beheersmaatregelen is de locatie geschikt voor de beoogde functies. Er zijn geen aanwijzingen dat de verontreinigingen tot relevante milieueffecten buiten het plangebied leiden

De ondergrond zal gebruikt gaan worden t.b.v. Warmte Koude Opslag.
Hiertoe is een Bodemenergieplan opgesteld. Uit de effectenstudie voor het Bodemenergieplan Nieuwe Veemarkt is geconcludeerd dat er geen onacceptabele effecten zijn.

3.8.1 Conclusie bodem

Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten vanuit het aspect bodem. Er bestaat vanuit dit aspect geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapport.

3.9 Cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten

In de directe omgeving van de Nieuwe Veemarkt zijn meerdere ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, waaronder:

- gebiedsontwikkeling Meeuwenlaan.
    - Tansformatie van (nog te slopen) kantoren naar de realisatie naar 500 tot 600 woningen (appartementen en grondgebonden woningen).
- diverse woningbouwprojecten (locatieontwikkelingen) aan de Veemarkt, te weten:
    - Veemarkt 23[5] (20 appartementen),
    - Veemarkt 29-32 (50 zorgappartementen),
    - Veemarkt 33-34 (44 appartementen)
    - Grote Baan 78 (4 woningen).

Bij de beoordeling van mogelijke cumulatieve effecten is gekeken naar verkeer, geluid, luchtkwaliteit, waterhuishouding, natuur en stikstofdepositie.

Verkeer

Voor verkeer blijkt uit de uitgevoerde verkeersmodelberekening dat de hoofdontsluitingsstructuur en de kruispunten rondom Voorsterpoort-Oost over voldoende capaciteit beschikken om de toekomstige verkeersgroei te verwerken. De woningbouwprojecten aan Veemarkt zijn, net als de Nieuwe Veemarkt zelf, ook via STOMP-principe ontworpen. M.b.t. parkeren kunnen de toekomstige bewoners gebruik maken van de mobiliteitshub. Er valt een lichte toename van verkeer te verwachten tussen Nieuwe Veemarkt en Meeuwenlaan.

Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit blijven de gezamenlijke ontwikkelingen ruim binnen de drempelwaarden voor woningbouwontwikkelingen zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Nieuwe Veemarkt en Meeuwenlaan blijven gezamenlijk beneden de (NIBM) grens waarbij sprake kan zijn van een relevante bijdrage aan luchtverontreiniging.

Stikstof

Voor stikstofdepositie is beoordeeld of cumulatie met andere plannen kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Cumulatie op het gebied van

[5] Voor de Veemarkt 23 is in augustus 2025 een mer-beoordeling opgesteld. Conclusie van deze beoordeling was dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-MER noodzakelijk maakt.

stikstof is alleen verplicht voor vastgestelde plannen die nog niet uitgevoerd zijn[6]. Dit is in de omgeving van de Nieuwe Veemarkt niet het geval.

Cumulatie van stikstof hoeft formeel niet beoordeeld te worden. Er is geen aanleiding voor het opstellen van een plan-mer-rapport.

Natuur
Voor natuur is bij de woningbouwprojecten aan de Veemarkt aangegeven dat er gewerkt wordt met natuurinclusief bouwen. Het totale oppervlakte verharding van deze woningbouwprojecten neemt niet toe (bestaand opstal wordt vervangen door nieuwbouw. Bij de Meeuwenlaan wordt een park en worden groenzones gerealiseerd.

Water
Ten aanzien van water geldt dat de gebiedsontwikkelingen voorzien in extra waterberging, infiltratievoorzieningen en klimaatadaptieve maatregelen. De woningbouwprojecten zullen gaan voldoen aan de hemelwaterverordening. Hierdoor worden geen negatieve cumulatieve effecten op het watersysteem verwacht. De bestaande watergang aan noordzijde bij de Meeuwenlaan wordt verbreed. Er komen daarnaast groene bufferzones en een centraal gelegen park met een nat-draszone.

3.8.1 Conclusie cumulatie
Gelet op de aard, omvang en ruimtelijke samenhang van de ontwikkelingen zijn geen belangrijke nadelige cumulatieve milieueffecten te verwachten. Er bestaat daarom geen aanleiding voor het opstellen van een plan-mer-rapport.

4. Eindconclusie

---

[6] Ondanks dat er bij cumulatie van stikstof niet hoeft te worden ingegaan op plannen de nog niet zijn vastgesteld en nog niet zijn uitgevoerd, gaan we toch kort in op plannen die in voorbereiding zijn. Uit deze plannen blijkt namelijk dat de toename van stikstof van deze plannen ook niet zal leiden tot significant negatieve effecten
De woningbouwprojecten aan de Veemarkt zijn dusdanig klein dat ze in de gebruiksfase geen significant negatief effect zullen hebben op Natura 2000 gebieden. Zo blijkt bijvoorbeeld uit de Aeriusberekening voor Veemarkt 23 dat zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr.

Voor de ontwikkeling van woningen aan de Meeuwenlaan te Zwolle zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd met AERIUS Calculator (versie 2025.3). Met het Brondocument Ecologische beoordeling van stikstofdeposities in Natura 2000-gebieden in en rondom Zwolle is onderzocht of de realisatie en ingebruikname van het project leidt tot significante negatieve effecten op betrokken habitatten en leefgebieden in omliggende Natura 2000-gebieden. Er zijn geen negatieve significante effecten gevonden.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een binnenstedelijke herontwikkeling van een reeds verstoord en grotendeels verhard terrein naar een gemengde woon-werkomgeving met uitgebreide groen- en waterstructuren.

De meest relevante milieuaspecten voor deze ontwikkeling zijn geluid en stikstofdepositie. Voor beide milieuthema's zijn onderzoeken uitgevoerd. Hieruit volgt dat, ondanks de ligging nabij infrastructuur, bedrijvigheid en Natura 2000-gebieden, geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Eventuele lokale effecten zijn beperkt van omvang, voldoen aan de wettelijke beoordelingskaders of kunnen met mitigerende maatregelen voldoende worden beheerst.

Uit de beschikbare onderzoeken blijkt dat geen sprake is van overschrijding van milieunormen of van significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Daarnaast ontstaan geen onaanvaardbare effecten op het gebied van verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, trillingen of externe veiligheid. Ook in cumulatie met andere ontwikkelingen in de omgeving zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen vastgesteld.

Rekening houdend met de kenmerken van het plan, de ligging van het gebied, de aard van de potentiële milieueffecten en de beschikbare mitigerende maatregelen kunnen aanzienlijke milieugevolgen worden uitgesloten. Een plan-MER is daarom niet noodzakelijk.

Bijlage: Literatuurlijst

- Alcedo, *NIEUWE VEEMARKT TE ZWOLLE Onderzoek naar luchtkwaliteit, - rapportnummer 23-09893.R02.V01*, 19 juni 2024
- Alcedo, *NIEUWE VEEMARKT TE ZWOLLE Geluid afkomstig van weg- en railverkeer en het gezoneerde industrieterrein*, rapportnummer: 23-09893.R05.V01, 11 juli 2024
- Alcedo, *Nieuwe Veemarkt te Zwolle, Quick scan geluid van bedrijven*, rapportnummer 23-09893.N05, 11 juli 2024
- Arcadis, *Bodemenergieplan Nieuwe Veemarkt*, 25 juni 2024
- BJZ.nu, *M.e.r.-beoordeling Kamperpoort, Veemarkt 23*, augustus 2025
- Ecogroen, *Actualisatie stikstofonderzoek Nieuwe Vee markt, Zwolle Verkennend onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming, projectcode 23-335*, 18 december 2023
- Ecogroen, *Stikstofonderzoek Nieuwe Veemarkt, Aanvullende berekeningen als vervolgstap, stikstofonderzoek Nieuwe Veemarkt,* kenmerk 23-619, 24 april 2024
- Gemeente Zwolle, *Gebiedsvisie Nieuwe Veemarkt*, 15 maart 2022
- Gemeente Zwolle, *Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Nieuwe Veemarkt*, oktober 2023
- Gemeente Zwolle, *beslisnota voor het college, vaststellen bodemenergieplan Nieuwe Veemarkt,* 2 juli 2024
- Gemeente Zwolle, *Ecologische voortoets Wop Nieuwe Veemarkt. Toetsing stikstofdepositie aan vereisten Natura2000 in Omgevingswet*, 8 september 2025
- Mateboer, *Quickscan ecologie, Nieuwe Veemarkt te Zwolle*, 8 september 2022
- Mateboer, *Verkennend bodemonderzoek NEN 5740 inclusief indicatief asbestonderzoek, Nieuwe Veemarkt te Zwolle,* projectnummer: BO224280/JJS, 9 november 2022
- Mateboer, *Milieukundig bodemonderzoek Nieuwe Veemarkt te Zwolle,* projectnummer BO244504/JHB, 29 oktober 2024
- Oostkracht 10, *Kwantitatieve Risicoanalyse buisleiding – Nieuwe Veemarkt Zwolle, Projectnummer: 2023-108*, 4 oktober 2023

- Oostkracht 10, *N01- Paragraaf externe veiligheid t.b.v. de ruimtelijke onderbouwing voor de Nieuwe Veemarkt*, 6 oktober 2023

- Royal Haskoning DHV, *memo Voorsterpoort Oost berekeningen,* kenmerk: BH9364-101 PNij 2, 11 mei 2021

- Sweco, *Herontwikkeling Meeuwenlaan Zwolle, stikstofdepositieberekening*, projectnummer 51027684, 10 juli 2026

- We-boost, *Trillingsonderzoek tbv nieuwbouw, NIEUWE VEEMARKT ZWOLLE, projectcode WBD2023-028*, 26 september 2023