

Woningbouw Nieuw Trebol Trebollocatie, Harlingen

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

20181632

projectleider:

drs.ing. T. de Jong

auteur(s):

drs.ing. R. aan de Wiel

planstatus

datum:

25-11-2019

opdrachtgever:

Trebol Project B.V.

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	3
1.3. Leeswijzer	3
2. Plaats en kenmerken van het project	4
2.1. Plaats van het project	4
2.2. Kenmerken van het project	6
3. Kenmerken van de milieueffecten	9
3.1. Verkeer en parkeren	9
3.2. Geluid	10
3.3. Luchtkwaliteit	10
3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	10
3.5. Bodem en water	11
3.6. Ecologie	11
3.7. Cultuurhistorie en archeologie	12
3.8. Sloop- en aanlegwerkzaamheden	13
3.9. Mitigerende maatregelen	13
4. Conclusie	15

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Net buiten het historisch centrum van Harlingen bevindt zich de stadsschouwburg en zalencentrum Trebol. De huidige eigenaar heeft besloten te stoppen en het gebouw te verkopen. De nieuwe eigenaar is voornemens ter plaatse een nieuw appartementengebouw met daarin 16 appartementen te realiseren, aangezien het huidige gebouw in een dusdanig slechte staat verkeert dat verbouw niet haalbaar is. Daarnaast is gebleken dat de exploitatie van de huidige activiteiten niet haalbaar is. De ontwikkeling van een nieuw appartementencomplex met 16 appartementen is op basis van de geldende beheersverordening echter niet mogelijk. Om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, is het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 16 appartementen en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op bovenstaande aspecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

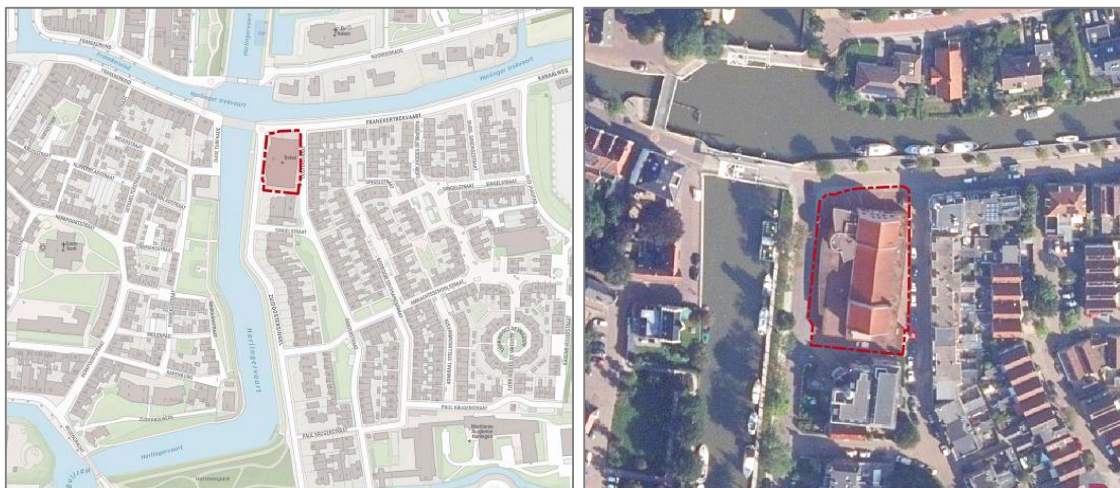
Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit het voorontwerp-bestemmingsplan dat is opgesteld ten behoeve van de beoogde ontwikkeling.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

Het plangebied omvat de stadsschouwburg en zalencentrum Trebol en is gelegen op de hoek van de Zuidoostersingel en de Franekertrekvaart (figuur 2.1). Het plangebied maakt deel uit van de eerste stadsuitbreidingen ten oosten van de vestingwerken en ligt op de grens met het beschermde stadsgezicht van Harlingen en de ten oosten gelegen woonwijk Trebolbuurt. Het plangebied wordt verder begrensd door:

- de Zuidoostersingel aan de westzijde;
- de Franekertrekvaart aan de noordzijde;
- de Oosterstraat aan de oostzijde;
- de bebouwing aan de Zuidoostersingel aan de zuidzijde.



Figuur 2.1: Ligging [links] en begrenzing [rechts] plangebied.

Ligging plangebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

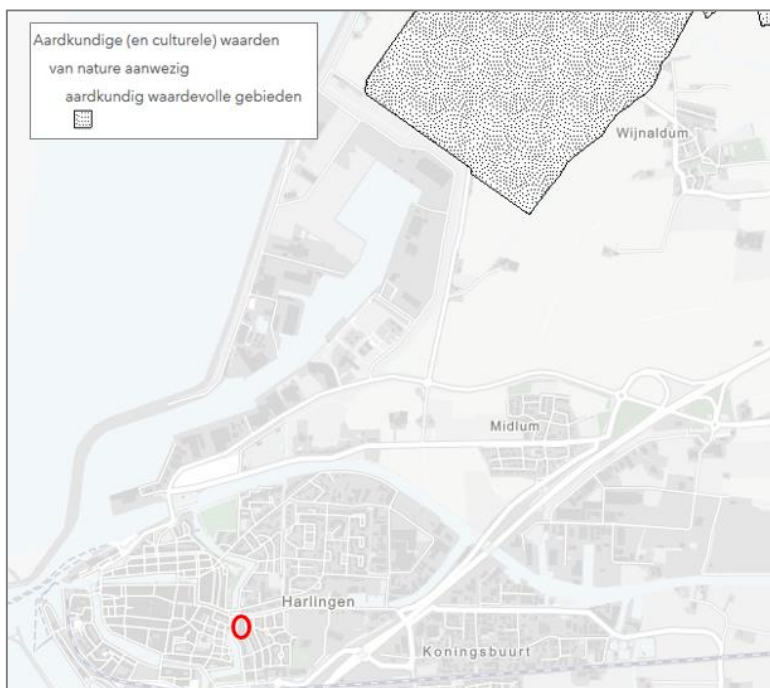
Ter plaatse van het plangebied is conform de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) voor een deel van het plangebied met betrekking tot de periode 'IJzertijd - Middeleeuwen' sprake van de aanduiding 'streven naar behoud' (figuur 2.2). Met betrekking tot het overige deel van het plangebied is voor beide perioden van de FAMKE ('IJzertijd – Middeleeuwen' en 'Steentijd – Bronstijd') sprake van de aanduiding 'geen onderzoek noodzakelijk'. Voor de aanduiding 'streven naar behoud' geldt dat bij ingrepen groter dan 50 m² archeologisch onderzoek noodzakelijk is.



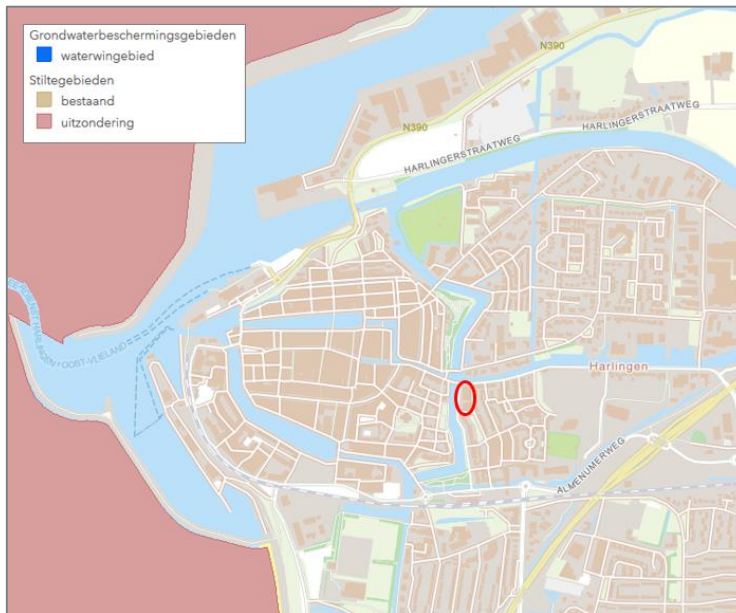
Figuur 2.2: Ligging plangebied (blauwe cirkel) ten opzichte van archeologische waarden. (Bron: Provincie Fryslân.)

Ter plaatse van het plangebied zijn volgens de Cultuurhistorische kaart van de provincie Fryslân geen specifieke cultuurhistorische waarden aanwezig.

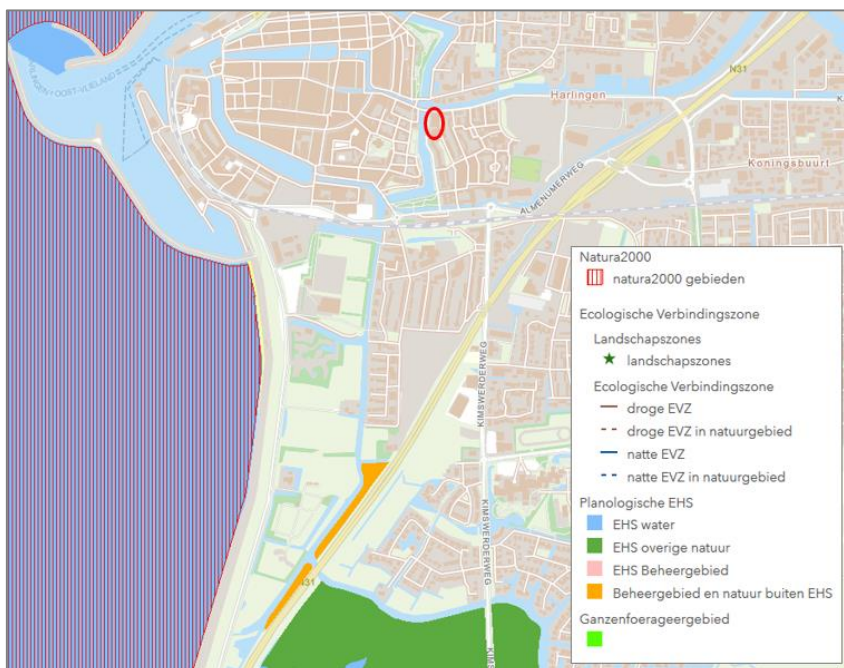
Overeenkomstig de Provinciale Milieuverordening (PMV) van de Provincie Fryslân is het plangebied niet gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status (figuur 2.3 t/m 2.5). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op circa 820 meter afstand en betreft de Waddenzee. Het plangebied is eveneens niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied betreft eveneens de Waddenzee.



Figuur 2.3: Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van aardkundig waardevolle gebieden. (Bron: Provincie Fryslân.)



Figuur 2.4: Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van stiltegebieden en grondwaterbeschermingsgebieden. (Bron: Provincie Fryslân.)



Figuur 2.5: Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van beschermde natuurgebieden. (Bron: Provincie Fryslân.)

2.2. Kenmerken van het project

Trebol was/is een bijzondere locatie in de omgeving. De huidige schouwburg werd omstreeks 1910 gebouwd. Het werd als locatie voor theater, diverse bijeenkomsten, informatieavonden, feesten en partijen. Na een grote renovatie rond 1960-1970 is het historische aanzicht van het pand verdwenen. Na 1970 is het pand meerdere keren gerenoveerd en verbouwd. Het huidige pand aan de Zuidoostersingel is dusdanig verbouwd dat het historische karakter is verdwenen.

In verband met de historische functie van het plangebied is een haalbaarheid- en behoefteonderzoek uitgevoerd door Stichting DBF. In het onderzoek is onderzocht of in Harlingen een blijvende behoefte is aan een zalencentrum, zoals Trebol, voor (grotere) evenementen, en zo ja, of Trebol dan in de huidige vorm hiervoor gehandhaafd dient te worden of dat er alternatieven voorhanden zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat Trebol de meeste zalen en de grootste capaciteit heeft in de gemeente Harlingen. Vooral voor grote aantallen (tussen de 200 à 350 bezoekers) is in Harlingen geen alternatief. In die zin voorziet Trebol in een zeer beperkte behoefte. Uit het onderzoek blijkt echter ook dat het financieel onhaalbaar is om de functie die Trebol vervulde te handhaven. Deze conclusie is met name ingegeven doordat:

- het huidige pand een forse en dure restauratieopgave vergt;
- handhaving met verbouw en nieuwbouw woningen een negatief resultaat oplevert;
- nieuwbouw met een ontmoetingscentrum een negatief resultaat oplevert;
- de verwachting is dat de exploitatie niet zonder ondersteunende financiële middelen kostendekkend gerealiseerd kan worden.

De conclusie uit het onderzoek luidt dat de beste optie voor Trebol bestaat uit de sloop van het huidige pand en de realisatie van een nieuw appartementencomplex. Verder luidt het advies om rekening te houden met de prominente plek die deze locatie in Harlingen heeft en om kritisch te zijn op het ontwerp.

In lijn van bovenstaande onderzoeksresultaten is de nieuwe eigenaar van het pand voornemens om het bestaande pand te slopen en daarvoor in de plaats een appartementencomplex te realiseren dat past bij de historische waarde van het plangebied. Het appartementencomplex voorziet in 16 appartementen van elk minimaal 100 m², verdeeld over vier bouwlagen. De inspiratie voor het nieuwe appartementencomplex vormt het historische ontwerp uit 1910 (figuur 2.6).



Figuur 2.6: 3D-visualisatie nieuw appartementencomplex. (Bron: Penta architecten.)

Ontsluiting

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Zuidoostersingel en de Franekertrekvaart. De Zuidoostersingel wordt via de Stationsweg ontsloten op de N31. De Franekertrekvaart wordt via de Kanaalweg en de Oude Trekweg op de N31 ontsloten.

Verkeer en parkeren

Als gevolg van de functiewijziging van het plangebied, van theater naar wonen, zal de verkeersgeneratie afnemen.

De gemeente Harlingen heeft in de Nota parkeernormen Harlingen 2016 de norm voor de parkeerbehoefte vastgesteld. Op basis van deze nota vallen 13 appartementen in categorie 80-120 m² met een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per appartement. De overige 3 appartementen vallen in de categorie groter dan 120 m² met een parkeernorm van 1,9 parkeerplaats per appartement. De parkeerbehoefte als gevolg van de beoogde ontwikkeling bedraagt in totaal 26,5 parkeerplaatsen. De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van in ieder geval 8 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling van het gebied worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Vrijkomende afvalstoffen zullen worden afgevoerd.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn in de nabije omgeving van het plangebied geen toekomstige ontwikkelingen, zoals bouw- of infrastructuurprojecten, waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het voorontwerp-bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1. Verkeer en parkeren

Verkeer en ontsluiting

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal de verkeersgeneratie afnemen, waarmee negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Parkeren

In de huidige situatie heeft het theater geen eigen parkeerplaatsen, waardoor uitgeweken moest worden naar parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Volgens het CROW heeft een theater een parkeerbehoefte van 6,4 parkeerplaatsen per 100 m². Trebol heeft een vloeroppervlak van 1.000 m². De parkeerbehoefte voor het theater bedroeg daarmee 64 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van het beoogde appartementencomplex is 26,5 parkeerplaatsen. Feitelijk is hiermee sprake van een afname van de parkeerbehoefte: van 64 naar 26,5 parkeerplaatsen. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling verschuift echter het aanwezigheidspercentage.

Volgens het CROW heeft een theater voornamelijk in de avond en in het weekend een aanwezigheidspercentage van 90% en 100%. Op werkdagen overdag ligt dit percentage rond de 30%. In de huidige situatie bedraagt de parkeerbehoefte op basis van het aanwezigheidspercentage gedurende het weekend 59-64 parkeerplaatsen en op werkdagen overdag 20 parkeerplaatsen. Echter, voor woningen ligt het aanwezigheidspercentage op 100% in de avonden, maar rond de 70% in het weekend en rond de 60% op werkdagen overdag. Dit betekent dat in de toekomstige situatie als gevolg van de beoogde ontwikkeling gedurende de avonduren de parkeerbehoefte 26,5 parkeerplaatsen bedraagt, gedurende de weekenden 19 parkeerplaatsen en op werkdagen overdag 16 parkeerplaatsen. Dit betekent dat, ook op basis van het aanwezigheidspercentage, sprake is van een afname van de parkeerbehoefte. Daar komt bij dat de beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van in ieder geval 8 parkeerplaatsen op eigen terrein, waardoor de druk op parkeerplaatsen in het openbaar gebied zal afnemen.

Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen worden uitgesloten.

3.2. Geluid

Het plangebied is gelegen binnen een 30 km/uur-zone van Harlingen. Dat betekent dat akoestisch onderzoek op basis van de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is. Verder is de locatie niet gelegen binnen de geluidzone van een weg of spoorweg, waardoor geen sprake is van een toename van geluidbelasting op de woningen. Daarnaast is geen sprake van verkeersgeneratie, waardoor ook de geluidbelasting in de omgeving op bestaande woningen niet zal toenemen. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

3.3. Luchtkwaliteit

De verkeersgeneratie neemt niet toe als gevolg van de beoogde ontwikkeling. De ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarde.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Waadseewei ten zuidoosten van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2017 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen voor deze weg bedroegen in 2017; 11.2 µg/m³ voor NO₂, 14.0 µg/m³ voor PM₁₀ en 7.2 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6.0 dagen. Aangezien direct langs deze weg ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de maatgevende weg ligt. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling betreft geen risicobron en zal dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten. Wel is het appartementencomplex zelf te beschouwen als kwetsbaar object.

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, zijn in de nabije omgeving van het plangebied geen risicovolle bronnen gelegen. Verder worden binnen of in de nabije omgeving van het plangebied geen gevaarlijke stoffen vervoerd over de weg, het water, het spoor of door buisleidingen. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen dan ook worden uitgesloten.

Risico's op rampen door klimaatverandering

De ontwikkeling betreft de realisatie van een nieuw appartementencomplex in bestaand stedelijk gebied. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe. De verharding (en benodigde) waterberging blijft gelijk. Afvoer van grotere hoeveelheden water als gevolg van extreme buien door klimaatverandering kunnen worden afgevoerd via de naastgelegen A-watergang (Zuidoostersingel).

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit voorgaande toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de gezondheid.

3.5. Bodem en water

Bodem

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Sigma Bouw & Milieu, 29 april 2019, 19-M8813). Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit dit onderzoek blijkt dat het plangebied niet vrij is van bodemverontreiniging. De bovengrond bevat een verhoogd gehalte aan lood ten opzichte van de interventiewaarde en de tussenwaarde. Middels een (afperkend) onderzoek zal worden vastgesteld of al dan niet sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging in het kader van de Wet bodembescherming. Met het treffen van eventueel daaruit volgende maatregelen kunnen significant negatieve effecten worden uitgesloten. Verder zal de beoogde ontwikkeling geen negatief effect hebben op de bodem.

Water

Volgens de Legger van Wetterskip Fryslân zijn binnen het plangebied geen watergangen gelegen. Wel grenst het plangebied met de noord- westzijde aan een hoofdwatgang. Deze hoofdwatgang kent een beschermingszone van 5 meter. De beoogde ontwikkeling voorziet niet in werkzaamheden binnen deze beschermingszone en heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor de watgang. Het plangebied grenst eveneens met de noord- en westzijde aan een regionale kering (Zuidoostersingel). Deze regionale kering kent een beschermingszone van 5 meter. De beoogde ontwikkeling voorziet niet in werkzaamheden binnen de kern- en/of beschermingszone en heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor de regionale waterkering. Verder is geen sprake van een toename van het verhard oppervlak en zijn watercompenserende maatregelen niet noodzakelijk. Afvalwater wordt aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel en hemelwater wordt afgevoerd naar de aangrenzende hoofdwatgang. Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van het oppervlakte- en grondwater worden duurzame, niet-uitloegbare materialen gebruikt, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het watersysteem ter plaatse kunnen dan ook worden uitgesloten.

3.6. Ecologie

Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is het plangebied niet gelegen binnen beschermd natuurgebied, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland (NNN). Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Verder leidt de beoogde ontwikkeling niet tot een toename van verkeersbewegingen en daarmee niet tot extra stikstofdepositie op gevoelige gebieden.

Natura 2000-gebieden: impact stikstofdepositie

In Nederland staan veel Natura 2000-gebieden onder druk door een overbelasting van stikstofdepositie. In het Programma Aanpak Stikstof (PAS) zijn alle Natura 2000-gebieden opgenomen waar ten minste één stikstofgevoelig habitat voorkomt dat te maken heeft met overbelasting door stikstof. Ook kleinschalige initiatieven kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie en moeten om die reden daarop worden beoordeeld. Voor kleine plannen waarvan op voorhand (en goed gemotiveerd) kan worden onderbouwd dat deze - vanwege bijvoorbeeld de grote afstand tot Natura 2000-gebieden - geen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de relevante Natura 2000-gebieden, kan een passende beoordeling van de stikstofdepositie achterwege blijven. Hiermee geeft het ministerie ruimte voor een kwalitatieve onderbouwing voor kleine projecten, waarvan op voorhand met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid geen (significant) negatief effect is op de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Bij kleine stedelijke ontwikkelingsprojecten, zoals woningbouwplannen, gemengde stedelijke functies of solitaire bedrijven met een beperkte milieubelasting geldt dat er in de gebruiksfase alleen vanuit verkeer enige stikstofemissie te verwachten, aangezien er vanaf nu gasloos gebouwd moet worden. Effecten van stikstof vanwege wegverkeer hebben een beperkt bereik. Dergelijke bronnen zijn namelijk dicht bij de

grond geplaatst, waardoor de stikstof snel neerslaat. Onder de PAS werd een effectafstand voor hoofdwegen of hoofdvaarwegen van respectievelijk 3 of 5 kilometer ten opzichte van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitat gerekend.

De potentiële effecten van onderhavig plan zijn hoofdzakelijk het gevolg van verkeer en tijdelijke werkzaamheden in de aanlegfase. Daarom is voor de beoogde ontwikkeling een stikstofonderzoek op basis van een AERIUS-berekeningen uitgevoerd.

Exploitatiefase

De appartementen worden niet aangesloten op het gas derhalve is geen emissie vanwege het verstoken van aardgas. Op basis van 25 appartementen bedraagt het aantal verkeersbewegingen ten hoogste 173 per etmaal (lichte motorvoertuigen). In aanvulling daarop is een aandeel middelzware en zware motorvoertuigen meegenomen in de berekeningen van 5% van het aantal lichte motorvoertuigen (9 per etmaal). Voor wat betreft de lengte van de rijroute is uitgegaan van een route vanaf het plangebied naar de aansluiting met de Stationsweg.

Sloop- en Aanlegfase

In de aanlegfase wordt materieel aangevoerd met vrachtwagens en personeel met licht verkeer/busjes. De uitgangspunten voor de aanlegfase zijn gedurende de sloop- en aanlegfase in totaal 556 transporten ten behoeve van de aan- en afvoer van machines en de afvoer van puin. Gedurende de aanlegfase zijn er 11 verkeersbewegingen per dag ten behoeve van het vervoer van personeel. Daarnaast worden er in de aanlegfase diverse machines, zoals hijskraan en graafmachines gebruikt.

Resultaten

Uit de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie nergens hoger is dan afgerond 0,00 mol/ha/jaar en er derhalve geen relevant effect is, waarbij nadrukkelijk wordt opgemerkt dat de sloop, aanleg- en exploitatiefase in één berekening is meegenomen. Het aandeel verkeer is in de aanlegfase nooit hoger dan tijdens de exploitatiefase. Wanneer de bouwphase langer dan één jaar is, heeft dit geen resultaat op het effect omdat er op jaarbasis wordt berekend en beoordeeld.

Geconcludeerd kan worden dat het plan niet zal leiden tot een toename van de stikstofdepositie in de kritische gebieden. Daarom hoeft voor dit plan geen vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd.

Soortenbescherming

Om de ecologische gevolgen van de beoogde ontwikkeling in kaart te brengen is een ecologische quickscan uitgevoerd (Adviesbureau Mertens B.V., mei 2019, rapportnummer 2018.3317). Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Het bijbehorende veldonderzoek heeft plaatsgevonden op 28 februari 2019. Uit het onderzoek blijkt dat het voorkomen van beschermde plantensoorten kan worden uitgesloten. De aanwezigheid van en negatieve effecten op vleermuizen (verblijfplaatsen, vliegroutes) en broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen (huismus, gierzwaluw) kunnen echter niet worden uitgesloten. Om eventuele effecten en maatregelen op een adequate manier te kunnen inschatten, wordt een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd. Verder dienen in verband met de aanwezigheid van broedvogels de sloopwerkzaamheden ten behoeve van de beoogde ontwikkeling buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd of te worden uitgevoerd op een manier dat de vogels niet tot broeden komen (bijvoorbeeld door het gebruik van vogelverschrikkers). Met het treffen van bovenstaande maatregel, het uitvoeren van de veldinventarisatie en met het treffen van de eventueel daaruit volgende, noodzakelijke mitigerende maatregelen, kunnen significante negatieve effecten worden uitgesloten.

3.7. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 zijn in en nabij het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel kent het plangebied een prominente status binnen Harlingen en ligt het plangebied op de grens met het beschermd stadsgezicht van Harlingen. Met het ontwerp van het nieuwe appartementencomplex is daarom zodoende rekening gehouden met en aangesloten op de historie van de Trebollocatie door het historische ontwerp uit 1910 als inspiratie te gebruiken (zie figuur 2.6). Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen hiermee worden uitgesloten.

Archeologie

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 geldt voor een deel van het plangebied met betrekking tot de periode 'IJzertijd - Middeleeuwen' de aanduiding 'streven naar behoud'. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is voor het plangebied archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, met als doel een archeologisch verwachtingsmodel op te stellen (Steekproefrapport 2019-01/07c). Dit onderzoek wordt als bijlage bijgevoegd aan het bestemmingsplan. Uit dit onderzoeksrapport blijkt dat binnen het plangebied mogelijk archeologische resten uit de Romeinse tijd, middeleeuwen (zoals afvalaag met scherven aardewerk, bot, houtskool ed.) en de achttiende/negentiende eeuw aanwezig zijn. De resten uit de Romeinse tijd en middeleeuwen zullen naar verwachting bij de voorgaande bebouwing uit de achttiende/negentiende eeuw al zijn aangetast.

De resten uit de achttiende/negentiende eeuw zijn gelegen onder het huidige pand en betreffen bebouwingsresten van een mouterij en een woning. Rond 1910 werd in het plangebied een stadsschouwburg gerealiseerd. Hieronder liggen twee kelders. Deze kelders zijn waarschijnlijk aangetast bij de aanleg van de funderingen en kelders van het huidige pand. Naar verwachting geldt hetzelfde voor de archeologische resten uit de Romeinse tijd en middeleeuwen. Echter, voor de realisatie van het appartementencomplex zullen ook graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn in delen van het plangebied die niet zijn verstoord bij de bouw van het huidige pand.

Voor de realisatie van het appartementencomplex zal enig graafwerk nodig zijn in delen van het plangebied die niet verstoord zijn bij de bouw van de schouwburg. Daardoor kunnen resten van eerdere bebouwing worden aangetast. Maar deze vroegere bebouwing is relatief jong aangezien hij hoogstwaarschijnlijk dateert van omstreeks de achttiende eeuw. Voor de aanwezigheid van archeologische resten uit de Romeinse tijd of de middeleeuwen zijn geen aanwijzingen uit de nabije omgeving bekend, hoewel deze wel binnen een omtrek van 400 meter zijn aangetroffen. Bovendien zullen eventuele resten uit die periodes sterk zijn aangetast tijdens de twee bebouwingsfasen. Daarom wordt door het archeologisch onderzoeksbureau in het rapport geen nader onderzoek geadviseerd.

De gemeente Harlingen heeft besloten om door middel van een selectiebesluit af te wijken van het advies uit dit rapport. Er is besloten om voor de sloop- en graafwerkzaamheden verder te gaan onder archeologische begeleiding. Hiervoor is het opstellen van een programma van eisen nodig. Dit document beschrijft hoe het onderzoek moet worden uitgevoerd en deze moet worden goedgekeurd door de gemeente Harlingen.

3.8. Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van sloop- en aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tijdens de sloop kan plaatselijk overlast optreden (geluid/stof). Deze effecten zijn echter van tijdelijke aard en zullen zoveel mogelijk worden gemitigeerd door in overleg met de gemeente rekening te houden met de omgeving bij de keuze van sloop- en bouwmethode en -tijden. Verder zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.9. Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande sectorale analyses blijkt dat de volgende mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn:

- Eventuele maatregelen volgens uit het (afperkend) bodemonderzoek dienen te worden uitgevoerd.
- In verband met de aanwezigheid van broedvogels dienen de sloopwerkzaamheden ten behoeve van de beoogde ontwikkeling buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd of te worden

uitgevoerd op een manier dat de vogels niet tot broeden komen (bijvoorbeeld door het gebruik van vogelverschrikkers).

- Eventuele, uit de veldinventarisatie voortkomende maatregelen met betrekking tot aanwezigheid van en negatieve effecten op vleermuizen (verblijfplaatsen, vliegroutes) en broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen (huismus, gierzwaluw) dienen te worden uitgevoerd.
- Voor de sloop en graafwerkzaamheden, is archeologische begeleiding noodzakelijk.
- Eventueel aangetroffen, archeologische sporen dienen conform de Erfgoedwet te worden gemeld, waarna de sporen in situ behouden of opgegraven dienen te worden.
- Ten behoeve van het beperken van de geluids- en stofoverlast voor de omgeving dienen het tijdstip en de methode van de sloop- en bouwwerkzaamheden in overleg met de gemeente Harlingen te worden bepaald.

Verder zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen, mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.