

Aan:
Gemeente Twenterand
Postbus 67
7670 AB Vriezenveen

Borne, 8 februari 2022
Ons kenmerk: 21AF105
Bijlagen: Geen

Betreft: Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling De Oale Bouw Westerhaar-Vriezenveensewijk

Geachte college,

Zoals bij u bekend zijn wij bezig met het opstellen van een bestemmingsplan voor de herontwikkeling van De Oale Bouw in Westerhaar-Vriezenveensewijk. Het herontwikkelingsplan kan worden beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Op basis van het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer dient in dat geval een m.e.r.-beoordelingsbesluit te worden genomen door het bevoegd gezag (college) voorafgaand aan het ontwerpbesluit inzake het bestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders neemt de beslissing of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden doorlopen. In het kader van deze besluitvorming is voorliggende aanmeldingsnotitie opgesteld. Op basis van deze aanmeldingsnotitie kan het bevoegde gezag de gevolgen beoordelen van het plan en de beslissing nemen of er een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is in het kader van dit plan.

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. In onderdeel C zijn activiteiten genoemd waarbij direct sprake is van een m.e.r.-plicht als bij besluiten de genoemde drempelwaarden worden overschreden. Voor de activiteiten die zijn genoemd in onderdeel D geldt dat als de drempelwaarden worden overschreden een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden moet een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling worden gedaan.

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

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

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

Onderhavig plan heeft betrekking op de (gefaseerde) sloop van 137 woningen en de realisatie van 142 nieuwe woningen binnen bestaand bebouwd gebied. De omvang van het plan blijft hiermee ver onder

de indicatieve drempelwaarden waardoor in eerste instantie met een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan worden volstaan.

In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden beoordeeld of de activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Hierbij moet in het bijzonder worden nagegaan of er sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Daarbij dient te worden ingegaan op de volgende onderdelen:

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

Kenmerken van het betreffende project

Mijande Wonen is al enkele jaren bezig met het herontwikkelingsplan voor de Oale Bouw. Begin oktober 2020 presenteerde Mijande Wonen samen met de bewonerscommissie tijdens een informatiemarkt een nieuw plan aan de buurt. Mijande Wonen sprak alle bewoners persoonlijk en heeft input opgehaald voor de verdere planuitwerking. Het plan bestaat uit een combinatie van twee-onder-een kapwoningen en rijwoningen. Concreet gaat het plan over de sloop van 137 sociale huurwoningen variërend uit de jaren '30 en '60 en de nieuwbouw van 132 sociale huurwoningen (100 twee-onder-een-kapwoningen en 28 rijwoningen) en de verkoop van 9 bouwkvavels (4 twee-onder-een-kapwoningen en 5 vrijstaande woningen). Daarnaast bestaat het voornemen om aan de Borggrevestraat 18 één nieuwe woning aan het braakliggende terrein toe te voegen. Daarmee worden in totaal 142 woningen gerealiseerd.

Het stedenbouwkundige ontwerp gaat uit van een toekomstbestendige wijk waar het bestaande karakter van de wijk bij het ontwerp het uitgangspunt was. De woningtypen bestaan uit eengezinswoningen, levensloopbestendige woningen en nultredenwoningen.

Om te zorgen voor meer variatie in het woningaanbod en voor de betaalbaarheid zijn, ten opzichte van de bestaande situatie, enkele rijwoningen toegevoegd. De rijwoningen komen ten opzichte van de twee-onder-een kapwoningen verder van de straat te liggen en worden gesitueerd rondom een hofje. Het huidige straatbeeld met twee-onder-een kapwoningen blijft hierdoor behouden. Hierdoor ontstaat er ruimte voor een groen hofje met plek voor bomen en parkeerplaatsen. In onderstaande afbeelding is een impressie van de stedenbouwkundige opzet weergegeven (de vrijstaande woning aan de Borggrevestraat ontbreekt).



Plaats van het project

Het plangebied staat plaatselijk als De Oale Bouw in de kern Westerhaar-Vriezenveensewijk. De Oale Bouw is gelegen aan de oostzijde van Westerhaar-Vriezenveensewijk en is gelegen tussen de groenstrook naast de Rijksweg N36 en de Oranjestraat. Het plangebied bestaat onder andere uit de woonbebouwing aan de Veenstraat, Borggrevestraat, Nassaustraat, Marijkestraat, Margrietstraat en de Oranjestraat. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Leidijk, aan de oostzijde door de groenstrook tussen de bestaande bebouwing aan de Veenstraat en de N36, aan de zuidzijde door de Marijkestraat en aan de westzijde door Oranjestraat.

Kenmerken van de potentiële effecten

Voor wat betreft de potentiële milieueffecten van de planontwikkeling zijn de volgende aspecten van belang/relevant.

Verkeerseffecten en luchtkwaliteit

Het stedenbouwkundig ontwerp van De Oale Bouw voorziet naast de sloop van 137 woningen en de realisatie van 142 woningen, waarbij ruimte is opgenomen om verspreid in de wijk groene hofjes aan te leggen bij de nieuwe rijwoningen. De huidige verkeersstructuur geldt als basis voor het stedenbouwkundig ontwerp waarbij Mijande Wonen, en de bewoners van De Oale Bouw, de wens hebben om de oorspronkelijke kruising Borggrevestraat/Nassaustraat te herstellen zoals het vroeger, voor de afsluiting in de jaren '90, was. Daarbij wordt opgemerkt dat dit een nadere afweging vergt en niet in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Middels een verkeersbesluit is de verkeerssituatie - indien noodzakelijk - te herstellen.

Om de toename van het aantal verkeersbewegingen te bepalen kan worden aangesloten bij de CROW-normen die zijn opgenomen in de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Voor het plangebied geldt een 'weinig stedelijke' verstedelijkingsgraad, waarbij het plangebied is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Om de toename van het aantal verkeersbewegingen te bepalen wordt het bestaande woningprogramma afgewogen tegen het toekomstige woningprogramma. Daarbij wordt uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie die geldt op grond van de CROW-normen.

In de huidige situatie bestaat het woningprogramma uit 11 vrijstaande woningen en 126 twee-onder-een kapwoningen. De woningen worden aangemerkt als sociale huurwoningen waar een gemiddelde verkeersgeneratie voor geldt van 5,6 verkeersbewegingen per woning. De totale verkeersgeneratie bedraagt derhalve ($5,6 * 137 = 767,2$) circa 767 verkeersbewegingen per dag.

Het nieuwe bouwprogramma gaat uit van de realisatie van 100 twee-onder-een kapwoningen (sociale huurwoningen) en 28 rijwoningen (sociale huurwoningen). Daarnaast worden er vijf vrijstaande woningen (verkoop) en vier twee-onder-een kapwoningen (kavel verkoop) gerealiseerd.

- 132 sociale huurwoningen (104 twee-onder-een kapwoningen en 28 rijwoningen);
- 9 bouw kavels (vijf vrijstaand en vier twee-onder-een kapwoningen);
- de realisatie van één nieuwe vrijstaande woning op het braakliggende terrein aan de Borggrevestraat 18.

De vrijstaande woningen worden verkocht. Derhalve geldt de volgende gemiddelde verkeersgeneratie:

- vrijstaande woning (koop, huis, vrijstaand): 8,2 verkeersbewegingen per woning. Totaal: ($8,2 * 6 =$) 49,2 verkeersbewegingen.
- twee-onder-een kap (koop, huis, twee-onder-een kap): 7,8 verkeersbewegingen per woning. Totaal: ($7,8 * 4 =$) 31,2 verkeersbewegingen.
- sociale huurwoningen (huur, huis, sociale huur): 5,6 verkeersbewegingen per woning. Totaal: ($5,6 * 132 =$) 739,2.

De totale gemiddelde verkeersgeneratie van het nieuwe plan bedraagt afgerond 820 (onafgerond 819,6) verkeersbewegingen per dag. Als gevolg van de herontwikkeling van De Oale Bouw, waarbij onder andere vrijstaande en twee-onder-een kapwoningen voor de vrije verkoop worden aangeboden, neemt het aantal verkeersbewegingen met afgerond 53 (onafgerond 52,6) verkeersbewegingen per dag toe. De toename van het aantal verkeersbewegingen kan eenvoudig via de huidige infrastructuur worden afgewikkeld.

In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Om te onderzoeken of het voorgenomen plan leidt tot negatieve effecten voor de luchtkwaliteit, wordt uitgegaan van een worst-case scenario. Daarbij wordt uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie op grond van de CROW-normen. Derhalve kan het aantal verkeersbewegingen van het totale plan (142 woningen) gesteld worden op 876,4 verkeersbewegingen per dag. Daarbij geldt dat de verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van 132 sociale huurwoningen (huur, huis, sociale huur), 6 vrijstaande woningen (koop) en 4 twee-onder-een kapwoningen (koop).

In de huidige situatie bedraagt de maximale verkeersgeneratie 822 verkeersbewegingen per dag op grond van de CROW-uitgave 381. De verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van het woningtype huur, huis, sociale huur in weinig stedelijk gebied, rest bebouwde kom. De toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het plan bedraagt derhalve 54,4 verkeersbewegingen per dag.

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	55
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,04
PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit deze berekening volgt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is. Er is geen nader onderzoek nodig. Uit de jaarlijkse rapportage van de luchtkwaliteit blijkt bovendien dat er, in de omgeving van het plangebied, langs wegen geen overschrijdingen van de grenswaarden aan de orde zijn. Een overschrijding van de grenswaarden is ook in de toekomst niet te verwachten. Aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet nodig.

Daarnaast kan de realisatie van nieuwe woningen niet worden aangemerkt als de realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen de zone van een Rijks- of provinciale weg. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

Archeologie

In opdracht van de gemeente Twenterand heeft BAAC in 2007 voor het gehele grondgebied van de gemeente Twenterand een archeologische inventarisatie gedaan en vervolgens een archeologische verwachtings- en advieskaart opgesteld. Op de verwachtingskaart staan naast de reeds bekende archeologische waarden ook de te verwachten waarden. De archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart kan als instrument worden gebruikt om bij de keuze van toekomstige bouwlocaties de archeologie zoveel mogelijk te ontzien.

Op grond van de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart geldt voor het plangebied een lage archeologische verwachting. Daarnaast geldt de archeologische verwachting 'verstoringen'. Voor een plangebied in de zone 'lage verwachting' is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk mits de planlocatie geheel in een lage verwachtingszone ligt en grenzend aan de planlocatie geen waardevol archeologisch terrein aanwezig is. Voor de zone 'verstoringen' geldt het beleidsadvies dat geen archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bestaande verstoringen dieper dan de archeologische laag. Bij bestaande verstoringen ondieper dan archeologische laag is archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Aangezien het plangebied reeds bebouwd is en geheel in een lage verwachtingszone is gelegen, is het uitvoeren van archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Het aspect 'archeologie' vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Geluid

Wegverkeerslawaaï

Op grond van het artikel 74 van de Wet geluidhinder bevindt zich langs een weg een geluidszone, die aan weerszijde een breedte heeft van:

- in stedelijk gebied:
 - voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
 - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
- in buitenstedelijk gebied:
 - voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
 - voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
 - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

Deze zonering geldt niet:

- voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt;
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveau vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB (A) of minder bedraagt (art. 74, lid 3 Wgh).

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Rijksweg N36, waarvoor een maximumsnelheid geldt van 100 km per uur. Om te onderzoeken of de nieuwe woningen, die als gevolg van de sloop en herbouw mogelijk worden gemaakt, voldoen aan de geluidnormen op basis van de Wet geluidhinder, is door Munsterhuis Geluidsadvies een akoestisch onderzoek uitgevoerd (kenmerk B02.21.063-RM).

Indien binnen de zone van een weg geluidgevoelige bestemmingen worden gebouwd, dan moeten grenswaarden in acht worden genomen. De wettelijke voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaaï is, per weg, 48 dB voor geluidgevoelige bestemmingen. Het uitgangspunt van de Wet geluidhinder (Wgh) is dat in nieuwe situaties zo veel mogelijk dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Indien hieraan niet kan worden voldaan moet met duidelijke redenen worden aangetoond op welke gronden hieraan niet kan worden voldaan. Indien de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï wordt overschreden is bebouwing met een geluidgevoelige bestemming op die plek in principe niet toegestaan. Tenzij de gevel als 'dove' gevel wordt uitgevoerd of dusdanige maatregelen worden getroffen opdat de geluidbelasting op de betreffende gevel lager wordt dan de maximale ontheffingswaarde.

Voor nieuwe woningen gelegen aan een bestaande weg, geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor buitenstedelijk gebied en 63 dB voor stedelijk gebied. In het onderhavig onderzoek ligt het plangebied in de zone van de N36. De geplande woningen liggen binnen de bebouwde kom. Dit houdt in dat de woningen met betrekking tot deze wegen getoetst dient te worden aan de maximale grenswaarde voor stedelijk gebied. Dit houdt in dat een maximale hogere waarde van 63 dB van toepassing is.

Wegverkeergegevens

De verkeersgegevens van de Rijksweg N36 zijn afkomstig van Rijkswaterstaat, uit het Geluidregister Wegen (gedownload april 2021). Op de N36 ligt het wegdektype 1-laags-ZOAB. De etmaalintensiteit bedraagt 15161 motorvoertuigen. De gehanteerde verkeersgegevens voor het jaar 2031 zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Wegen	Procentuele verdeling aantal motorvoertuigen						Etmaalintensiteit [mvt/dag]
	Dag- avond- en nachtuur			Lichte voertuigen	Middelzware Voertuigen	Zware voertuigen	
	d	a	n	d - a - n	d - a - n	d - a - n	
Rijksweg N36	6,55	3,01	1,18	83,64-92,43-78,46	7,1-3,68-7,77	9,25-3,89-13,77	15161

	Rijksweg N36
Snelheid	100-90-85 [km/uur]
Wegdekhoogte maaiveld	12 meter
Wegdektype	1-laags ZOAB
Beoordelingshoogte (m)	1,5 m en 4,5 m

Resultaten

Het plangebied kent grotendeels afscherming van de N36 door tussenliggende bebouwing. Daarnaast is de afstand tussen het plangebied en de N36 relatief groot. Daarom is er eerst een berekening gemaakt van de geluidbelasting op de eerstelijns-bebouwing ten opzichte van de N36.

Het blijkt dat de geluidbelasting op alle woningen van de eerstelijns-bebouwing de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. Door de afschermende werking van deze woningen voor de achterliggende woningen zijn er vervolgens geluidcontouren berekend op 1,5 meter (begane grond) en 4,5 meter hoogte (eerste verdieping). Uit deze contouren blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor de achterliggende woningen niet wordt overschreden. In onderstaande tabel zijn de woningen opgenomen waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Beoordelingspunt	Geluidbelasting L_{den} [dB]	
	N36	
	1,5 m	4,5 m
Oostgevel Veenstraat 5/7	49	51
Oostgevel Veenstraat 9 t/m 35	50	51
Oostgevel Veenstraat 37/39	49	51
Oostgevel Veenstraat 41 t/m 51	50	52
Oostgevel Veenstraat 53 t/m 63	50	51
Oostgevel Veenstraat 65 t/m 75	51	52
Oostgevel Veenstraat 77 t/m 87	50	52
Oostgevel Veenstraat 89 t/m 103	51	53

■ Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Uit de tabel blijkt dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de Oostgevel van alle woningen op de eerstelijns-bebouwing. De maximale geluidbelasting bedraagt 51, 52 en 53 dB.

Voor de overige woningen zijn geluidcontouren berekend op 1,5 meter en 4,5 meter hoogte. Daaruit blijkt dat de 48 dB-contour ruim buiten de achterliggende woningen ligt. Voor deze woningen geldt dat de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

Conclusie

Uit het onderhavig onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De geluidbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde op de eerstelijns-bebouwing van het plangebied;
- Maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen tot aan de voorkeursgrenswaarde stuit naar verwachting op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële aard;
- De hogere waarde voldoet aan de locatie-specifieke criteria en de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid;
- De aan te vragen geluidbelasting voor de woningen bedraagt 51, 52 en 53 dB;
- daarmee wordt voldaan aan de maximale plafondwaarde van 58 dB uit het gemeentelijk geluidbeleid;
- Uit de berekende geluidscontouren op 1,5 meter en 4,5 meter hoogte blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de achterliggende geplande woningen ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB vallen;
- Het blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting exclusief aftrek ten gevolge van wegverkeer ter plaatse van enkele woningen hoger is dan 53 dB. Derhalve dient er voor deze gevels extra geluidwerende voorzieningen bepaald te worden om aan het maximale binnenniveau van 33 dB te kunnen voldoen. Dit zal in een gevelweringonderzoek moeten worden aangetoond.

Industrielawaai en railverkeerslawaai

In de omgeving van het plangebied zijn geen geluidgezoneerde industrieterreinen en spoorwegen aanwezig. De aspecten industrielawaai en railverkeerslawaai vormen derhalve geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

Bodem

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient in de daarvoor aangewezen gevallen een bodemonderzoek te worden verricht.

Artikel 3.1.6 van het Bro bepaalt dat in het bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat een eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of de (financiële) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het opstellen of wijzigen van het bestemmingsplan of een planologische afwijking. Als er verontreiniging aanwezig is moet bepaald (nader onderzoek) worden of het een geval is in de zin de Wbb of een diffuse verontreiniging. In de exploitatieopzet moeten de saneringskosten en de verwerkingskosten voor diffuus verontreinigde grond worden opgenomen.

Door Buro Antares is in opdracht van de gemeente Twenterand en de woningstichting Mijande Wonen een indicatief bodemonderzoek (kenmerk MRO\400936-00\24-03-2021\Versie 1, d.d. 24 maart 2021) uitgevoerd ter plaatse van het plangebied De Oale Bouw te Westerhaar- Vriezenveensewijk, waarmee de kwaliteit van de ondergrond, het grondwater en de gehalten PFAS in de bovengrond zijn vastgelegd. De opdracht is begeleid door Projectbureau BAS.

De aanleiding tot de onderzoeken is de voorgenomen herontwikkeling van de betreffende woonwijk. De bestaande woningen worden gesloopt, waarna nieuwe woningen binnen het plangebied worden gerealiseerd.

Gelijktijdig met onderhavig onderzoek is per kavel een verkennend asbest in bodemonderzoek conform de NEN-5707 en een verkennend bodemonderzoek conform de NEN-5740 uitgevoerd. Vanwege de vraagstelling hebben de betreffende onderzoeken zich in eerste instantie alleen gericht op het vastleggen van de kwaliteit van de bovengrond per kavel. Echter wijkt de uitvoering van het verkennend bodemonderzoek hiermee af van de NEN-5740. Om toch te voldoen aan de eisen van een volledig onderzoek conform de NEN-5740 dient naast de kwaliteit van de bovengrond ook de kwaliteit van de ondergrond en de kwaliteit van het grondwater te worden vastgelegd. In plaats van per kavel onderzoek uit te laten voeren is middels onderhavig onderzoek de kwaliteit voor het gehele plangebied in zijn geheel vastgelegd. Verder zijn gezien de voorgenomen werkzaamheden, waarbij mogelijk grond van de locatie zal worden afgevoerd, de gehalten aan PFAS van de bovengrond binnen het plangebied bepaald.

PFAS-bovengrond

Vanwege voorgenomen bouwwerkzaamheden binnen het plangebied, waarbij mogelijk grond van de locaties zal worden afgevoerd, is het wenselijk om op voorhand de gehalten aan PFAS te bepalen. Aangezien PFAS homogeen verspreid binnen Nederland voorkomt, tenzij een bronlocatie is aan te wijzen, zijn verspreid binnen het plangebied een 4-tal percelen geselecteerd.

Uit de analyseresultaten blijkt dat in de bovengrond van de locaties Veenstraat 4, Veenstraat 43 en Borggrevestraat 51 wel gehalten aan som PFOA, som PFOS, perfluornonaanzuur (PFNA), perfluorbutaanzuur (PFBA) en perfluorhexaanzuur (PFHxA) welke de detectielimiet overschrijden, maar deze gehalte overschrijden de achtergrondwaarde niet. De bovengrond van deze locaties voldoet hiermee aan de klasse 'landbouw/natuur'.

In de bovengrond van de locatie Oranjestraat 61 zijn analytisch ook diverse PFAS-parameters verhoogd ten opzichte van de detectielimiet gemeten. Hierbij overschrijden de verhoogde gehalten aan som PFOS en Perfluorheptaaanzuur (PFHpA) wel de gestelde achtergrondwaarde, waarmee deze bovengrond hiermee voldoet aan de klasse 'wonen'.

Ondergrond en grondwater

Conform de eisen vanuit de NEN-5740 dient naast de kwaliteit van de bovengrond ook de kwaliteit van de ondergrond en het grondwater vastgesteld te worden. Om de inzet van de analyses te beperken en toch een goed beeld te verkrijgen van de kwaliteit van de ondergrond en het grondwater binnen het plangebied zijn percelen geclusterd.

Ondergrond

Uit de analyseresultaten blijkt dat in de ondergrond van de 7-tal clusters geen verhoogde gehalten zijn aangetoond welke achtergrondwaarde overschrijden. Indicatief getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit valt de grond in de kwaliteitsklasse 'achtergrondwaarde'.

Grondwater

Ter plaatse van 4 de 7 samengestelde clusters zijn in het grondwater licht verhoogde concentraties aan de zware metalen barium, cadmium, koper, molybdeen en/of zink gemeten. Ter plaatse van de overige 3 clusters zijn geen verhoogde concentraties in het grondwater aangetoond.

Conclusie en advies

PFAS-bovengrond

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat de bovengrond binnen het plangebied plaatselijk verhoogde gehalten aan diverse PFAS-parameters bevat. Enkele van deze verhoogde PFAS-gehalten overschrijden hierbij de achtergrondwaarde, waarmee deze grond in de kwaliteitsklasse 'wonen' valt. De overige bovengrond voldoet aan de kwaliteitsklasse 'landbouw/natuur'. Middels de uitvoering van het PFAS-onderzoek is een globaal beeld verkregen van de mogelijke aanwezigheid van PFAS in de bovengrond binnen het plangebied. Geconcludeerd kan worden dat PFAS niet homogeen in de wijk voorkomt. Mogelijk is dit toch te verklaren door de vele bijmengingen op sommige kavels.

Er wordt geen noodzaak gezien tot het uitvoeren van een aanvullend PFAS-onderzoek op de niet onderzochte kavels. Bij een eventueel benodigde bodemsanering, voortvloeiend uit de resultaten van het asbest- en/of bodemonderzoek, kan de uitvoering van een aanvullend PFAS-onderzoek gewenst zijn voor de afzet van de verontreinigde grond bij een verwerkingslocatie. Geadviseerd wordt om dit voor aanvang van de saneringswerkzaamheden, in de voorbereiding, uit te laten voeren.

Ondergrond en grondwater

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat in de ondergrond binnen het plangebied geen verhoogde gehalten zijn gemeten. Alleen tijdens een voorgaand onderzoek is in een van de onderzoeken alleen een licht verhoogd gehalte kobalt in de ondergrond aangetoond. Verder kan geconcludeerd worden dat in het grondwater binnen het plangebied tijdens onderhavig onderzoek en tijdens voorgaande bodemonderzoeken maximaal licht verhoogde concentraties aan zware metalen zijn aangetoond (barium, cadmium, chroom, koper, molybdeen en/of zink). Deze licht verhoogde concentraties aan zware metalen komen naar alle waarschijnlijkheid van nature verhoogd in de omgeving van het plangebied voor. Aanvullend onderzoek naar de kwaliteit van de ondergrond en het grondwater wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

Op basis van onderhavig onderzoek worden geen belemmeringen gezien ten aanzien van de kwaliteit van de ondergrond en van het grondwater voor de voorgenomen bouwactiviteiten binnen het plangebied.

Ecologie

Bij een ruimtelijk plan moeten de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot aanwezige natuurwaarden in beeld worden gebracht. Daarbij wordt ingegaan op de relatie van het plan met beschermde gebieden, beschermde soorten, en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De wettelijke kaders hiervoor worden gevormd door Europese richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), nationale regelgeving (Wet natuurbescherming) en provinciale regelgeving (NNN in provinciale verordening).

Natuurnetwerk Nederland

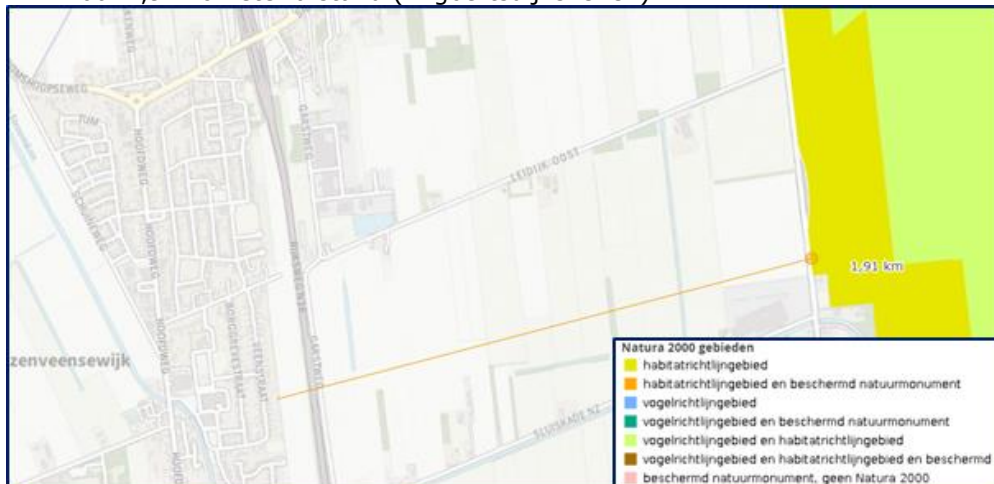
Het plangebied ligt niet in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Gronden die tot het NNN behoren liggen op minimaal 1,9 kilometer afstand van het plangebied.

De invloedssfeer van de voorgenomen activiteiten is lokaal. De voorgenomen activiteiten hebben geen negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland in de omgeving van het plangebied.

Het plangebied ligt buiten het Natuurnetwerk Nederland. Omdat de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland geen externe werking kent in Overijssel, leiden de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties.

Natura 2000-gebied

Het plangebied behoort niet tot Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op minimaal 1,9 kilometer afstand (Engbertsdijkswenen).



De Wet natuurbescherming regelt in hoofdstuk 2 de bescherming van Natura 2000-gebieden. Dit zijn speciale beschermingszones op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De minister wijst deze gebieden aan.

Voor de Natura 2000-gebieden stelt de minister instandhoudingsdoelstellingen op voor:

- de leefgebieden van vogels;
- de natuurlijke habitats of habitats van soorten (art. 2.1 Wet natuurbescherming);

De provincies stellen voor de Natura 2000-gebieden een beheerplan op (art. 2.3 Wet natuurbescherming). In het beheerplan staan maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de instandhoudingsdoelstellingen worden bereikt.

Volgens de Wet natuurbescherming is een vergunning nodig voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan Natura 2000-gebieden, bijvoorbeeld als gevolg van stikstofdepositie (uitstoot en neerslag van stikstof). Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden.

De uitvoering van fysieke activiteiten in een plangebied zou kunnen leiden tot een negatief effect op instandhoudingsdoelen van een Natura 2000-gebied in de omgeving van een plangebied. Als gevolg van bouwwerkzaamheden kunnen negatieve effecten optreden, zoals een toename van geluid, trillingen, kunstlicht, visuele verstoring, areaalverlies en aantasten hydrologie.

Gelet op de aard, omvang en duur van de voorgenomen activiteiten wordt in voorliggend geval een negatief effect op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied uitgesloten. De invloedssfeer van de voorgenomen activiteiten is lokaal en gelet op de afstand tussen het plangebied en het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied is een negatief effect uitgesloten. Het plan heeft enkel betrekking op een gefaseerde uitvoering van sloop- en bouwwerkzaamheden binnen bestaand bebouwd gebied.

Beoordeling stikstof

Volgens de Wet natuurbescherming is een vergunning nodig voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan Natura 2000-gebieden, bijvoorbeeld als gevolg van stikstofdepositie (uitstoot en neerslag van stikstof). Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Te veel stikstof is slecht voor planten die leven op voedselarme grond. Als deze planten verdwijnen, kan dat ook slecht zijn voor dieren die in dat gebied leven. Daarnaast leidt stikstof tot verzuring van de bodem. In sommige delen van de Natura 2000-gebieden is de hoeveelheid stikstof te hoog.

De overheid wil de hoeveelheid stikstof in de natuur (stikstofdepositie) terugdringen. Daarvoor introduceerde zij in 2015 het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit programma was ook gericht op het versterken van de natuur en het maakte tegelijkertijd economische ontwikkeling mogelijk. Op 29 mei 2019 heeft het hoogste bestuursorgaan van ons land, de Raad van State, de vergunningen op basis van het PAS ongeldig verklaard omdat dit in strijd is met de Europese natuurwetgeving. De overheid werkt nu aan een nieuwe aanpak stikstof. De depositie van stikstof vindt plaats in de vorm van NOx (stikstofoxide) en NH3 (ammoniak). De depositie van NOx vindt onder meer plaats bij de verbranding van fossiele brandstoffen. De depositie van NH3 is voor het overgrote deel afkomstig van de landbouw.

Om voor afzonderlijke projecten aan te tonen wat het effect is op Natura 2000-gebieden is het rekeninstrument AERIUS in het leven geroepen. Op 13 januari 2022 wordt de huidige AERIUS Calculator geactualiseerd. De belangrijkste verandering is de 'afkapgrens' van 25 km voor stikstofdepositie bij alle projecten. De aanleiding voor de nieuwe kapgrens is het eindrapport van het adviescollege 'Metten en berekenen Stikstof' (ook wel de 'Commissie Hordijk') en de uitspraak van de Raad van State over de A15 (begin 2021). Eventuele deposities voorbij deze afkapgrens worden niet in beeld gebracht. De nieuwe afkapgrens van 25 km zal vooral voor grotere projecten consequenties hebben. Hoewel in de AERIUS 2020 ook een afkapgrens was opgenomen, gold deze slechts voor wegverkeer en was de afstand veel korter (5 km).

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Deze wet regelt onder meer drie resultaatverplichtingen voor stikstofreductie: in 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura-2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74%. De wet geeft de opdracht voor een programma van maatregelen om die reductie te bereiken en de natuur te herstellen. Ook regelt de wet de tussentijdse monitoring en zo nodig bijsturing. Voor de zogeheten PAS melders en initiatiefnemers die onder het PAS vergunningvrij waren is in de wet bepaald dat zij alsnog gelegaliseerd worden.

De wet maakt een gedeeltelijke vrijstelling mogelijk van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof voor activiteiten van de bouwsector. Het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering werkt de stikstofwet verder uit, waaronder de bouwvrijstelling. De vrijstelling geldt voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten. De vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase van wat wordt gebouwd of aangelegd. Dat betekent bijvoorbeeld dat nog steeds een natuurvergunning nodig kan zijn voor de stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door het verkeer op een aan te leggen weg.

Het rekeninstrument AERIUS Calculator berekent zowel de stikstof- als ammoniakdepositie als gevolg van projecten en plannen op Natura 2000-gebieden. Met het rekeninstrument kan de uitstoot van stikstof/ammoniak en de neerslag daarvan op Natura 2000-gebieden worden berekend. De uitkomst van de berekening geeft inzicht in de uitvoerbaarheid van het plan voor wat betreft stikstof en ammoniak.

Door Eelerwoude is een stikstofberekening uitgevoerd om de hoeveelheid stikstofdepositie op Natura 2000-gebied te berekenen. Op basis van Het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering geldt er een vrijstelling voor de bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten van nieuwe projecten. Voor de gebruiksfase geldt geen vrijstelling. De nieuwe woningen zullen gasloos worden gebouwd. Derhalve wordt er in de gebruiksfase geen stikstofuitstoot verwacht. Met de bouw van de nieuwe woningen ontstaan echter wel vervoersbewegingen van en naar de nieuwe locatie. Binnen het plangebied zijn momenteel ook al vervoersbewegingen van de bestaande 133 woningen. Deze zullen in de toekomstige situatie gehandhaafd blijven. Als uitgangspunt is in het rapport van Eelerwoude de gemiddelde verkeersgeneratie van een twee-onder-een kapwoning in de rest bebouwde kom aangehouden (worst-case scenario), zie onderstaande tabel.

Tabel 1: Invoergegevens gebruiksfase AERIUS.

Woning type en locatie	Kencijfer (verkeersbewegingen per woning)	Toename aantal woningen	Totaal	P/eenheid	Soort bron
Koop twee-onder-een-kap rest bebouwde kom	7,8	5	39	P/etmaal	Lijn

Voor deze vervoersbewegingen moet rekening worden gehouden met de plaats waar de vervoersstromen opgaan in het heersende verkeersbeeld. Hiervoor is in dit geval de route aangehouden vanuit het plangebied richting de Hoofdweg. Het aantal rijbewegingen wordt vervolgens in AERIUS-Calculator ingevuld als het aantal voertuigen per etmaal.

De stikstofuitstoot die ontstaat tijdens de ingebruikname van de woningen leidt tot een depositie van 0,00 mol N/ha/jaar. Het aantal vervoersbewegingen heeft geen significant negatieve invloed op de instandhoudingsdoelen van stikstofgevoelige habitattypen van Natura 2000-gebieden. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen depositieresultaten boven 0,00 mol N/ha/jaar tot gevolg. Hiermee is een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming, onderdeel stikstof, niet aan de orde voor de desbetreffende werkzaamheden.

Soortenbescherming

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling worden 137 woningen gesloopt en vervangen door 142 woningen. Omdat woningen doorgaans geschikte verblijfplaatsmogelijkheden bieden voor met name vogels en vleermuizen, is door Eelerwoude een onderzoek (projectnummer 200527, d.d. 14 september 2021) uitgevoerd naar door de Wet natuurbescherming beschermde, niet vrijgestelde soorten. Uit dit nader onderzoek moet duidelijk worden of er een negatief effect wordt veroorzaakt door de sloop van de woningen. Daarnaast kan op basis van dit nader onderzoek worden bepaald welk type inbouwvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd in de nieuw te bouwen woningen.

De sloop van de woningen zal gefaseerd worden uitgevoerd, waarbij de planning is dat de eerste, leegstaande woningen in het derde kwartaal van 2022 gesloopt worden. De overige woningen zullen naderhand gefaseerd gesloopt worden. Om te weten welke beschermde soorten aanwezig zijn in de wijk en de te slopen woningen wordt sinds 2019 jaarlijks nader onderzoek uitgevoerd, gedurende verschillende momenten in het jaar.

Voorafgaand aan het nader onderzoek zijn op voorhand, aan de omliggende woningen in Westerhaar, diverse tijdelijke vleermuiskasten opgehangen. Dit betreffen 28 platte kasten, ter compensatie van mogelijk aanwezige zomer- paar- en baltsverblijfplaatsen en vier kraamkasten, ter compensatie van mogelijk aanwezige kraamverblijfplaatsen.

De aanwezige natuurwaarden zijn in beeld gebracht op basis van een verkenning van bestaande inventarisatiegegevens en gericht onderzoek naar vleermuizen, huismus, gierzwaluw en spreeuw. Op basis van een aantal veldbezoeken is het plangebied onderzocht op de aanwezigheid van verblijfplaatsen en de functionele leefomgeving van vleermuizen, huismus en gierzwaluw, hiernaast zijn ook waarnemingen van spreeuw meegenomen tijdens alle onderzoeken. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologische adviseurs van Eelerwoude. Hieronder worden de conclusies van het nader onderzoek weergegeven.

Uit het nader onderzoek is naar voren gekomen dat binnen het plangebied vaste-, rust- en verblijfplaatsen en broedlocaties aanwezig zijn van beschermde soorten. Het gaat hierbij om vleermuizen (gewone dwergvleermuis en laatvlieger) en broedvogels met een jaarrond beschermd nest (huismus en gierzwaluw) of jaarrond beschermd functioneel leefgebied (spreeuw). De vleermuizen verblijven in de woningen net als de broedvogels welke hier ook in broeden. Door het slopen van in totaal meer dan 100 woningen kan dit een groot effect hebben op deze beschermde soorten welke van deze woningen afhankelijk zijn. Daarnaast is de impact groter dan bij reguliere verduurzamingsprojecten waarbij de woningen zelf wel gehandhaafd blijven.

Het is hierom belangrijk dat de genomen maatregelen (vleermuiskasten) blijven hangen en ook tijdens de uitvoering gewerkt wordt volgens ecologisch werkprotocol en onder ecologische begeleiding. Hierop volgend is het essentieel dat de nieuwe woningen weer geschikt worden gemaakt voor de aanwezige beschermde soorten. Het wordt geadviseerd om zo snel mogelijk gesprekken op te starten met de betrokken partijen over de te nemen permanente maatregelen in de nieuw te bouwen woningen. Immers is het implementeren van voorzieningen vrij eenvoudig, maar zeer ingewikkeld als de woning eenmaal is gebouwd.

Door het nemen van deze tijdelijke en permanente maatregelen en deze op de juiste manier uit te voeren kan de gunstige staat van instandhouding worden gegarandeerd. Mogelijk kan op deze manier

zelfs een plus worden gerealiseerd voor deze soorten. Daarnaast zijn er alternatieven aanwezig in Westerhaar waar Mijande Wonen voornemens is om meer woningen te verduurzamen, in omliggende wijken.

Op voorhand dienen de volgende maatregelen in acht genomen te worden om negatieve effecten op huismus, gierzwaluw en spreeuw te voorkomen of te beperken:

- Werken buiten de kwetsbare periode van vogels in het algemeen;
- Wanneer gesloopt dient te worden in de kwetsbare periode (broedseizoen), dienen de woningen ongeschikte gemaakt te worden voor betreffende broedvogels buiten deze kwetsbare periode.
- Realiseren van permanente voorzieningen (broedmogelijkheden) in de nieuw te bouwen woningen. Welke voorzieningen en waar dient nader te worden bepaald in gesprek met een deskundig ecooloog.
- Plaatsen van vogelschroot op de derde panlat zodat voldoende broedmogelijkheden aanwezig blijven voor huismus.
- Voorgesteld wordt om voor gierzwaluw alle gevelpannen op het breedste punt 30 mm te laten overhangen zodat de daken weer beschikbaar worden voor gierzwaluw.
- Voorgesteld wordt om in de woningen in het noorden van het plangebied inbouwvoorzieningen of spreuwenpotten te plaatsen ten behoeve van de aanwezige broedparen van spreeuw.
- Altijd werken middels ecologisch werkprotocol.
- Altijd werken onder ecologische begeleiding van een ecologisch deskundige.

Indien de voorgestelde adviezen en maatregelen worden gevolgd, vormt het aspect 'ecologie' geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Externe veiligheid

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven.

Uit de inventarisatie blijkt dat binnen een straal van 64 meter van het plangebied geen risico's zijn gelegen op basis van externe veiligheid. Het dichtstbijzijnde risicobron betreft de gasleiding (N-527-40) met een werkdruk van 40 bar en een diameter van 6 inch. De 100% letaliteitsgrens is gelegen op 50 meter en de 1% letaliteitsgrens is gelegen op 70 meter afstand. Het plangebied is derhalve gelegen binnen de 1% letaliteitsgrens van de aardgasleiding.

Wanneer nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden in het invloedsgebied van de leiding dient een kwantitatieve risicoanalyse gemaakt te worden. Deze berekening is alleen noodzakelijk als er een wijziging in de aanwezige personen plaatsvindt waardoor sprake is van een stijging van het aantal en/of een verschuiving van aanwezige personen in de dag naar de nacht.

In de huidige situatie liggen er vier twee-onder-een kapwoningen binnen de 1% letaliteitsgrens van de aardgasleiding. Als gevolg van het plan worden de vier twee-onder-een kapwoningen vervangen door vier nieuwe twee-onder-een kapwoningen. Daarmee blijft het aantal woningen en het aantal aanwezige personen gelijk waardoor een nadere beschouwing achterwege kan blijven.

Daarnaast bevindt zich op een afstand van 150 meter van het plangebied een provinciale weg (N36) waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden (wegvak 039). Deze weg is niet opgenomen in het Basisnet, echter wel in de meest recente telgegevens (juni 2019) van Rijkswaterstaat. Op grond van de ruimtelijke scheiding levert de PR 10-6 risicocontour en het PAG geen belemmering op voor de planontwikkeling. Wel blijkt uit de gegevens van Rijkswaterstaat dat over deze weg, ter hoogte van het plangebied, LF1, LF2 en GF3-stoffen getransporteerd worden. Het plangebied ligt als gevolg van deze stoffen binnen het invloedsgebied van brandbare gassen (GF3). De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg (BLEVE scenario) dienen meegenomen te worden in een beperkte verantwoording.

In een beperkte verantwoording worden de volgende aspecten beschouwd:

- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- zelfredzaamheid ten aanzien van nog niet gerealiseerde (beperkt) kwetsbare objecten.

Als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N36 ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbare gasen (GF3).

BLEVE-scenario

BLEVE is een afkorting voor "Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion" (kokende vloeistofgasexpansie-explosie). Er bestaat een koude en een warme BLEVE. Bij een koude BLEVE explodeert de tank meteen. Bij een warme BLEVE explodeert de tank als gevolg van een brandhaard.

Zelfredzaamheid

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Binnen het invloedsgebied is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is. Feit blijft dat in geval van een calamiteit een vroegtijdige alarmering van levensbelang is om ervoor te zorgen dat de aanwezigen veilig kunnen vluchten. De mogelijkheden om te kunnen vluchten nemen toe door uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de risicobron af te richten. De dichtstbijzijnde woningen zijn georiënteerd op de Veenstraat, waardoor de vluchtroute (de voordeur) is daardoor georiënteerd van de risicobron af. Via de Nassaustraat, de Leidijk en de Marijkestraat kan in korte tijd van de risicobron af (loodrecht van de N36) gevlucht worden.

Bestrijdbaarheid

Een koude BLEVE is niet te bestrijden omdat de tankwagen meteen explodeert. Gezien de snelle ontwikkeltijd zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden.

Voor het voorkomen van een warme BLEVE dient een aangestelde tankwagen tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. De herontwikkeling van De Oale Bouw heeft geen invloed op de bestrijdbaarheid aan de bron.

Uit de inventarisatie blijkt verder dat binnen een straal van 950 meter van het plangebied geen risico's op basis van de externe veiligheid zijn gelegen, derhalve geldt dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen, danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid.

Conclusie

In deze aanmeldingsnotitie is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de beoordeelde milieuaspecten geldt dat er geen of een zeer beperkt effect optreedt. De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.- (beoordelings-) procedure is daarom niet nodig.

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'T. Boswerger', written in a cursive style.

Ad Fontem BV,
T. Boswerger