



MENHEERSE ERF

GEMEENTE GOEREE-OVERFLAKKEE

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

5 december 2023



DATUM 5 december 2023
KENMERK 20211684.001

PROJECT Menheerse Erf
PROJECTLEIDER Drs. G. M. Boiten

OPDRACHTGEVER HD Projectrealisatie BV

AUTEUR M. Tajqurishi
I. Dekker

STATUS Definitief



Inhoud

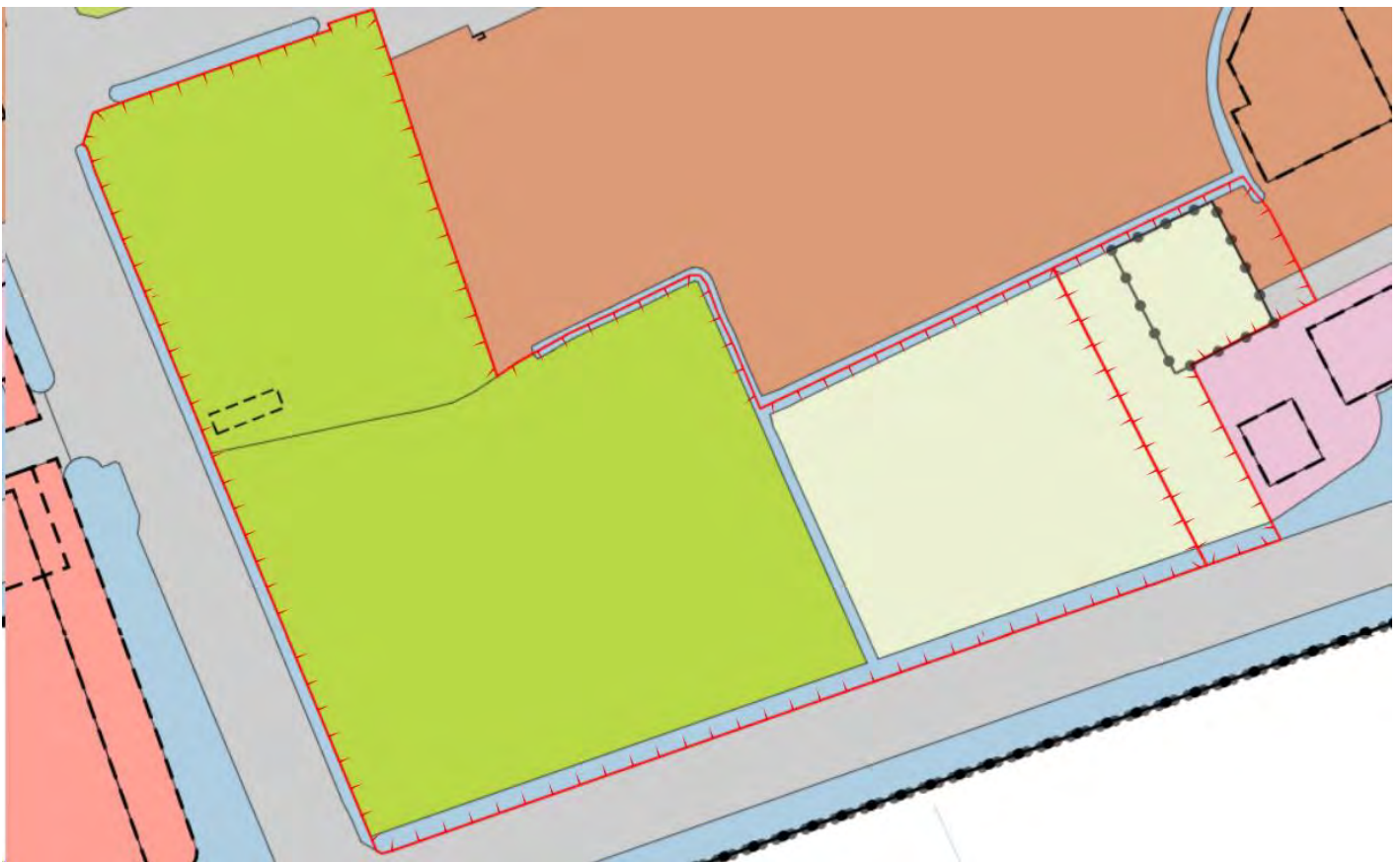
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	9
2.3 Realisatiefase	10
2.4 Cumulatie	10
3. Kenmerken van de milieueffecten	10
3.1 Verkeer en parkeren	10
3.2 Geluid	14
3.3 Bodem	15
3.4 Water	15
3.5 Natuur	17
3.6 Luchtkwaliteit	18
3.7 Externe veiligheid	19
3.8 Geur	20
3.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	21
3.10 Maatregelen	22
4. Conclusie	22

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

HD Projectrealisatie wil in nauwe samenwerking met de gemeente Goeree-Overflakkee een aantrekkelijk en toekomstgericht woongebied realiseren tussen de Rottenburgseweg en Zuidelijke Randweg in Middelharnis: het Menheerse Erf. Het betreft een gebiedsontwikkeling waarin wonen, zorg en welzijn centraal staan. De ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 308 wooneenheden, deels regulier woningen en deels binnen een zorginstelling.

De ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan 'Middelharnis'. Om de realisatie van de ontwikkeling mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan is een aanvulling op de Nota van Uitgangspunten voor het Menheerse Erf, waarmee het college in 2022 heeft ingestemd.



Figuur 1.1 Uitsnede bestemmingsplan (plangebied rood omkaderd) (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is bij vaststelling van een bestemmingsplan in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 308 woningen en blijft hiermee onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is waarin dit document voorziet.

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

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, 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 (in dit geval het college van burgemeester en wethouders) moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

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

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken die te vinden zijn in de bijlagen van het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

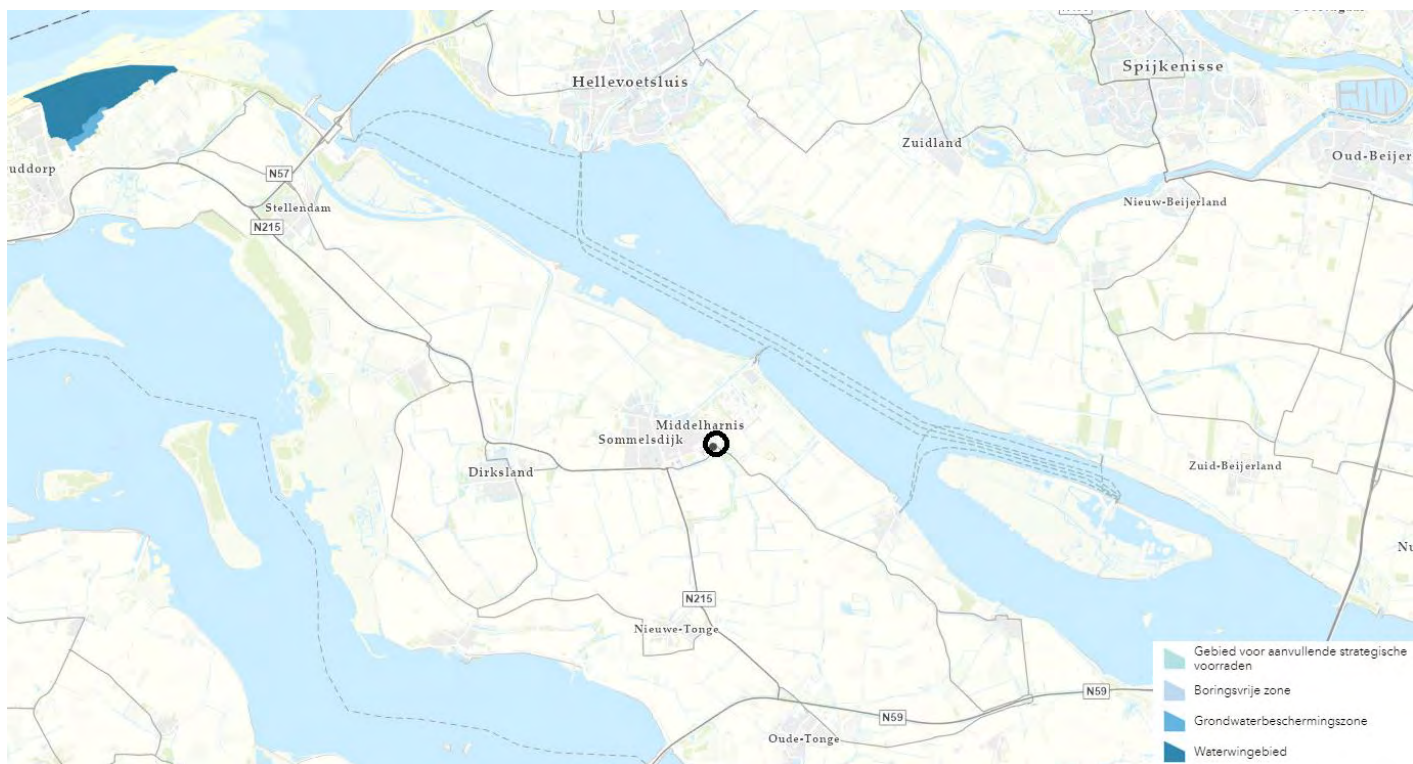
Het plangebied ligt aan de zuidrand van Middelharnis, tussen de Rottenburgseweg, Doetinchemsestraat en Zuidelijke Randweg. Ten noorden van het plangebied bevinden zich vooral woningen. Ten oosten van het plangebied zijn een kerk, een begraafplaats en twee kantoorgebouwen gelegen. Aan de westzijde is direct tegen het plangebied aan een historische droogschuur voor uienzaad aanwezig. Dit pand is een rijksmonument uit 1927 en is een herkenbaar object in de omgeving. Verder bevinden zich ten westen van het plangebied verschillende detailhandelfuncties (waaronder een supermarkt) en een tankstation. In Figuur 2.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



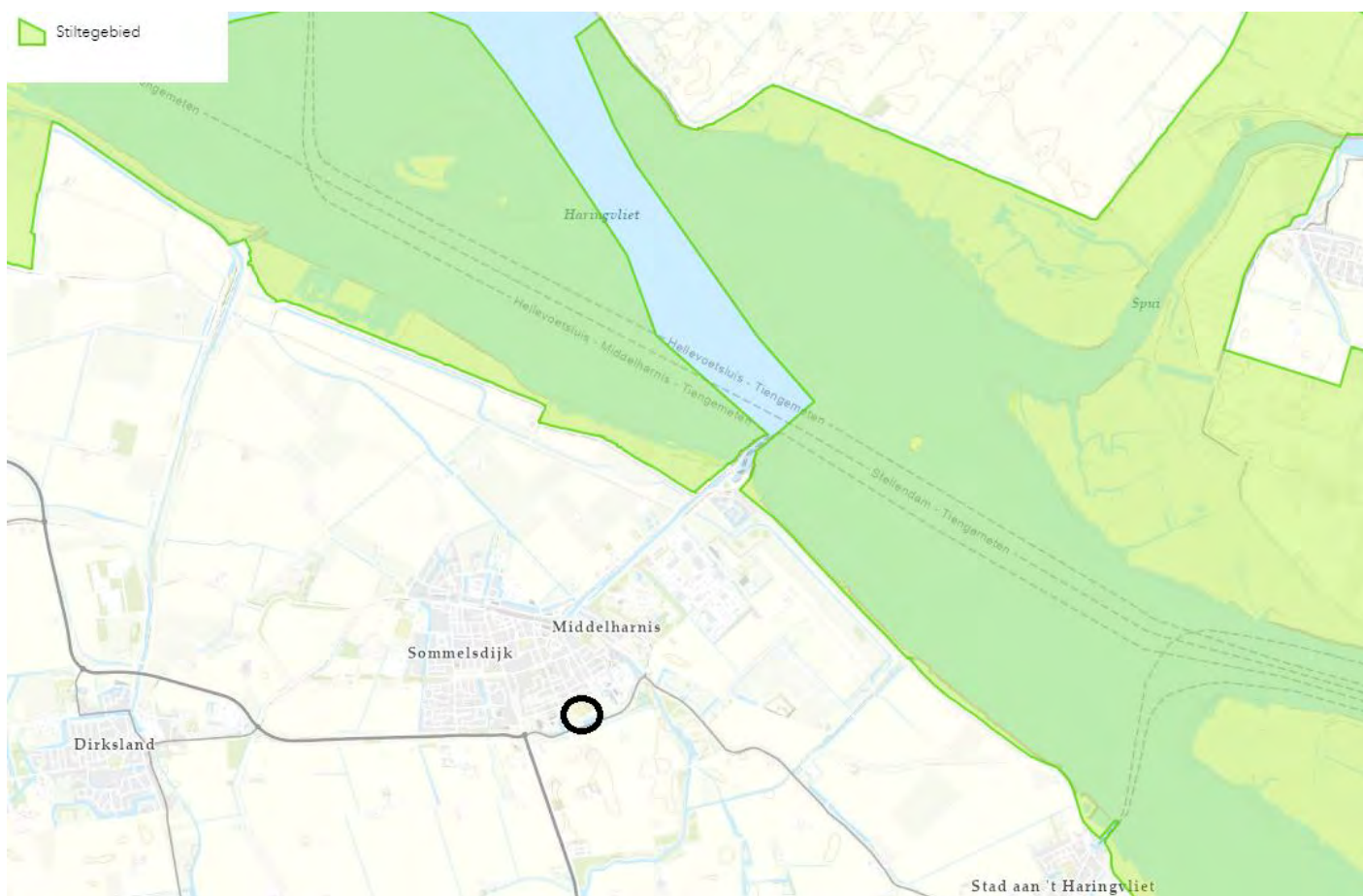
Figuur 2.1 Ligging plangebied (bron: MartensMultimedia)

In de huidige situatie bevinden zich binnen het plangebied op een paar plekken moestuinen en kleine gebouwen, zoals een kas en schuurtjes (zie Figuur 2.1).

Het plangebied bevindt zich niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft het gebied 'Grevelingen'. Dit gebied ligt op 5,5 kilometer afstand van het plangebied (Figuur 2.2). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op circa 530 meter van de beoogde ontwikkeling (Figuur 2.3). Het plangebied en de omgeving maken geen onderdeel uit van grondwaterbeschermingszones (Figuur 2.4) en stiltegebieden (Figuur 2.5).



Figuur 2.4 Ligging plangebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van grondwaterbeschermingsgebieden (bron: provincie Zuid-Holland)



Figuur 2.5 Ligging plangebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (bron: provincie Zuid-Holland)

Programma

Een nieuwe gezonde woonomgeving

Daarnaast wordt Menheerse Erf ook in ecologisch opzicht afgestemd op de toekomst door natuurinclusief bouwen en het toepassen van circulaire bouwmaterialen.

Figuur 2.6 Stedenbouwkundig plan van de toekomstige situatie (bron: Kuiper Compagnons)



9/22

Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten via de noordzijde op de Rottenburgseweg en via de oostzijde op de Landbouwweg.

2.3 Realisatiefase

De verwachting is dat de bouwwerkzaamheden in 2024 tot en met 2026 plaatsvinden. Deze werkzaamheden bestaan uit het maken van funderingen, aansluiten op de riolering en leidingen en het bouwen van de beoogde ontwikkeling.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen. Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de ontwikkeling is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers en bewoners zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een m.e.r.-beoordeling. Gelet op de tijdelijkheid van de bouwwerkzaamheden kunnen blijvende milieueffecten als gevolg van de bouw van de beoogde ontwikkeling uitgesloten worden.

2.4 Cumulatie

Voor zover bekend zijn er geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit toekomstige situatie, gebaseerd op de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op expert judgement/diverse onderzoeksrapporten/de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten via de noordzijde op de Rottenburgseweg en via de oostzijde op de Landbouwweg. De Landbouwweg is ingericht als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. In oostelijke richting loopt de Landbouwweg over in de Boomgaardweg en komt vervolgens uit op het kruispunt Steneweg – Molenweg – Boomgaardweg – Rottenburgseweg. De Boomgaardweg en de Steneweg zijn ingericht als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. De Molenweg en de Rottenburgseweg zijn ingericht als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. In westelijke richting kruist de Rottenburgseweg de Doetinchemsestraat, een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. In noordelijke richting leidt de Doetinchemsestraat naar het centrumgebied van Middelharnis en in zuidelijke richting leidt de weg naar de Zuidelijke Randweg, een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/u. De Zuidelijke Randweg leidt vervolgens in westelijke richting naar de N215, tussen Oude-Tonge en Stellendam.

Verkeersveiligheid

Voor het beoordelen van het effect van de beoogde ontwikkeling op de verkeersveiligheid van het omliggende wegennet is getoetst aan het ontwerpprincipe Duurzaam veilig. Volgens dit principe is de verkeersveiligheid van een weg geborgd als de intensiteit, gebruik en inrichting van de weg met elkaar in evenwicht zijn. De verkeersveiligheid van de volgende wegvakken is beoordeeld:

- Boomgaardweg: Op basis van de aangelegen functies is de verwachte autonome verkeersintensiteit op de Boomgaardweg dermate laag dat er voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de beoogde verkeerstoename vlot en veilig te verwerken.
- Rottenburgseweg: Op dit moment is de gemeente Goeree-Overflakkee bezig met een oriëntatie van de verkeersveiligheid op de Rottenburgseweg in verband met diverse ontwikkelingen in Middelharnis, waaronder de beoogde ontwikkeling. Onderdeel hiervan is de aanleg van een rotonde op de kruising met de Doetinchemsestraat en de aanpassing van de kruising met de Steneweg. Door middel van de voorziene maatregelen blijft de verkeersveiligheid van de Rottenburgseweg ook na toevoeging van de beoogde ontwikkeling gewaarborgd.
- Doetinchemsestraat: Ten opzichte van de capaciteit van de weg is de beoogde verkeerstoename van 307 mvt/etmaal dermate laag dat het effect op de verkeersveiligheid van de Doetinchemsestraat verwaarloosbaar is. Ook de verkeersveiligheid op de Doetinchemsestraat heeft de aandacht van de gemeente. Als onderdeel hiervan is de gemeente voornemens om de Doetinchemsestraat ten noorden van de Rottenburgseweg in te richten als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u.

Verkeergeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van kencijfers uit CROW-publicatie 381. In de bestaande situatie zijn binnen het plangebied volkstuinten aanwezig die als gevolg van de beoogde ontwikkeling verdwijnen. Conform de CROW kencijfers is de verkeersgeneratie van een volkstuin dermate laag dat het toepassen van saldering geen significante invloed heeft op de conclusies van het onderzoek. Daarom wordt er geen rekening gehouden met het salderen van de bestaande invulling van het plangebied.

Niet voor alle beoogde functies zijn kencijfers beschikbaar vanuit het CROW. Binnen de beoogde ontwikkeling zijn twee huizen voor 24-uurszorg aanwezig van gezamenlijk maximaal 64 kamers. Voor de functie 'verpleeg- en verzorgingstehuis' zijn vanuit het CROW enkel parkeerkencijfers beschikbaar. De verkeersgeneratie van de twee huizen voor 24-uurszorg is daarom gebaseerd op ervaringscijfers vanuit de initiatiefnemer. Naar verwachting bezit de beoogde doelgroep van deze tehuizen geen eigen auto. De verkeersgeneratie van huizen voor 24-uurszorg wordt dan ook enkel veroorzaakt door het personeel/vrijwilligers en de bezoekers van de bewoners. Op basis van ervaringscijfers is het onderstaande overzicht opgesteld van het verwachte aantal personeelsleden en vrijwilligers van de huizen voor 24-uurszorg.

Tabel 3.1 personeelsleden huizen voor 23-uurszorg

Type	Aantal personeelsleden
Personeel overdag	26 (2 shifts, ochtend- en middagdienst)
Vrijwilligers overdag	4
Nachtwacht	2
Totaal	32

In totaal wordt voor de twee huizen voor 24-uurszorg met in totaal maximaal 64 kamers rekening gehouden met 32 personeelsleden. Per personeelslid wordt rekening gehouden met 2 verkeersbewegingen per dag, wat leidt tot 64 verkeersbewegingen per dag. Op basis van ervaringscijfers vanuit de initiatiefnemers voor vergelijkbare tehuizen dat circa 60% van de personeelsleden met de auto naar het plangebied reizen. De overige 40% reist met behulp van andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Hiermee bedraagt de verkeersgeneratie van het personeel ($64 \times 0,6 =$) 38 mvt/etmaal. Naast het personeel dient ook rekening te worden gehouden met de bezoekers. Naar verwachting komen er per kamer 3 bezoekers per week naar het plangebied. Voor het hanteren van een worstcase benadering wordt aangehouden dat alle bezoekers met de auto naar het plangebied reizen. Uitgaande van 2 voertuigbewegingen per bezoeker betekent dit op etmaalbasis een verkeersgeneratie van ($64 \times 2/7 \times 2 =$) 55 mvt/etmaal. In totaal zorgen de twee huizen voor 24-uurszorg voor een verkeersgeneratie van ($38 + 55 =$) 93 mvt/etmaal.

Voor de overige functies is uitgegaan van de CROW-kencijfers. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is weergegeven in tabel 3.2. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt 1.394 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag.

Tabel 3.2 Verkeersgeneratie

Functie	Aantal woningen	Kencijfer per woning	Verkeersgeneratie (weekdag) mvt/etmaal	Verkeersgeneratie (werkdag) mvt/etmaal
Koop huis, tussen/hoek	35	7,1 per woning	248,5	275,8
Huur appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	58	3,6	208,8	231,8
Koop appartement, goedkoop	87	4,9	426,3	473,2
Koop appartement, midden	25	5,6	140	155,4
Koop appartement, duur	39	7,1	276,9	307,4
Zorgwoningen	64	n.v.t.	93	93
Totaal			1.393,5	1.536,6

Verkeersafwikkeling

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is de doorstroming bij kruispunten maatgevend. De reden hiervoor is dat kruispunten de grootste invloed hebben op de doorstroming van een weg doordat op kruispunten meerdere verkeersstromen elkaar kruisen. Voor de beoogde ontwikkeling is er sprake van een significante verkeerstoename op drie kruispunten, namelijk:

- Steneweg - Molenweg - Boomgaardweg - Rottenburgseweg;
- Doetinchemsestraat - Rottenburgseweg;
- Doetinchemsestraat - Zuidelijke Randweg.

Kruispunt 1: Steneweg - Molenweg - Boomgaardweg - Rottenburgseweg

Het kruispunt Steneweg – Molenweg – Boomgaardweg – Rottenburgseweg is ingericht als een voorrangskruispunt, waarbij het verkeer op de Rottenburgseweg en Molenweg voorrang heeft op het verkeer vanuit de Steneweg en de Boomgaardweg. Op dit kruispunt zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 123 mvt/uur gedurende het maatgevende uur. Aanvullende gegevens zijn nodig om te beoordelen of de doorstroming op het kruispunt gewaarborgd blijft na toevoeging van de beoogde ontwikkeling. De gemeente Goeree-Overflakkee oriënteert zich op dit moment op de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de Rottenburgseweg. Als onderdeel van deze oriëntatie is een schetsontwerp opgesteld voor het kruispunt Steneweg – Molenweg – Boomgaardweg – Rottenburgseweg. Bij het opstellen van dit schetsontwerp is rekening gehouden met de aanwezigheid van de beoogde ontwikkeling, waaruit volgt dat de beoogde ontwikkeling niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersdoorstroming van het kruispunt.

Kruispunt 2: Doetinchemsestraat - Rottenburgseweg

Op het kruispunt Doetinchemsestraat - Rottenburgseweg zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 138 mvt/uur gedurende het maatgevende uur. In de bestaande situatie is het kruispunt Doetinchemsestraat – Rottenburgseweg ingericht als een voorrangskruispunt waarbij het verkeer op de Doetinchemsestraat voorrang heeft op het verkeer op de Rottenburgseweg. Wegens de verschillende ontwikkelingen binnen de kern Middelharnis is de gemeente voornemens om dit kruispunt te herinrichten tot een rotonde. Deze herinrichting staat los van de beoogde ontwikkeling van Menheerse Erf en hiervoor wordt een afzonderlijke planologische procedure doorlopen. In het ontwerp van deze rotonde is rekening gehouden met de verkeerstoename ten gevolge van onder andere de ontwikkeling van Menheerse Erf.

Kruispunt 3: Doetinchemsestraat - Zuidelijke Randweg

Op de kruising tussen de Doetinchemsestraat en de Zuidelijke Randweg zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 15 mvt/uur gedurende het maatgevende uur. In de huidige situatie is het kruispunt ingericht als een voorrangskruispunt, waarbij het verkeer op de Zuidelijke Randweg voorrang heeft op het verkeer vanaf de Doetinchemsestraat. Net als op het kruispunt tussen de Doetinchemsestraat en de Rottenburgseweg voorziet de gemeente in een herinrichting van het kruispunt Doetinchemsestraat – Zuidelijke Randweg in verband met de verwachte verkeerstoename ten gevolge van diverse ontwikkelingen in Middelharnis. Deze herinrichting staat los van de beoogde ontwikkeling van Menheerse Erf en hiervoor wordt een aparte planologische procedure doorlopen. Ook dit kruispunt wordt in de toekomstige situatie heringericht tot een rotonde, waarbij in het ontwerp van het kruispunt rekening wordt gehouden met de verkeerstoename ten gevolge van de beoogde ontwikkeling.

De invloed van de beoogde ontwikkeling op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de omliggende wegen zal gering zijn.

Verkeerstoedeling

Het plangebied heeft twee ontsluitingsroutes, een aan de oostzijde op de Landbouwweg en een aan de noordzijde op de Rottenburgseweg. Op basis van de inrichting van het plangebied wordt aangehouden dat 20% (31 mvt/uur) van het gegenereerde verkeer wordt ontsloten via de aansluiting op de Rottenburgseweg en 80% (123 mvt/uur) via de oostelijke aansluiting op de Landbouwweg. Vanaf de aansluiting op de Landbouwweg wordt het verkeer verder via de Boomgaardweg in noordelijke richting ontsloten naar het kruispunt Steneweg – Molenweg – Boomgaardweg – Rottenburgseweg. Vanaf dit kruispunt wordt 10% (15 mvt/uur) over de Steneweg afgewikkeld in noordelijke richting. De resterende 70% (108 mvt/uur) wordt in westelijke richting over de Rottenburgseweg afgewikkeld, waar het verkeer samenkomt met het aandeel dat via de noordelijke aansluiting van het plangebied direct op de Rottenburgseweg wordt ontsloten. Vanaf de noordelijke aansluiting wordt 90% (138 mvt/uur) van het gegenereerde verkeer ontsloten in westelijke richting op het kruispunt Doetinchemsestraat – Rottenburgseweg. Op dit kruispunt wordt 60% (92 mvt/uur) ontsloten via de Rottenburgseweg richting het westen en 20% (31 mvt/uur) over de Doetinchemsestraat richting het noorden. De resterende 10% (15 mvt/uur) wordt via de Doetinchemsestraat richting het zuiden ontsloten naar de Zuidelijke Randweg. Vanaf de aansluiting op de Zuidelijke Randweg wordt 5% (8 mvt/uur) ontsloten richting het westen en 5% (8 mvt/uur) richting het oosten. In de onderstaande figuur is de beoogde verkeerstoedeling weergegeven.



Figuur 3.1 Verkeerstoedeling

Parkeren

Voor de parkeerbehoefte is een aparte parkeernotitie opgesteld, zie bijlage bij het bestemmingsplan. Hierin wordt geconcludeerd dat niet de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein kan worden opgevangen. In totaal is er sprake van een parkeertekort van 11 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer werkt in samenwerking met de gemeente oplossingen uit om

alsnog aan de parkeerbehoefte te voldoen. Er mag immers in de toekomst geen parkeeroverlast ontstaan, niet in het plangebied en ook niet daarbuiten.

De berekeningen in de parkeernotitie zijn gebaseerd op het huidige bouwprogramma. Dit is lager dan wat maximaal planologisch wordt toegestaan. Indien het bouwprogramma wordt uitgebreid, dient te worden aangetoond dat de aanvullende parkeerbehoefte ook probleemloos kan worden opgevangen. De planregels van het bestemmingsplan bevatten een algemene parkeerregeling, waarmee is geborgd dat er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

Conclusie

Vanuit de aspecten verkeer en parkeren worden geen negatieve effecten verwacht.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaaai

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het verkeer op de Zuidelijke Randweg, de Doetinchemsestraat en de Rottenburgseweg. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is ook de nieuw aan te leggen 30 km-weg beschouwd die wordt aangelegd voor de ontsluiting van het plangebied. Ook is beoordeeld of de verkeerstoename van het plan een significante geluidsbijdrage veroorzaakt ter plaatse van de bestaande woningen in de omgeving van het plan.

De resultaten uit uitgevoerde akoestisch onderzoek (zie bijlage bij het bestemmingsplan) zijn hieronder samengevat:

- Uit het onderzoek voor de nieuwe woningen blijkt dat het verkeer op alle beschouwde wegen een geluidsbelasting veroorzaakt die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Omdat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet wordt overschreden zijn dove gevels niet noodzakelijk.
- Om de geluidsbelasting te reduceren zal bij de wegaanpassing, in verband met de aanleg van de beide rotondes, worden onderzocht of de toepassing van een stil wegdek (SMA NL8 G+) mogelijk is.
- Om bij de meeste woningen een geluidsluwe gevel(deel) en geluidsluw balkon te realiseren, wordt voor de balkons van de appartementen aan de zijde van de Zuidelijke Randweg en de Doetinchemsestraat een gesloten borstwering onderzocht. De tuinen van de appartementen op de begane grond en circa 5 appartementen in de nabijheid van de Zuidelijke Randweg hebben met deze maatregelen geen geluidsluwe gevel en balkon/tuin. Wel kunnen deze appartementen gebruik maken van de geluidsluwe gemeenschappelijke tuin.
- Een scherm langs de Zuidelijke Randweg en langs de Doetinchemsestraat leidt in combinatie met het stillere wegdek en de borstweringen rond de balkons tot een geluidsluw geveldeel en geluidsluwe buitenruimte bij alle appartementen. Plaatsing van schermen vindt de gemeente echter vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst op deze locatie.
- Voor de zorgeenheden binnen de bestemming 'Gemengd' moet bij de verdere uitwerking worden beoordeeld of gemeenschappelijke woonkamers en buitenruimtes zijn te realiseren aan het geluidsluwe deel van het gebouw.
- Omdat een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde(n) aan de orde is bij de nieuwe woningen en zorgeenheden moet een hogere waarde procedure in het kader van de Wgh worden doorlopen. Er zijn hogere waarden nodig vanwege de wegen Zuidelijke Randweg, Doetinchemsestraat en Rottenburgseweg. De geluidbelasting voor de woningen is respectievelijk maximaal 60 dB, 58 dB en 49 dB en voor de zorgeenheden 55 dB, zodat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- Vanwege de nieuwe wijkontsluitingsweg is een maximale geluidbelasting van 50 dB berekend. Omdat dit geen gezoneerde weg is, hoeven hiervoor geen hogere waarden te worden vastgesteld.
- Uit het onderzoek blijkt verder dat de verkeerstoename door het plan geen significante toename van de geluidsbelasting veroorzaakt bij de bestaande woningen ten noorden van de Rottenburgseweg.

Ter plaatse van de nieuwe woningen en zorgeenheden is sprake van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Vanuit het aspect wegverkeerslawaaai worden geen negatieve effecten verwacht. Het laten vaststellen van hogere waarden op basis van de Wet geluidhinder is nodig.

3.3 Bodem

Huidige situatie

In oktober 2022 zijn diverse verkennende bodemonderzoeken, een verkennend onderzoek naar asbest, een verkennend waterbodemonderzoek en een indicatief onderzoek naar asfalt uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn gebundeld in een rapportage (zie bijlage bij het bestemmingsplan). Uit deze onderzoeken bleek dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de Doetinchemsestraat ong. te Middelharnis in onvoldoende mate is onderzocht. In november 2022 is een nader bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (zie bijlage bij het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de bodem bestaat uit een afwisseling van zandige klei, midden en fijn zand, klei en veen en een weinig grof zand. De bodem is verontreinigd met reparabele asbestvezels.

In het plangebied voor de m.e.r.-beoordeling wordt een zeer beperkte bodemdaling verwacht (<1,5 mm/jaar). Het betreft derhalve geen zettingsgevoelig gebied ofwel kwetsbaar gebied vanuit oogpunt van bodem en het is hierdoor een geschikte locatie voor woningbouw.



Figuur 3.2 Bodemdaling per jaar (Atlas van de leefomgeving)

Planvoornemen

Voor de beoogde ontwikkeling dient de bodem gesaneerd te worden vanwege het voorkomen van respirabele asbestvezels. Hiervoor is een saneringsplan opgesteld. De sanering heeft een positief effect op de bodemkwaliteit ter plaatse.

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

Conclusie

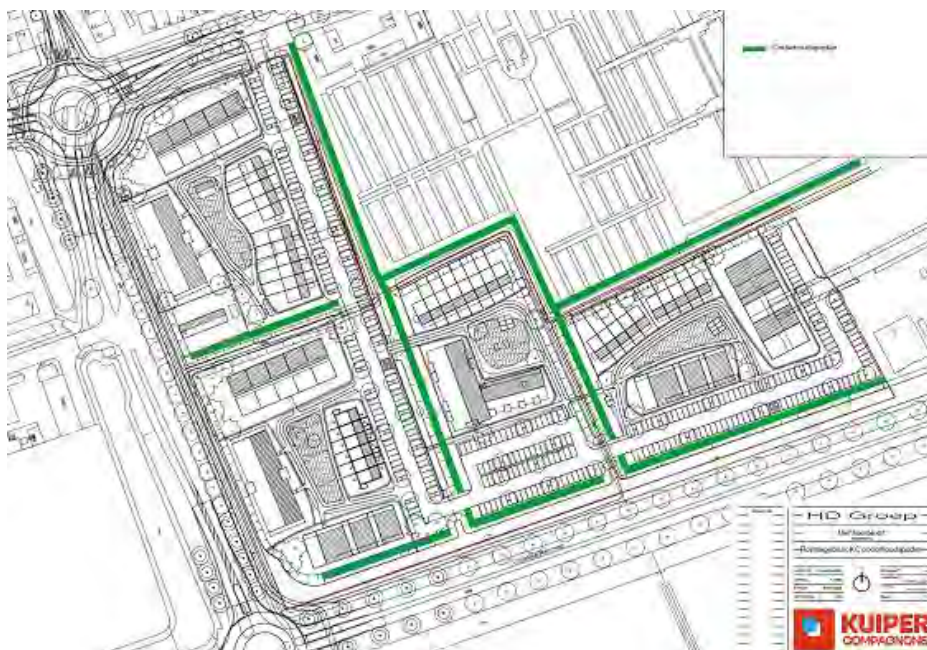
Vanuit het aspect bodem worden negatieve effecten uitgesloten.

3.4 Water

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het waterschap Hollandse Delta.

Huidige situatie

De percelen binnen het plangebied grenzen aan 'overige watergangen', waarvoor gemeente Goeree-Overflakkee onderhoudsplichtig is. Iedere watergang is vanaf één zijde bereikbaar voor machinaal onderhoud. De brede watergang parallel aan de Zuidelijke Randweg is aan beide zijden bereikbaar. Figuur 3.3 laat de onderhoudspaden van de watergangen zien. De beschermingszone van deze watergangen is 3 meter aan weerszijden. Werkzaamheden binnen de beschermingszone zijn vergunningplichtig. Het plangebied bevindt zich niet in de kern- en/of beschermingszone van een waterkering.



Figuur 3.3 Onderhoudspaden watergangen

In het gebied is op dit moment geen sprake van wateroverlast bij hevige buien (zie figuur 3.4). In het gebied gelegen ten noorden van het plangebied is echter wel sprake van wateroverlast.



Figuur 3.4 Waterdiepte bij hevige regenbuis (140 mm/2 uur) (bron: Klimateffectatlas.nl)

Planvoornemen

In de nieuwe situatie wordt een oppervlakte van 20.968 m² verhard. Dit bestaat uit (9.745 m²) infrastructuur, (3.035 m²) uitgeefbaar onbebouwd en (8.188 m²) bebouwing. 10% van deze oppervlaktes dient te worden gecompenseerd. Dit komt uit op 2.096,8 m² water dat moet worden gecompenseerd.

Daarnaast wordt zowel binnen (69 m²) als buiten (164 m²) het plangebied water gedempt. Het gedempte water (233 m²) dient 100% te worden gecompenseerd.

In de beoogde situatie wordt zowel binnen (2.017 m²) als buiten (622 m²) het plangebied nieuw water gerealiseerd. Dit zal in totaal 2.639 m² water zijn. Per saldo is er de beoogde situatie 309,2 m² overcapaciteit aan water (nieuw water minus te compenseren water). De uitgebreide berekening van de waterberging en figuren met de verschillende oppervlaktes en het te dempen/te realiseren water zijn opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan.

Gezien de wateroverlast in de omliggende bebouwde omgeving dient hiermee rekening te worden gehouden, bijvoorbeeld door de aanleg van wadi's.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft mits wordt voorzien in de compensatieopgave geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Grevelingen bevindt zich op 5,5 kilometer afstand van het plangebied. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op circa 530 meter. De beoogde ontwikkeling mag niet leiden tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000. In Aeries-calculator is het projecteffect in de realisatiefase en gebruiksfase berekend. Het planeffect is de toevoeging van functies van het planvoornemen ten opzichte van de feitelijke, (planologisch) legale situatie.

Berekenen projecteffect

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (versie 2023.0.1) voor de realisatie- en gebruiksfase (zie bijlagen bij het bestemmingsplan) blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in zowel de realisatiefase als de gebruiksfase uitgesloten. Derhalve is in het kader van de Wet natuurbescherming geen vergunning noodzakelijk. Vanuit dit aspect worden geen negatieve effecten verwacht.

Soortenbescherming

Door E.C.O. Logisch is een quickscan soortenbescherming uitgevoerd op 14 maart 2022 (zie bijlage bij het bestemmingsplan). De conclusie hiervan was als volgt. Er is aanvullend onderzoek noodzakelijk naar de aanwezigheid van beschermde functies van broedvogels met jaarrond beschermde nesten, vleermuizen, grote vos en de huismus in het plangebied. Na aanvullend onderzoek zullen (indien beschermde functies aanwezig zijn) nader te specificeren mitigerende maatregelen getroffen moeten worden om een ontheffing te kunnen verkrijgen. Indien de werkzaamheden plaatsvinden in het broedseizoen van vogels, dient een aanvullende inspectie op broedvogels door een ecooloog te worden uitgevoerd om overtredingen te voorkomen.

Er is aanvullend natuuronderzoek uitgevoerd op 6 januari 2023 (zie bijlage bij het bestemmingsplan). Het aanvullend onderzoek bevestigt dat er geen nestlocaties zijn van vogels met een jaarrond beschermd nest in het plangebied. Er zijn geen

waarnemingen gedaan van de grote vos of de huismus in het plangebied. Wat betreft vleermuizen zijn er verschillende soorten waargenomen, maar er zijn geen specifieke verblijfplaatsen of andere beschermde functies gevonden. Om verstoring te voorkomen, wordt aanbevolen om bomen en struiken buiten het broedseizoen van vogels te verwijderen en werkzaamheden tijdens het broedseizoen te laten inspecteren door een ecooloog. Bij werkzaamheden gedurende de actieve periode van vleermuizen is het raadzaam om overdag te werken of vleermuisvriendelijke verlichting met amberkleurig licht en een richtarmatuur te gebruiken.

Vanuit het aspect ecologie worden geen negatieve effecten verwacht mits de maatregelen worden genomen.

3.6 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn normen gesteld voor de concentraties voor met name NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, zie tabel 3.2

Tabel 3.2 Normen maatgevende stoffen

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂) ¹	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Huidige situatie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) 2022 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Zuidelijke Randweg, ten noorden van het projectgebied. Uit de CIMLK-monitoringstool blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2022: 14,9 µg/m³ voor NO₂, 15,6 µg/m³ voor PM₁₀ en 8,1 µg/m³ voor PM_{2,5}. Deze waarden liggen ruimschoots onder de grenswaarden.

Planvoornemen

Door de beoogde ontwikkeling is er sprake van een toename van verkeer van 1393,5 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). In de NIBM-tool (versie 23 april 2022) is worst-case uitgegaan van 3% vrachtverkeer en is 2024 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstofdioxide in de lucht van 1,14 µg/m³ en van fijn stof van 0,23 µg/m³ (zie Tabel 3.3). De toename van stikstofdioxide en fijn stof is beide onder 1,2 µg/m³. Het plan draagt hierdoor niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide in de lucht. Er wordt dan ook voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Tabel 3.3 Resultaten NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1393,5
Aandeel vrachtverkeer	3,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,14
PM ₁₀ in µg/m ³	0,23
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	

Conclusie

Vanuit het aspect luchtkwaliteit worden geen significant negatieve effecten verwacht.

3.7 Externe veiligheid

Huidige situatie

Uit de informatie op de risicokaart (zie figuur 3.5) waarin relevante risicobronnen getoond worden, blijkt dat er in de omgeving van het plangebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water of door buisleidingen plaatsvindt. Ook zijn er in de buurt van het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig.



Figuur 3.5 Uitsnede risicokaart (bron: www.atlasleefomgeving.nl)

Ten zuiden van het plangebied ligt de Zuidelijke Randweg. Deze weg grenst aan het plangebied en is aangewezen als een route van gevaarlijke stoffen. Ook over de N215 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats.

Planvoornemen

Met het planvoornemen worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd. Het plangebied bevindt zich buiten het invloedsgebied van de N215 maar binnen het invloedsgebied van de Zuidelijke Randweg. Als gevolg van het planvoornemen neemt de personendichtheid toe, daarnaast worden zeer kwetsbare functies toegevoegd (24-uurszorg). In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) zijn vuistregels opgenomen waarmee inzicht kan worden gegeven in de risicosituatie langs

transportroutes zoals de Zuidelijke Randweg. Deze vuistregel is toegepast (zie paragraaf 4.5 van het bestemmingsplan) voor de Zuidelijke Randweg. Hieruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een groepsrisico dat de oriëntatiewaarde overschrijdt en het groepsrisico neemt niet met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde toe. Wel is hiervoor het groepsrisico in een beknopte verantwoording inzichtelijk gemaakt.

Beknopte verantwoording

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bereikbaarheid dient te voldoen aan de daarvoor geldende regelgeving. HD Projectrealisatie zal gedetailleerde tekeningen met maatvoering ter beschikking aan de VRR stellen, zodat er een toets/maatwerkadvies op het vlak van bereikbaarheid kan worden gegeven.

De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed te kunnen uitvoeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Het plangebied wordt ontsloten via de Rottenburgseweg, Langeweg en de N215. Deze wegen sluiten aan op het verdere wegennetwerk van Goeree-Overflakkee. Het wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Zelfredzaamheid

In de toekomstige situatie worden woningen en eenheden met 24-uurs intramurale zorg gerealiseerd. De aanwezige ouderen, kinderen en mensen die intensieve zorg nodig hebben, worden gezien als verminderd zelfredzame personen. Bij deze groepen wordt er echter van uitgegaan dat in geval van nood de verzorgers de ouderen en mensen die zorg nodig hebben zullen begeleiden. Kinderen zullen worden begeleid door hun ouders. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de weg geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen. De alarmering van de aanwezigen wordt momenteel nog gerealiseerd middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Dit systeem wordt de komende jaren uitgefaseerd. Het waarschuwingssysteem wordt vervangen door een totaal pakket aan alarmeringsmiddelen, waaronder de calamiteitenzenders, de sirenes, crisis.nl, NL-Alert en het gebruik van sociale media.

Conclusie

Uit de beknopte verantwoording komt naar voren dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd. Vanuit het aspect externe veiligheid worden negatieve effecten uitgesloten.

3.8 Geur

Aan de Langeweg (Van Genugten) en de Eerste Groeneweg (Genubo) zijn varkenshouderijen gevestigd die van invloed kunnen zijn op de geurhindersituatie binnen het plangebied. Hiervoor is een geuronderzoek uitgevoerd, zie bijlage bij het bestemmingsplan. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de geurbelasting ten gevolge van de veehouderij aan de Langeweg (Van Genugten) op de toetspunten ter hoogte van het plangebied maximaal 1,0 ouE/m³ bedraagt. De maximale geurbelasting door de veehouderij aan de Eerste Groeneweg (Genubo) bedraagt ter plaatse van het Menheerse Erf 1,9 ouE/m³. De geurbelasting binnen het plangebied is wel hoger dan de norm van 0,7 ouE/m³ die in de geurverordening is vastgelegd voor de bestaande bebouwde kom. Voor beide veehouderijen geldt dat binnen de bestaande kern sprake is van een overbelaste situatie (de berekende geurbelasting is hoger dan de norm van 0,7 ouE/m³. Door de strenge norm op de bestaande

bebouwde kom (in combinatie met de overbelasting), kan de geurbelasting binnen het plangebied niet groter worden dan deze nu is. Daarnaast is de norm van 0,7 ouE/m³ op de bestaande bebouwde kom bepalend voor de bedrijfsvoering/ontwikkelingsmogelijkheden van de veehouderijen. Het wel/niet toestaan van woningen binnen het plangebied voor het Menheerse Erf leidt niet tot beperkingen voor de bedrijven.

Voor de beoordeling van de geurhindersituatie ter plaatse van de binnen het plangebied beoogde functies is de voorgrondbelasting door de veehouderij aan de Eerste Groeneweg maatgevend. Vuistregel is dat wanneer de voorgrondbelasting (de geurbelasting door een individuele veehouderij) meer dan de helft van de achtergrondbelasting (de cumulatieve geurbelasting door meerdere veehouderijen) bedraagt, dat de voorgrondbelasting tot het hoogste geurhinderpercentage leidt. Gezien de berekende geurbelasting draagt de veehouderij aan de Eerste Groeneweg in verhouding meer dan de helft bij aan de totale optredende geurbelasting. Op basis van de Handreiking bij de Wet geurhinder en veehouder is bij een voorgrondbelasting van 2 ouE/m³ sprake van 11% kans op geurhinder. De milieukwaliteit wordt in dat geval beoordeeld als 'redelijk goed'. De geurhindersituatie is weliswaar niet optimaal (enige mate van geurhinder kan niet worden uitgesloten), maar deze is niet zodanig dat deze een beperkende factor vormt voor de beoogde ontwikkeling.

In de gebiedsvisie die ten grondslag ligt aan de geurverordening uit 2009 is destijds voor een mogelijke nieuw woongebied binnen het plangebied Zuidelijke Randweg een geurnorm van 4,0 ouE/m³ vastgelegd. Het accepteren van een geurbelasting van maximaal 1,9 ouE/m³ ter plaatse van nieuwe woningen past daarmee binnen de uitgangspunten uit de geurgebiedsvisie.

Negatieve effecten vanuit dit aspect worden uitgesloten.

3.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap en cultuurhistorie

Er zijn geen landschappelijke en cultuurhistorische waarden waarmee bij de planontwikkeling rekening dient te worden gehouden. Negatieve effecten kunnen vanuit de aspecten landschap en cultuurhistorie dan ook worden uitgesloten.

Archeologie

Conform het geldende bestemmingsplan Middelharnis (vastgesteld op 25 april 2013) kent het plangebied geen archeologische dubbelbestemmingen. Archeologisch onderzoek is om deze reden niet noodzakelijk. Op basis van de gemeentelijke beleidskaart archeologie heeft het plangebied geen archeologische waarde (zie Figuur 3.6).



Figuur 3.6 Uitsnede gemeentelijke beleidskaart archeologie, plangebied zwart omcirkeld



Vanuit het aspect archeologie worden negatieve effecten daarom uitgesloten.

3.10 Maatregelen

Uit de effectbeoordeling in de voorgaande paragrafen blijkt dat er voor verschillende omgevingsaspecten maatregelen nodig zijn. De invloed van de beoogde ontwikkeling op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de omliggende wegen zal gering zijn. Onafhankelijk van de ontwikkeling van het Menheerse Erf worden ter plaatse van een drietal kruisingen capaciteitsverruimende maatregelen getroffen. Het treffen van deze maatregelen wordt beschouwd als autonome ontwikkeling (onderdeel van de referentiesituatie). Bij de uitwerking van de maatregelen wordt wel rekening gehouden met het extra verkeer dat samenhangt met de ontwikkeling van het Menheerse Erf. Waar het gaat om de verkeersveiligheidssituatie op de Rottenburgseweg wordt (ook projectoverstijgend, onafhankelijk van de ontwikkeling van het Menheerse Erf) bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de situatie te verbeteren.

Direct gekoppeld aan de ontwikkeling van het Menheerse Erf zijn het kader van de m.e.r.-beoordeling geen specifieke mitigerende maatregelen nodig. Wel zal bij de verdere uitwerking van de plannen rekening moeten worden gehouden met de aanbevelingen en randvoorwaarden die volgen uit het onderzoek naar beschermde soorten en uit de verantwoording van het groepsrisico. Ook zullen op gebouw- en woningniveau en maatregelen worden getroffen om voor alle toekomstige bewoners te komen tot een akoestisch aanvaardbare situatie. Deze maatregelen zullen worden uitgewerkt in het kader van het gebouwwontwerp, rekening houdend met de voorwaarden die worden verbonden aan het hogere waardenbesluit.

4. CONCLUSIE

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