
LEMMER – DE POLLE

GEMEENTE DE FRYSCHE MARREN

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

03 november 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM
KENMERK

03 november 2022
20211229

PROJECT
PROJECTLEIDER

Lemmer - De Polle - woningbouw

OPDRACHTGEVER

Zwanenburg projecten

AUTEUR



Inhoud

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	7
2.1 Plaats van het project	7
2.2 Kenmerken van het project	10
3. Kenmerken van de milieueffecten	13
3.1 Verkeer	13
3.2 Geluid	14
3.3 Bodem en water	14
3.4 Natuur	17
3.5 Luchtkwaliteit	18
3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	18
3.7 Cultuurhistorie	19
3.8 Aanlegwerkzaamheden	22
3.9 Mitigerende maatregelen	22
4. Conclusie	23

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gronden van de Polle 9 tot 14 waren voorheen in gebruik als houtmolen. De bedrijfsvoering hiervan is inmiddels al enkele jaren beëindigd. De huidige bedrijfspanden zijn verouderd en worden momenteel ook niet meer gebruikt als bedrijf. Dit zelfde geldt voor de gebouwen op het perceel Polle 15. Het plan is om het gebied te herstructureren middels sloop en nieuwbouw. Het nieuwbouwplan voorziet in 20 grondgebonden woningen en 79 appartementen inclusief de realisatie van een jachthaven.

Het beoogde plan is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch te kunnen regelen is een nieuw bestemmingsplan voor opgesteld.

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 2000 woningen of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 99 woningen, hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. In het Besluit milieueffectrapportage is ook opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een jachthaven m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 100 ligplaatsen of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D10). De jachthaven zal minder dan 100 ligplaatsen omvatten en blijft hiermee onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waarin dit document in 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 dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te 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 welke 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 tussen de dorpskern van Lemmer en de A6. Het plangebied ligt aan de oostkant van Lemmer. Het wordt aan de noord en westzijde omsloten door een waterloop (uitloop van de Vluchthaven), aan de oostzijde door de Zeedijk en de Polle aan de zuidzijde door een benzinepompstation en de Almere.

Het plangebied is in de huidige situatie een bedrijventerrein waar onder andere een scheepswerf en een steenhandel gevestigd zijn geweest. Beide zijn niet meer in gebruik. Inmiddels staan de panden leeg. Ook de loods van de bouwmarkt in het noorden van het plangebied staat leeg. De drie bestaande woningen aan de Zeedijk nummer 5,6 en 7 vallen buiten het plangebied. Het plangebied is in figuur 2.1 weergegeven.

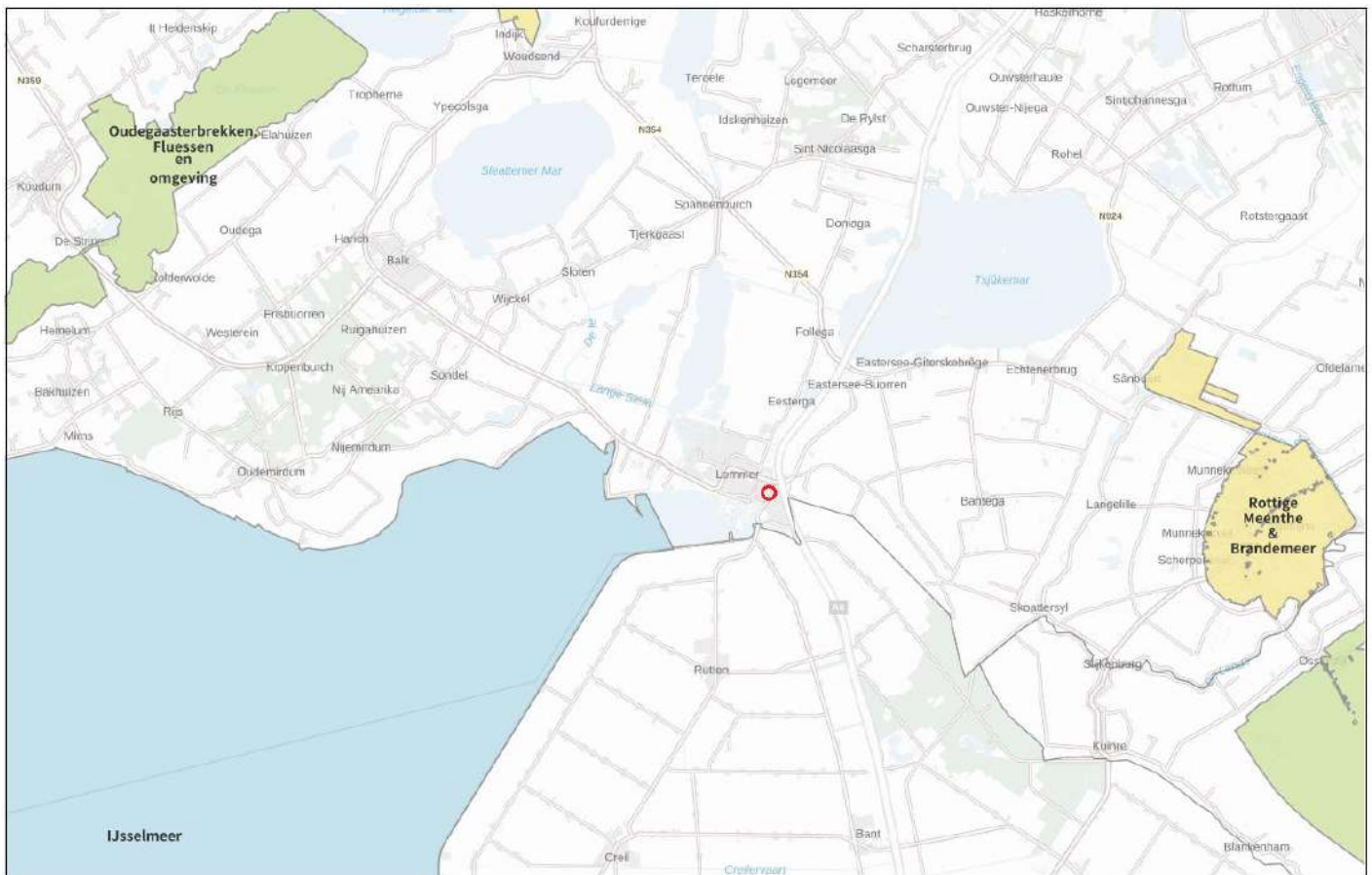


Figuur 2.1 Ligging plangebied (bron: www.pdok.nl)

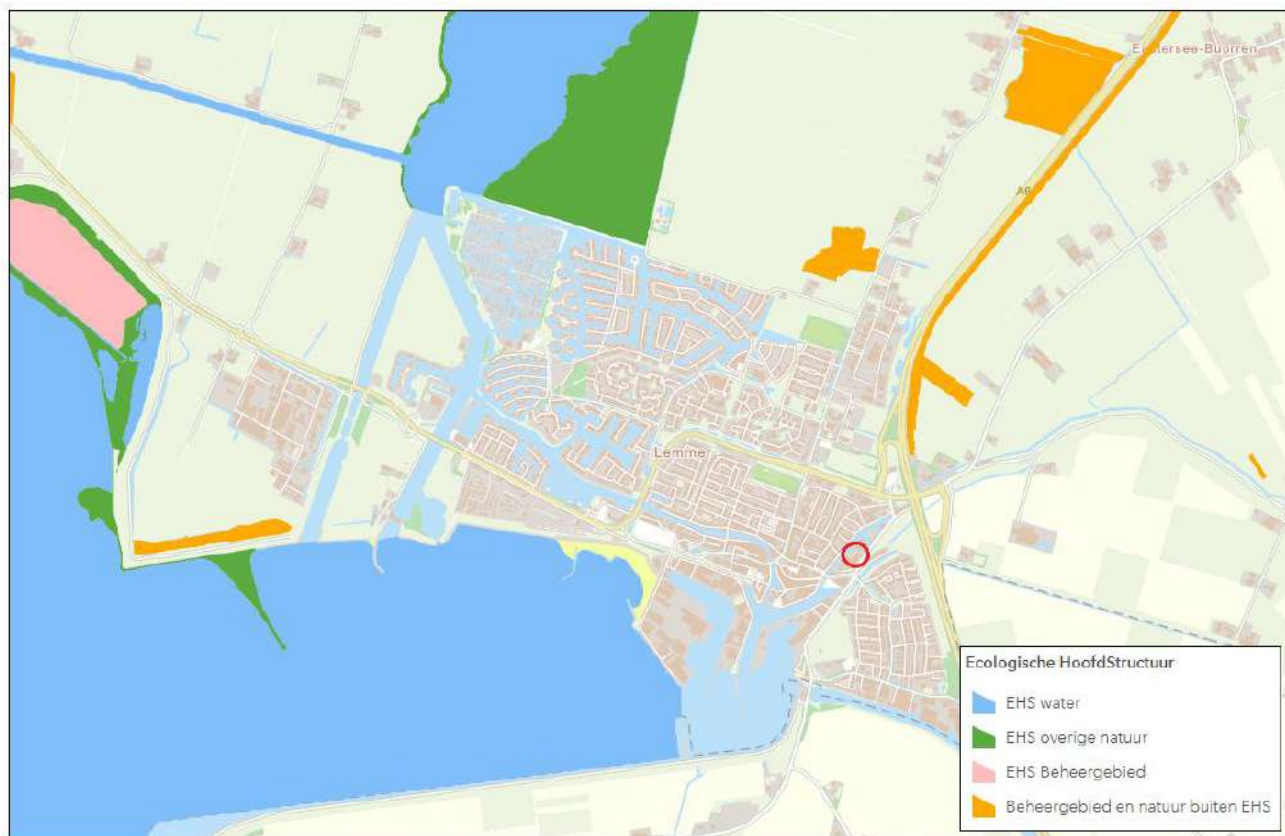
Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het plangebied kent in het vigerende bestemmingsplan 'De Polle' (vastgesteld op 07 mei 2012) geen archeologische dubbelbestemming. De provincie beveelt in het plangebied aan om bij ingrepen van meer 5.000 m² een karterend archeologisch onderzoek te verrichten voor de periode steentijd-bronstijd. Voor de periode ijzertijd-middeleeuwen geldt voor het noordelijk deel van het plangebied een onderzoeksplicht bij ingrepen van meer 5.000 m² en voor het zuidelijk deel een onderzoeksplicht bij ingrepen groter dan 50 m².

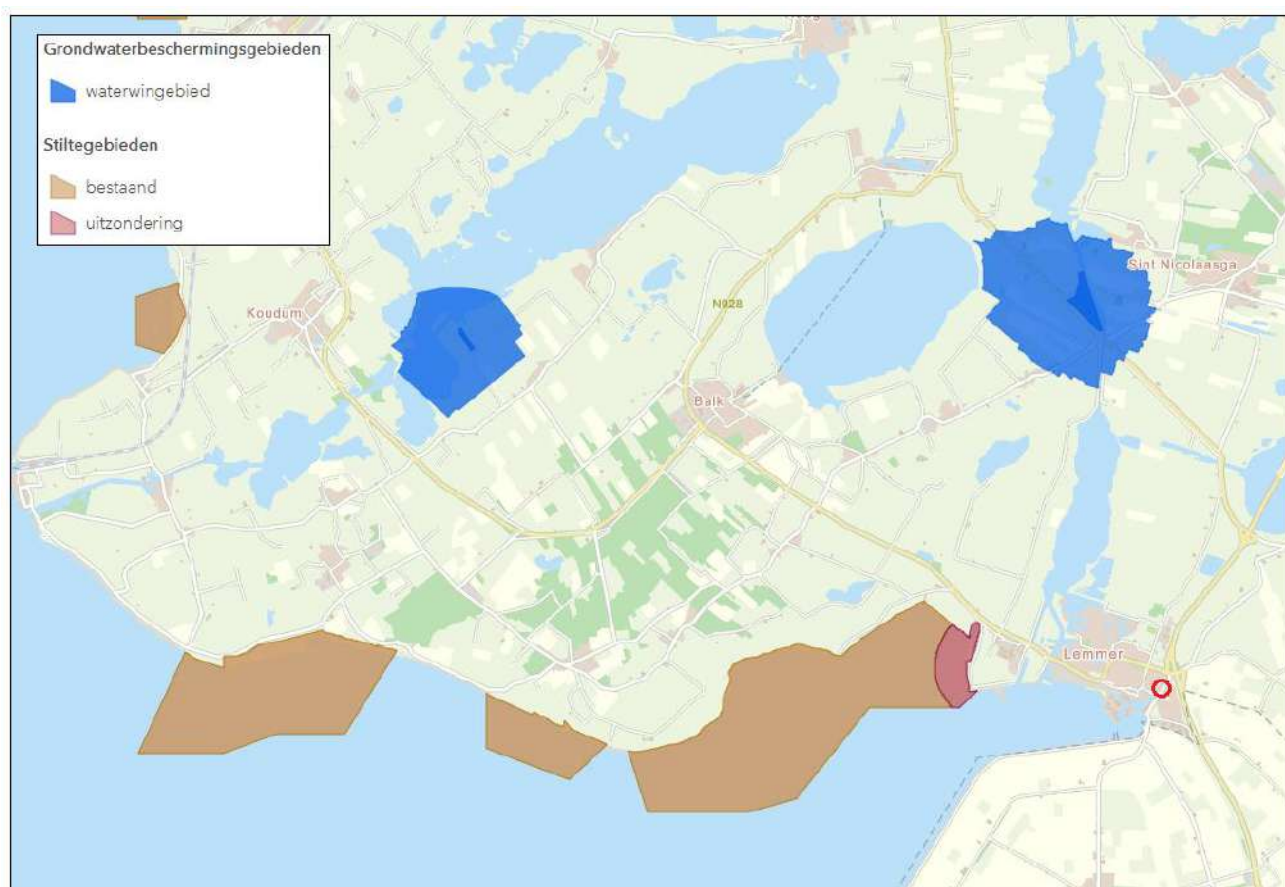
Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied IJsselmeer bevindt zich op circa 2,6 kilometer. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Rottige Meenthe & Brandemeer bevindt zich op circa 9,6 kilometer (figuur 2.2). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op circa 530 meter (figuur 2.3). Het plangebied is niet gelegen binnen een grondwaterbeschermings- of stiltegebied (figuur 2.4).



Figuur 2.2 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.3 Ligging plangebied (rood omkaderd) ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland (bron: Provincie Friesland)



Figuur 2.4 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van grondwaterbeschermings- en stiltegebieden (bron: Provincie Friesland)

2.2 Kenmerken van het project

Het plan is om het gebied te transformeren tot een woningbouwlocatie. Concreet worden hierbij alle gebouwen in het plangebied gesloopt en vervangen door 99 woningen onderverdeeld in 79 appartementen en 20 grondgebonden woningen.

Dit betekent dat ook de historische panden van de voormalige houtzagerij gesloopt worden. De staat van deze panden is dermate slecht, dat een geschikte herinvulling van de gebouwen niet tot de mogelijkheden behoort. Dit blijkt uit een cultuurhistorisch onderzoek. Met de totstandkoming van het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met het historische karakter van deze gebouwen. Hierbij is rekening gehouden met het uitgangspunt van behoud van de identiteit van het plangebied, herstel van de cultuurhistorische samenhang en het aansluiten op de korrelgrootte van de industriële gebouwen. De ontwikkeling past dan ook binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur.

De grondgebonden woningen worden aaneen gebouwd. Het gaat om de westelijke gesitueerde gebouwen en om het rijtje woningen, van vier, aan de noordoostkant. Verder worden er vier appartementengebouw gerealiseerd. Eén appartementen gebouw aan de noordkant en een drietal appartementen aan de oost- en zuidkant van het plangebied. De bouwhoogtes van de appartementen variëren hierbij van 10 meter tot 15 meter. De goot- en bouwhoogtes van de grondgebonden woningen bedragen respectievelijk maximaal 6,5 en 12 meter. Het gebied rondom de appartementen krijgt verder een groene, parkachtige inrichting.

Door het plangebied te ontwikkelen tot een woongebied ontstaat een aantrekkelijke en levendige situatie. Dit versterkt eveneens de relatie met het dorp zelf. In het plangebied wordt verder een particuliere jachthaven gecreëerd. Het betreft een particuliere jachthaven. Er is nadrukkelijk geen sprake van een bedrijfsmatige exploitatie.



Figuur 2.5 Stedenbouwkundig ontwerp

Ontsluiting

Het gebied wordt ontsloten via de Polle en de Zeedijk. De Zeedijk wordt in noordelijke richting ontsloten op de N359 welke een direct aansluiting met de A6 heeft. In zuidwestelijke richting loopt de Zeedijk richting het stadscentrum van Lemmer. Het plangebied is hiermee zeer goed te bereiken.

Parkeren

Het parkeren vindt voor het grootste gedeelte in het plangebied zelf plaats. Hiervoor wordt ruimte gecreëerd op de percelen van de grondgebonden woningen, bij de nieuw aan te leggen ontsluitingswegen en verder worden onder twee van de vier appartementen gebouwen een halfverdiepte parkeergarage aangelegd. De resterende parkeervraag wordt opgelost in het nabijgelegen gebied aan de noordkant van het plangebied. Het gaat specifiek om het gebied Aan de Rien. In dit gebied wordt op korte termijn ook woningbouw gecreëerd. In dit gebied is voldoende ruimte beschikbaar voor parkeren.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen slechts ontstaan tijdens de aanlegfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Ten noorden bevindt zich het gebied 'Aan de Rien' waar 28 woningen zijn beoogd. Beide ontwikkelingen samen vallen onder de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage, waardoor een m.e.r. procedure niet hoeft te worden doorlopen. Tevens is er geen sprake van een onlosmakelijke samenhang tussen de ontwikkelingen. Hieronder worden de milieueffecten beschreven waar cumulatie plaatsvindt. Het gaat hierbij om de potentiële milieueffecten van verkeer, natuur, geluid en luchtkwaliteit.

Cumulatie verkeer

De totale verkeersgeneratie van de ontwikkeling in cumulatie met de woningbouw 'Aan de Rien' komt neer op 737 mvt/etmaal. De verwachting is dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen geen knelpunten ontstaan op het omliggend wegennet. Een negatief effect waarvoor het opstellen van een MER noodzakelijk is, is uitgesloten.

Cumulatie natuur

Vanwege de grote afstand tot beschermde natuurgebieden kan enkel de toename aan stikstof in cumulatie lijden tot een significant negatief effect. Om dit uit te sluiten is een stikstofberekening gemaakt op basis van de cumulatieve verkeersgeneratie. Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan 0,00 mol N/ha/jr. Dit betekent dat de beoogde ontwikkeling ook in cumulatie geen effect heeft op de depositiewaarde ter plaatse van de omliggende Natura 2000 gebieden. Significant negatieve effecten worden dan ook uitgesloten.

Cumulatie geluid

Voor toetsing van het uitstralingseffect van het plan bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). In cumulatie is sprake van een verkeersgeneratie van totaal 737 mvt/etmaal. Gezien de ontsluitende functie van de omliggende wegen zal de extra bijdrage van 737 mvt/etmaal minder zijn dan 40% van de totale verkeersintensiteit over deze wegen. Relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn dan ook uitgesloten.



Cumulatie luchtkwaliteit

In cumulatie worden 127 woningen gerealiseerd. Een dergelijke ontwikkeling valt onder het Besluit niet in betekenende mate onder de categorie woningbouw tot 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg. Ook de totale ontwikkeling van 1.400 woningen valt onder het Besluit niet in betekenende mate. Dit betekent dat de ontwikkelingen in cumulatie niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse.

Voor zover bekend zijn er geen andere 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. 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 bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is berekend op basis van de gemiddelde kentallen die afkomstig zijn van het CROW (Publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren). Voor de verkeersgeneratie dient rekening gehouden te worden met de categorie 'Koop, huis, tussen/hoek'. De locatie ligt in 'rest bebouwde kom' in een 'weinig stedelijke' gemeente. Op basis van de genoemde kenmerken geldt een gemiddelde verkeersgeneratie van 7,4 mvt/etmaal voor de grondgebonden woningen en 6 mvt/etmaal voor de appartementen.

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Berekening verkeersgeneratie				verkeersgeneratie	
functiegroep	functietype	programma per	kencijfer CROW per	mvt/etmaal weekdag	mvt/etmaal werkdag
1 Wonen	Koop, huis, tussen/hoek	20: woning	7,4 woning	148,0	164,3
2 Wonen	Koop, appartement, midden	79: woning	6 woning	474,0	526,1
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
totale verkeersgeneratie				622	691

De toename van de verkeersbewegingen van de beoogde ontwikkeling bedraagt 622 mvt/etmaal. De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld in het drukste uur van de dag, waarin doorgaans maximaal 10% van de etmaalwaarde wordt afgewikkeld. Op het drukste uur zullen de ontsluitende wegen een verkeerstoename van circa 62 mvt ondervinden. Deze verkeerstoename zal merkbaar zijn in de drukke uren maar naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben op de omliggende ontsluitingswegen en niet leiden tot een verminderde doorstroming op de wegvakken en de relevante kruispunten.

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

3.2 Geluid

De wegen in de directe omgeving zoals De Polle, Waterkeringpad, Zeedijk, Sluisweg en Almere zijn aangewezen als 30-km/uur zone. De hoofdinfrastructuurweg N359 betreft een 80-km/uur n de A6 ten oosten van het plangebied betreft een 100 km/uur weg. Het plangebied valt binnen de geluidzone van deze wegen. Daarom is voor de ontwikkeling een geluidsonderzoek uitgevoerd om te onderzoeken of aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voldaan. Onder voorwaarden kan het bevoegd gezag hogere waarden vaststellen. Voor binnenstedelijke situaties bedraagt deze maximaal vast te stellen geluidsbelasting vanwege wegverkeer 63 dB.

Als gevolg van het wegverkeer op de Rijksweg A6 wordt de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale berekende geluidbelasting bedraagt $L_{den} = 53$ dB, inclusief 4 dB aftrek op basis van artikel 110g Wgh. De maximale berekende geluidbelasting bedraagt $L_{den} = 53$ dB, inclusief 4 dB aftrek op basis van artikel 110g Wgh. De maximale ontheffingswaarde van $L_{den} = 53$ dB wordt niet overschreden. De aanvraag van hogere waarden ten gevolge van de Rijksweg A6 is nodig. Als gevolg van het wegverkeer op de Zeedijk wordt de richtwaarde van $L_{den} = 48$ dB overschreden. De maximale berekende geluidbelasting bedraagt 57 dB, inclusief 5 dB aftrek op basis van artikel 110g Wgh. De uiterste aanvaardbare waarde van $L_{den} = 63$ dB wordt niet overschreden.

Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Geconcludeerd kan worden dat maatregelen om de geluidbelasting vanwege de N359 en de Rijksweg A6 te reduceren redelijkerwijs niet mogelijk en/of gewenst zijn vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of vervoerskundige en financiële aard. Aangezien de uiterste grenswaarde van 53 dB ten gevolge van het wegverkeerslawaai op de A6 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat aanvraag van een hogere grenswaarde mogelijk is.

Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect geluid uitgesloten worden.

Uitstralingseffect

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de ontsluitende functie van de omliggende wegen zal de extra bijdrage van 622 mvt/etmaal minder zijn dan 40% van de totale verkeersintensiteit over deze wegen. Tevens bevinden zich de dichtstbijzijnde gevoelige bestemmingen op ruime afstand. Relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn dan ook uitgesloten.

3.3 Bodem en water

Bodem

Voor de ontwikkeling wordt een bodemonderzoek uitgevoerd. In dit kader heeft de FUMO reeds een advies gegeven. De FUMO concludeert en adviseert het volgende:

- Op basis van de bekende gegevens zijn een aantal spots met matig tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en/of minerale olie bekend.
- Vanwege de historie van het gebied is niet uit te sluiten dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit elders op de locatie zodanig verontreinigd is dat dit een belemmering vormt voor het beoogde gebruik 'wonen (met tuin)'.
- Voorafgaand aan het ontwikkelen van het gebied 'De Polle' dient de bodem dusdanig gesaneerd te worden dat de bodemkwaliteit geschikt wordt voor de beoogde functies 'wonen' en 'wonen met tuin'.

- Het aanvullend bodemonderzoek uit 2006 en het indicatief bodemonderzoek uit 2009 zijn niet beschikbaar in NAZCA en Portal.
- Opgemerkt wordt dat de bodemfunctieklassse 'industrie' aangepast moet worden om de beoogde functies 'wonen' en 'wonen met tuin' mogelijk te maken.

Algehele conclusie is dat in het gebied een groot aantal (rest)verontreinigingen aanwezig zijn die voor een daadwerkelijke herinrichting van het gebied op enige wijze moeten worden gesaneerd. Gezien de veelheid en complexiteit wordt geadviseerd om in een vroeg stadium het bevoegd gezag (provincie Fryslân) uit te nodigen om mee te denken over de (on)mogelijkheden en varianten welke in het kader van bodem en grondwater voor dit gebied mogelijk zijn.

Met de uitvoering van het plan wordt rekening gehouden met het advies van de FUOMO. Na sanering van de gronden zullen deze geschikt zijn voor de toekomstige woonfunctie. Met de ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect bodem met de sanering uitgesloten worden. Met de sanering is er sprake van een positief effect wat betreft het aspect bodem.

Water

Het project is via www.dewatertoets.nl aangemeld bij Wetterskip Fryslân. De uitkomst van de watertoets is dat een normale procedure moet worden doorlopen.

Primaire waterkering

Het plangebied ligt binnen de beschermingszones en de ruimtelijke reserveringszone van een primaire kering. De nieuwbouw wordt gerealiseerd buiten de beschermingszone en de ruimtelijke reserveringszone van de primaire kering. Ook valt het plangebied buiten de reserveringszone en het profiel van vrije ruimte. Het plangebied valt binnen de zone 'buitenbeschermingszone binnenkant'. Dit betreft een strook waarin extreme mechanismen zoals de explosie van een hogedruk leiding, schade zouden kunnen aanrichten aan de waterkering. De ontwikkelingen in het plangebied zullen een dergelijke extreme mechanisme niet veroorzaken. Wel is het bouwen binnen de buitenbeschermingszone binnenkant een vergunningsplichtige activiteit. Daarom wordt hiervoor een vergunning aangevraagd.

Hoofdwatergangen

Ten westen bevindt zich een hoofdwatergang. Voor hoofdwatergangen geldt een beschermingszone van 5 meter. Het plangebied raakt niet de hoofdwatergang en de bijbehorende beschermingszone.

Vrij voor de boezem

Het plangebied ligt vrij voor de boezem. Dit wil zeggen dat het gebied niet is beschermd tegen hoge waterstanden in de Friese boezem. Bij het bepalen van aanleghoogte zal hier rekening mee gehouden worden. Indien noodzakelijk wordt het Wetterskip gevraagd voor aanvullend advies.

Ruimtelijke adaptatie

Om ook in de toekomst prettig te kunnen wonen, werken en recreëren moeten steden en dorpen ingericht worden met het oog op de toekomst. Kansen moeten benut worden om het gebied klimaat robuust in te richten. Zo is het mogelijk om het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte en de gevolgen van een mogelijke overstroming.

Bij de inrichting van het plangebied kan hierop geanticipeerd worden door bijvoorbeeld het percentage verhard oppervlak te verminderen en het plangebied groener in te richten. Door nú maatregelen te nemen, worden steden en dorpen mooier en wordt grote schade in de toekomst voorkomen. Voor veel maatregelen geldt bovendien dat ze kosteneffectief zijn, als ze

maar in een vroeg stadium in het proces worden meegenomen. Met voorgenoemd advies wordt bij de concrete uitvoering van de plannen rekening gehouden.

Toename verharding

In de huidige situatie is het terrein vrijwel volledig verhard. In de nieuwe situatie is er sprake van een meer groenere inrichting. De oppervlakte verharding neemt in de toekomstige situatie dan ook af. Daarnaast wordt een jachthaven aangelegd en worden de bestaande watergangen in het gebied gedempt. Een overzicht van de huidige en toekomstige verharding is in onderstaand overzicht (figuur 3.1) weergegeven. Aanvullende compenserende maatregelen zijn dan nodig omdat sprake is van het dempen van bestaande watergangen. In het overzicht is te zien dat hiermee een oppervlakte van 475 m² gepaard gaat. De nieuwe haven heeft een oppervlakte van 1.075 m². Het dempen van water dient één op één plaats te vinden. Er wordt daarmee voldaan aan de benodigde watercompensatie. En door de toename van de oppervlakte van water is daarmee ook sprake van voldoende opvang bij piekbuien.

Watertoets

opruimen verhard opp bestaande situatie: 11140 m2

dempen watergangen: 475 m2

verhard oppervlak nieuwe situatie:

bestrating openbaar gebied: 5437 m2

bebouwing: 4859 m2

kavels (50% van kaveloppervlak): 786 m2

totaal verhard oppervlak nieuwe situatie: 11082 m2

In de bestaande situatie is er meer verhard oppervlak (11140 m2) dan in de nieuwe situatie (11082 m2) daardoor hoeft er geen watercompensatie plaats te vinden voor het nieuwe verhard oppervlak.

Dempingen van watergangen dienen wel 100% gecompenseerd te worden: 475 m2

Te compenseren verhard oppervlak: 475 m2

Watercompensatie

Nieuwe watergang (haven): 1075 m2

Met het toevoegen van de 1075 m2 aan water wordt er voldaan aan de watercompensatie plicht van 475 m2.

Figuur 3.1 Oppervlakten beoogde ontwikkeling

Afkoppelen en waterkwaliteit

Om het aantal overstortingen van rioolwater en de belasting van rioolwaterzuiveringen te beperken, is het uitgangspunt om regenwater en rioolwater zoveel mogelijk gescheiden af te voeren. Met betrekking tot de riolering is er overleg met de gemeente. De insteek is een nieuw gescheiden rioolstelsel aan te leggen voor de nieuwbouw. Hemelwater wordt rechtstreeks op het boezemwater geloodst en het vuilwater wordt verzameld en middels nieuw een te realiseren rioolgemaal afgevoerd via een bestaand gemeentelijk rioolstelsel naar de rioolzuivering.

Waterkwaliteit

Om een goede waterkwaliteit te realiseren is het nodig dat wordt voorkomen dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater terecht komen. De bouwwijze en onderhoudstechniek moeten emissievrij zijn. Ook is het nodig dat gebouwd wordt met milieuvriendelijk en duurzaam materiaal. Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling derhalve geen negatieve effecten voor de waterhuishoudkundige situatie.

3.4 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het IJsselmeer dat op circa 3 kilometer van het plangebied is gelegen. Directe effecten, zoals verstoring, verontreiniging, versnippering etc. zijn op deze afstand uit te sluiten. Indirecte hinder als gevolg van verkeersbewegingen zijn ook niet aan de orde, omdat autoverkeer de natuurgebieden niet hoeft te kruisen om de planlocatie te bereiken. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige gebied ligt op 9,6 km afstand. De verkeerstoename heeft geen verrijkende effecten. Verkeer kan enig effect hebben, maar gelet op de ligging nabij de A7 is een toename van verkeersbewegingen in de omgeving als direct gevolg van de woningen verwaarloosbaar.

Zekerheidshalve is voor de ontwikkeling een stikstofonderzoek uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie nergens hoger is dan afgerond 0,00 mol/ha/jaar en er derhalve geen relevant effect is. Negatieve effecten in de vorm van vermisting en verzuring zijn derhalve niet aan de orde. De aanleg- en exploitatiefase zijn in dezelfde berekening meegenomen. De effecten van het wegverkeer zijn in de AERIUS-calculator zowel via het SRM-II model als het OPS-model berekend. Hierdoor zijn de effecten van het wegverkeer over een grotere afstand dan 5 kilometer berekend. Voor dit plan geldt geen vergunningplicht op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb).

Gezien de aard en de omvang van de voorgestelde ontwikkelingen en de afstand van het plangebied tot beschermde gebieden, kan worden gesteld dat het plan geen (significante) effecten op de natuurwaarden in de omgeving heeft.

Natuurnetwerk Nederland

Een plan mag geen activiteiten en ontwikkelingen mogelijk maken, die leiden tot significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van de NNN. Het plangebied maakt geen deel uit van het NNN. Er worden daarom geen ingrepen voorgesteld. Vanuit de NNN zijn geen belemmeringen voor dit plan aan de orde.

Soortenbescherming

Het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten vormt een te onderzoeken aspect omdat met de plannen effecten kunnen gaan ontstaan op soorten die beschermd zijn via de Wet natuurbescherming. Hiervoor is een verkennend veldonderzoek uitgevoerd. Uit de quickscan is gebleken dat er mogelijk jaarrond beschermde nesten van huismus, gierzwaluw en kerkuil, algemene broedvogels en verblijfplaatsen van vleermuizen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn. Om overtredingen op de Wet natuurbescherming te voorkomen, dient voor jaarrond beschermde nesten van huismus, gierzwaluw en kerkuil en voor verblijfplaatsen van gebouw bewonende vleermuizen nader onderzoek uitgevoerd te worden.

Voor algemene broedvogels dienen enkele mitigerende maatregelen genomen te worden. Het heeft de voorkeur om buiten het vogelbroedseizoen te werken. Indien toch gestart wordt met de werkzaamheden aan het begin van het vogelbroedseizoen, dan dient het plangebied ruim voor aanvang van het broedseizoen preventief ongeschikt gemaakt te worden. Indien gestart wordt te midden van het vogelbroedseizoen, dient er eerst een controle plaats te vinden door een ter zake kundige ecooloog.

Voor vleermuizen die mogelijk een verblijfplaats hebben in de gebouwen op het plangebied, dient er nader onderzoek uitgevoerd te worden naar aanwezigheid van verblijfplaatsen. Dit onderzoek wordt op dit moment uitgevoerd. De verwachting is dat dit onderzoek na de zomer van 2022 afgerond. Verder dient verstoring door bouwverlichting voorkomen te worden voor vleermuizen die potentieel een verblijfplaats hebben in de woningen naast het plangebied. De verwachting

is dat binnen het plangebied nesten van de gierzwaluw, huismus en kerkuil en zomer- en paarverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis aanwezig kunnen zijn. Daarom is men al begonnen met het uitvoeren van een gewenningsplan voor de mogelijk aanwezige beschermde diersoorten binnen het plangebied. Hiervoor zijn er alvast alternatieve nestmogelijkheden aangebracht voor de gierzwaluw, huismus, kerkuil en dwergvleermuizen.

Indien er echter nesten of vaste verblijfplaatsen worden aangetroffen, dient er eerst een ontheffing op de verbodsartikelen uit de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd bij de Provincie. Om deze ontheffing te verkrijgen, moeten er mitigerende maatregelen worden genomen door bijvoorbeeld het aanbieden van alternatieve nestgelegenheden in de omgeving.

Voor de overige voorkomende soorten dient bij de werkzaamheden rekening gehouden te worden met het broedseizoen van deze soorten. Er mag dan ook niet tijdens het broedseizoen gewerkt worden. Tot slot geldt de algemene zorgplicht. Dit houdt in dat men de plicht heeft om schade aan wilde planten en dieren zoveel mogelijk te voorkomen. Hiermee kunnen negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

3.5 Luchtkwaliteit

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 99 woningen mogelijk. Dit aantal valt ruim onder de grens van 1.500 woningen, die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt dan ook voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk. Dit blijkt ook uit het advies van de FUMO.

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 2021 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de A6, ten oosten van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties, luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2015; 9,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , 14,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en 8,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. De normen liggen voor NO_2 en PM_{10} op 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor $\text{PM}_{2,5}$ op 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM_{10} bedroeg 6 dagen, ruim onder de toegestane 35 dagen.

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

Externe veiligheid

Buisleidingen

Op circa 225 meter van het plangebied (ten noorden en oosten) ligt een ondergrondse leiding voor het transport van aardgas. De leiding is in beheer bij de N.V. Nederlandse Gasunie. Het betreft een leiding met een inwendige diameter van acht inch en een maximale werkdruk van 40 bar. Het invloedsgebied van deze leiding reikt tot 95 meter, het plangebied valt hier niet in. Een berekening of verantwoording van het groepsrisico is niet noodzakelijk.

Inrichtingen

Nabij het plangebied is een risicovolle inrichting gelegen waarvan het invloedsgebied is gelegen over het plangebied. Dit betreft het tankstation Slump aan de Zeedijk 1. Het betreft een verkooppunt Motorbrandstoffen met LPG. Bij dergelijke tankstations zijn drie bronnen die een risico op de omgeving kunnen vormen. Dit betreft het vulpunt, het reservoir en de LPG-afleverinstallatie. Deze worden hierna per risicobron afzonderlijk beschreven.

1. Vulpunt

Voor het vulpunt geldt een plaatsgebonden risicocontour van 35 meter en een groepsrisicocontour van 150 meter. Het vulpunt bevindt zich eveneens op de locatie van het tankstation op een afstand van circa 50 meter tot de grens van het plangebied. De woningen gebouwd buiten de plaatsgebonden risicocontour maar wel binnen de groepsrisicocontour.

2. Reservoir

Voor het reservoir geldt een plaatsgebonden risicocontour van 25 meter en een groepsrisicocontour van 150 meter. Het reservoir bevindt zich eveneens op de locatie van het tankstation op een afstand van circa 50 tot de grens van het plangebied. De woningen gebouwd buiten de plaatsgebonden risicocontour maar wel binnen de groepsrisicocontour.

3. LPG-afleverinstallatie

Tot slot dient rekening gehouden te worden met de risico contour van de LPG-afleverinstallatie. Hiervoor geldt vanwege de veiligheid een afstand tot kwetsbare objecten van 15 meter. Binnen de risico contour worden geen woningen voorgesteld. Voor de LPG-afleverinstallatie geldt geen groepsrisicocontour.

Vanwege de ligging van het plangebied binnen de groepsrisicocontour dient door het bevoegd gezag een groepsrisicoverantwoording uitgevoerd te worden alvorens de gewenste ontwikkeling plaats kan vinden. De groepsrisicoverantwoording wordt door de gemeente, omgevingsdienst FUMO en de brandweer uitgevoerd en wordt later toegevoegd.

Vervoer gevaarlijke stoffen

In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling. Op de A6 Knp. Joure vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De woningen worden op ongeveer 320 afstand vanaf deze weg gebouwd. Het invloedsgebied van de weg bedraagt 355 meter. Gelet hierop kan een berekening van het groepsrisico achterwege blijven en dient enkel te worden ingegaan op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Hiervoor wordt de omgevingsdienst en de brandweer om advies gevraagd. Dit advies wordt later verwerkt.

Met de beoogde ontwikkeling worden geen risicovolle bronnen mogelijk gemaakt. Hiermee worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Met de beoogde ontwikkeling is er sprake van een afname aan verharding. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.7 Cultuurhistorie

Cultuurhistorie

De staat van deze panden is dermate slecht, dat een geschikte herinvulling van de gebouwen niet tot de mogelijkheden behoort. Daarom worden de panden gesloopt. Met de totstandkoming van het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met het historische karakter van deze gebouwen. De te bouwen woningen zijn afgestemd op de kenmerken van de omgeving en op de bestaande bebouwing in het plangebied. De ontwikkeling past binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur. Hierbij is rekening gehouden met het uitgangspunt van behoud van de identiteit van het



plangebied, herstel van de cultuurhistorische samenhang en het aansluiten op de korrelgrootte van de industriële monumenten. Het is dan ook niet noodzakelijk om nadere regels te stellen ter bescherming van cultuurhistorische waarden.

Er wordt met respect gehandeld ten aanzien van de cultuurhistorische waarden door bij de ontwikkeling van de architectuur in te spelen op karakteristieke architectuurprincipes uit het gebied en door de haven terug te brengen. Hiermee kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Archeologie

De provincie beveelt in het plangebied aan om bij ingrepen van meer 5.000 m² een karterend archeologisch onderzoek te verrichten voor de periode steentijd-bronstijd. Een uitsnede van de archeologische waardenkaart, voor deze periode, is weergegeven in figuur 3.2. Voor de periode ijzertijd-middeleeuwen geldt voor het noordelijk deel van het plangebied een onderzoeksplicht bij ingrepen van meer 5.000 m² en voor het zuidelijk deel een onderzoeksplicht bij ingrepen groter dan 50 m². Een uitsnede van de archeologische waardenkaart, voor deze periode, is weergegeven in figuur 3.3.

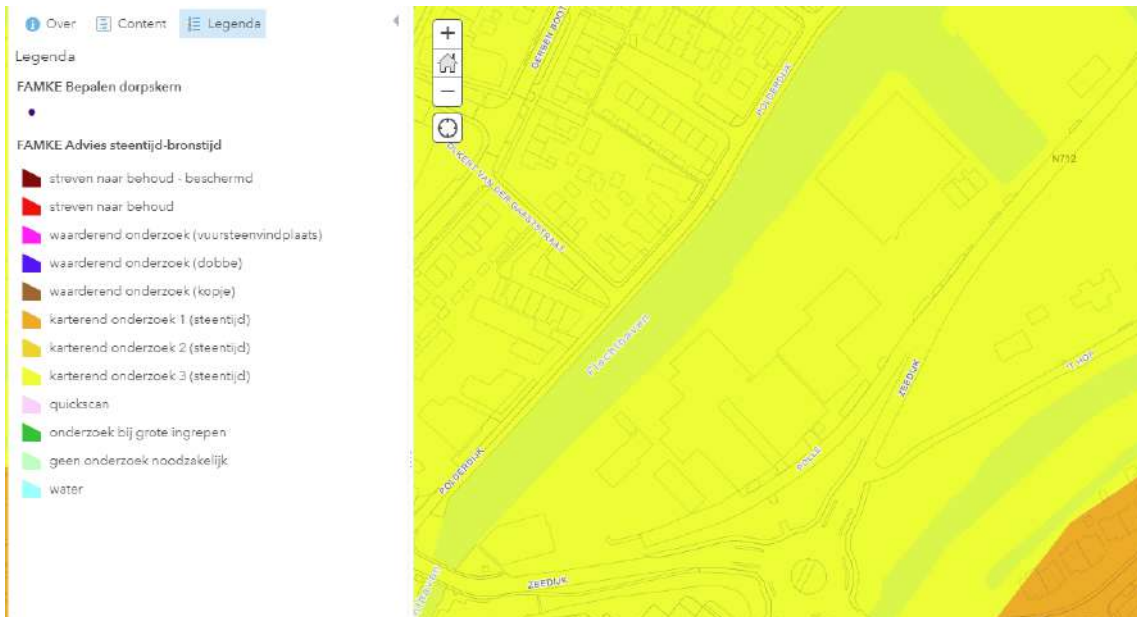
Deze verwachtingen leidden er toe dat er in het gebied een inventariserend archeologisch onderzoek moest worden uitgevoerd. Dit onderzoek (*Lemmer, Zeedijk-De Polle, gemeente Lemsterland, 2009-05/05, De steekproef, juni 2009*) is reeds gedaan ten tijde van het opstellen van het geldende bestemmingsplan 'De Polle'. Voor een gedeelte van het noordelijke deel van het plangebied is geen onderzoek uitgevoerd. In figuur 3.4 is weergegeven voor welk deel al een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Dit gebied is circa 3.700 m² groot en ook al grotendeels bebouwd en dus ook al verstoord. Daarom is voor dit gedeelte van het plangebied geen archeologisch onderzoek nodig.

Uit de resultaten van het booronderzoek blijkt dat de bodem binnen het plangebied tot grote diepte verstoord en opgehoogd is. Op veruit de meeste boorlocaties beginnen de natuurlijke afzettingen pas op twee meter beneden het maaiveld. Dit betekent dat binnen het plangebied geen archeologische resten uit de periode midden-bronstijd tot vroege middeleeuwen meer te verwachten zijn.

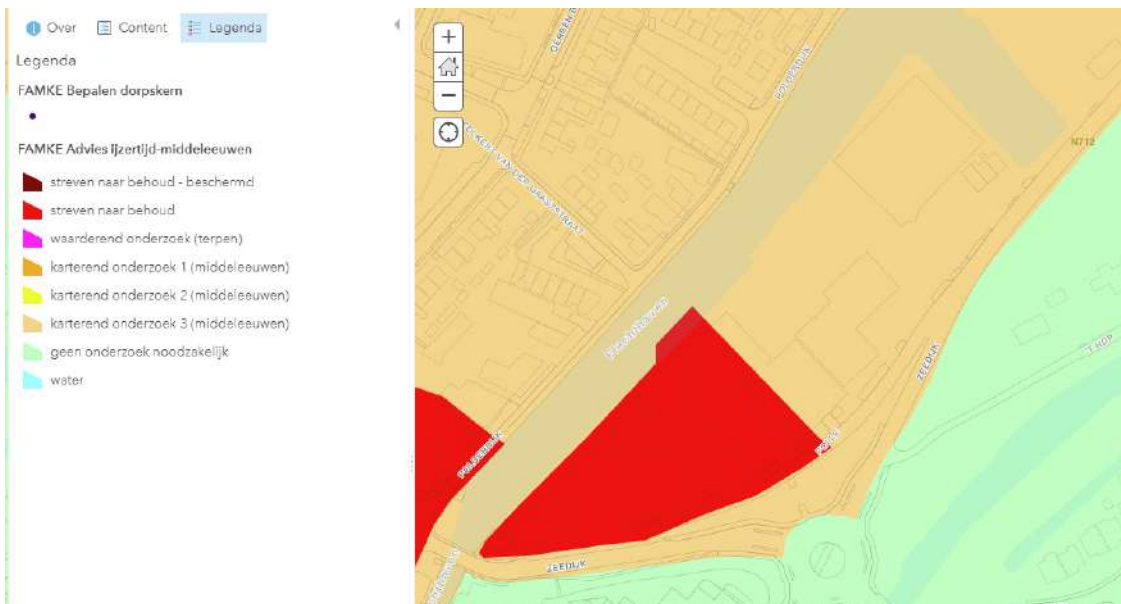
Vanaf ruim twee en een halve meter beneden het maaiveld is binnen het plangebied de top van het dekzand aangetroffen. Dit dekzand vormt binnen het plangebied een tamelijk vlakke plaat waarvan de top is vernat en verspoeld. De podzolbodem die hier oorspronkelijk aanwezig zal zijn geweest is hierdoor grotendeels verloren gegaan. Nergens binnen het plangebied zijn archeologische indicatoren aangetroffen.

Gezien de sterke verstoring van de bovenste meters van de bodem binnen het plangebied, de door verspoeling en vernatting aangetaste top van het aangetroffen dekzand en het ontbreken van archeologische indicatoren hierin, geeft het uitgevoerde onderzoek geen aanleiding tot het adviseren van beschermende en/of beperkende maatregelen of archeologisch vervolgonderzoek. Indien tijdens werkzaamheden archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, dan worden deze gemeld bij de gemeente Lemsterland conform Monumentenwet 1988, artikel 53 en verder.

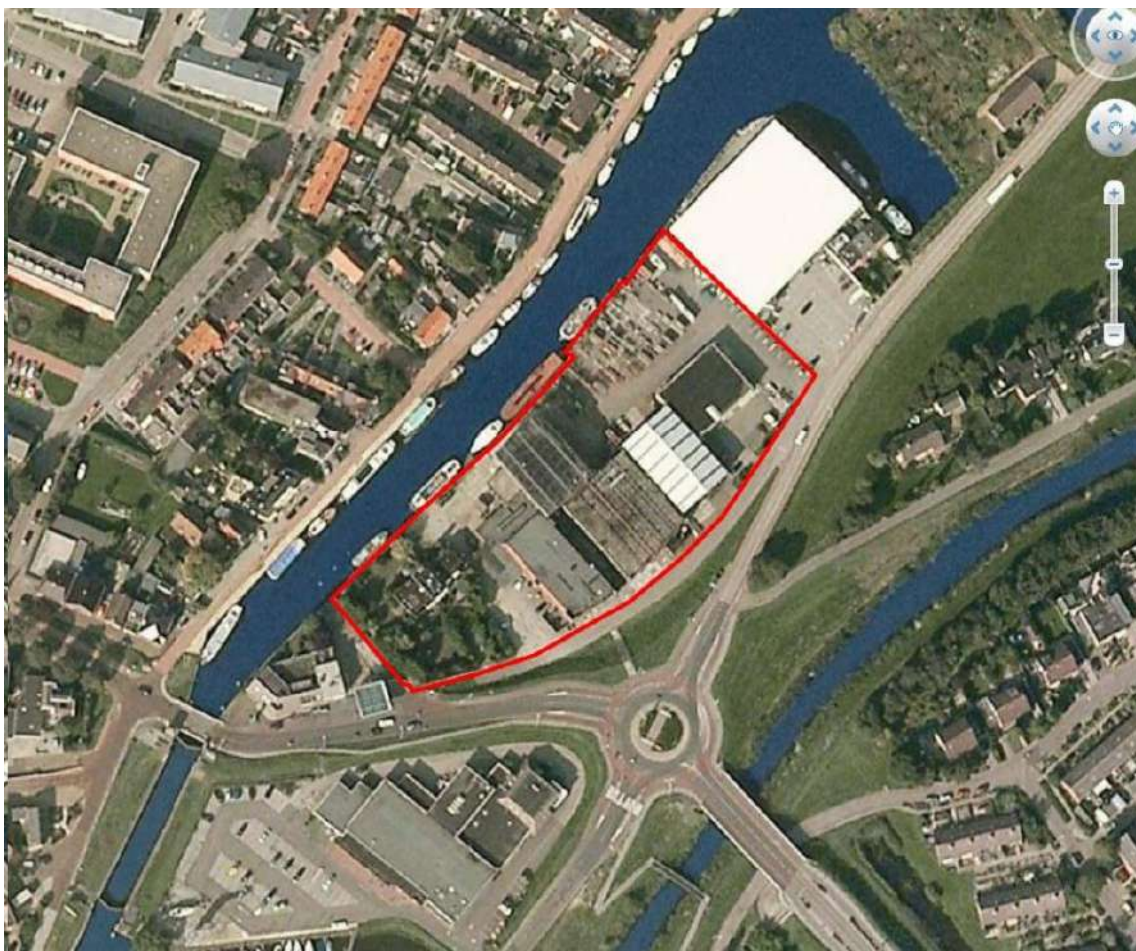
Een nader onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan is niet noodzakelijk. Vanuit archeologie worden er geen negatieve effecten verwacht.



Figuur 3.2 Uitsnede Friese Archeologische Monumentenkaart Extra periode steentijd-bronstijd



Figuur 3.3 Uitsnede Friese Archeologische Monumentenkaart Extra periode ijzertijd - middeleeuwen



Figuur 3.4 Deel waarvoor al archeologisch onderzoek is uitgevoerd

Voor de gebieden waarvoor 'streven naar behoud' geldt is in het bestemmingsplan een beschermende archeologische regeling in de vorm van een dubbelbestemming Waarde - Archeologie' opgenomen. Archeologische waarden worden zodoende niet aangetast en negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

3.8 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens 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

Voor dit plan zijn de volgende mitigerende maatregelen bekend:

- Om overtredingen op de Wet natuurbescherming te voorkomen, dient voor jaarrond beschermde nesten van huismus, gierzwaluw en kerkuil en voor verblijfsplaatsen van gebouw bewonende vleermuizen nader onderzoek uitgevoerd te worden.
- Voor algemene broedvogels dienen enkele mitigerende maatregelen genomen te worden. Het heeft de voorkeur om buiten het vogelbroedseizoen te werken.



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. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.