

‘De Kortsluiting’ te Winsum

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

20190753

projectleider:

drs. ing. T. de Jong

auteur(s):

ing. E.E. Barendregt

planstatus

datum:

04-06-2019

opdrachtgever:

Gemeente Het Hogeland

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	3
1.3 Leeswijzer	3
2. Plaats en kenmerken van het plan	5
2.1 Plaats van het plan	5
2.2 Kenmerken van het plan	9
2.3 Cumulatie	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1 Verkeer	12
3.2 Geluid	12
3.3 Luchtkwaliteit	13
3.4 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	13
3.5 Bodem en water	14
3.6 Ecologie	15
3.7 Stilte en duisternis	16
3.8 Trillingen	16
3.9 Cultuurhistorie en archeologie	17
3.10 Aanlegwerkzaamheden	17
3.11 Mitigerende maatregelen	17
4. Conclusie	19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De verkeersstromen in Winsum concentreren zich op de provinciale wegen N361, N363 en N996 (Onderdendamsterweg). Op en rond deze wegen zijn en worden diverse maatregelen genomen om de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren.

De ontwikkeling heeft betrekking op één van deze maatregelen. Dit betreft de nieuwe verbinding tussen de N361 en de N996 (Onderdendamsterweg). Met deze maatregel wordt het volgende nagestreefd:

- de bevordering van de doorstroming van het verkeer;
- een vermindering van doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Winsum.

Om het planvoornemen mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een tracélengte van 5 kilometer of meer (onderdeel D1.2). De beoogde ontwikkeling betreft de aanleg van een nieuwe weg met 2 x 1 rijstrook en blijft daarmee (ruim) onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

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

In een m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende plan 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 plan;
- de omvang van het plan;
- 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, gelet op bovenstaande aspecten, wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, inclusief 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 plan;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

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

2. Plaats en kenmerken van het plan

2.1 Plaats van het plan

Het plangebied bevindt zich ten noorden van de bestaande dorpsbebouwing van Winsum. In figuur 2.1 is het plangebied aangegeven. De gronden zijn momenteel voor het overgrote deel agrarisch in gebruik, wat past bij de ligging in het buitengebied. In het plangebied is geen bebouwing aanwezig. Wel bevindt zich in het plangebied een deel van de spoorlijn Groningen - Roodeschool – Eemshaven. Ten zuiden van het plangebied zijn de woonwijk Obergum-Noord en het Terra Praktijkonderwijs Winsum gelegen.

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich het kenmerkende buitengebied van het Hogeland. Op ongeveer vijfhonderd meter ten noorden van het plangebied ligt de wierde Ranum. Op en bij de wierde staan twee boerderijen. Achter een van de boerderijen ligt het oude kerkhof van de wierde waarop zich de fundamenteën van een kerk bevinden. Tussen de dorpsbebouwing en het buitengebied bevindt zich een groene afscherming die wordt gevormd door weiland en bosschages. Deze zijn aan de Tageteshof en ten noorden van de percelen aan de Petunialaan aanwezig en ook aan de oostzijde tegenover de woonpercelen aan de B.H. Broekemastraat.

Het plangebied bestaat in de huidige situatie geheel uit land, is geheel onverhard.



Figuur 2.1: Ligging plangebied (rood).



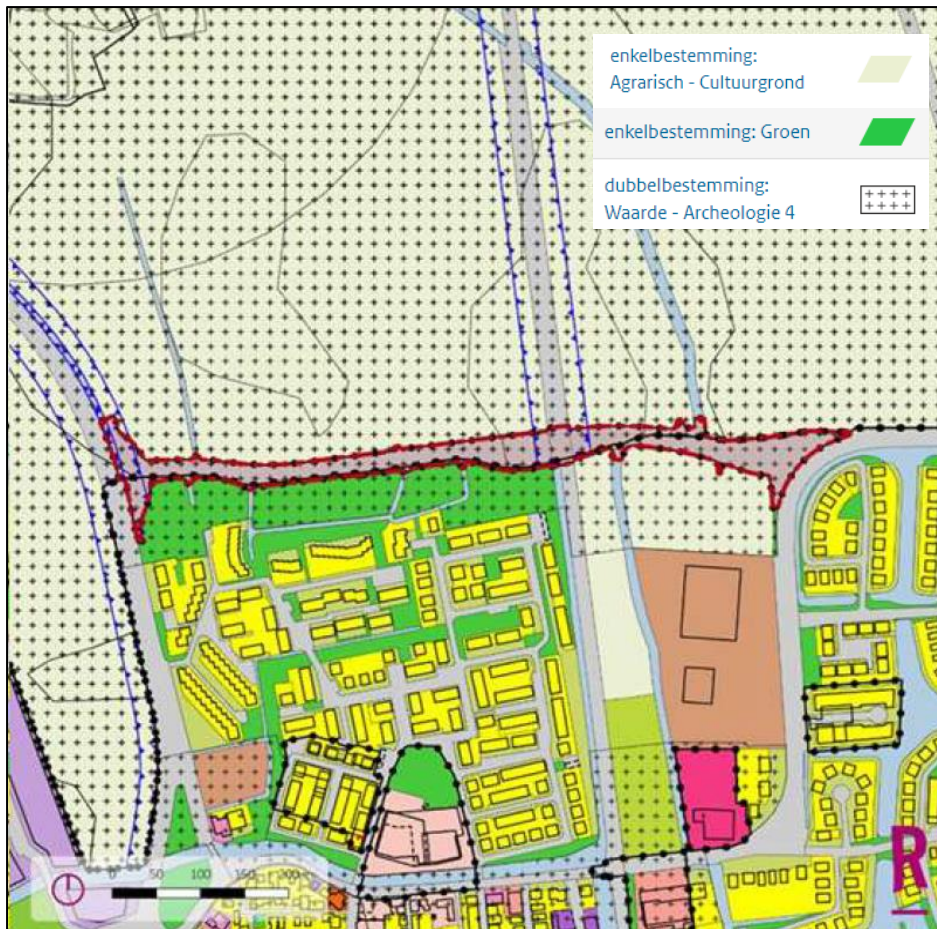
Figuur 2.2: Huidige situatie plangebied (rood).

Voor het plangebied gelden nu de volgende bestemmingsplannen:

- Winsum Dorp, vastgesteld op 28 september 2010, het betreffende deel van het plangebied heeft daarin de bestemmingen 'Groen', 'Agrarisch - Cultuurgrond' en de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4';
- Buitengebied Winsum, vastgesteld op 20 juni 2013, het betreffende deel van het plangebied heeft daarin de bestemmingen 'Agrarisch', 'Verkeer - Railverkeer', 'Water' en de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' en is voorzien van de gebiedsaanduiding Veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen';
- Veegplan Buitengebied Winsum, vastgesteld op 14 december 2017, het betreffende deel van het plangebied is daarin bestemd met de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer' en de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' en is voorzien van de gebiedsaanduiding Veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen'.

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het plangebied kent in de vigerende bestemmingsplannen een dubbelbestemming 'waarde – archeologie – 4' (figuur 2.2). Voor deze dubbelbestemming geldt dat voor ontwikkelingen waarbij het oppervlakte groter dan 200 m² bedraagt en bodemingrepen dieper dan NAP reiken, archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd.



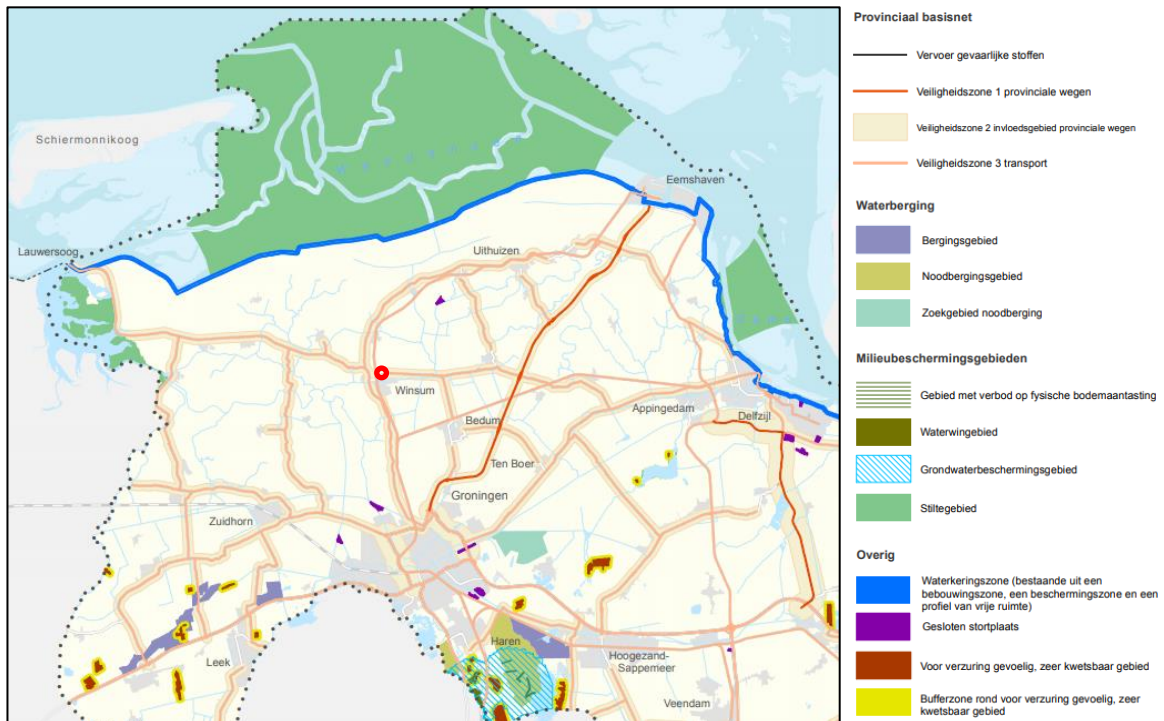
Figuur 2.3: Uitsnede vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van het plangebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl).

Ter plaatse van het plangebied is volgens het bestemmingsplan 'Winsum Dorp' een enkelbestemming 'Agrarisch – Cultuurgrond' aanwezig. Deze gronden zijn bestemd voor cultuurgrond, paden, groenvoorzieningen en water. Op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Verder is het plangebied niet binnen een beschermd stadsgezicht gelegen en zijn er tevens geen monumenten en/of beeldbepalende objecten aanwezig. Wel zijn binnen het plangebied enkele karakteristieke waterlopen en een oude weg aanwezig.

Het plangebied is niet gelegen in kwetsbaar en/of gebied met een beschermde status (figuur 2.4 t/m 2.7). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op circa 9,6 kilometer afstand en betreft het gebied 'Waddenzee'. Het plangebied is eveneens niet gelegen binnen of naast een Natuurnetwerk Nederland (NNN), maar is wel naast een weidevogelgebied gelegen.



Figuur 2.4: Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van stiltegebieden (bron: Atlas Leefomgeving).



Figuur 2.5: Ligging plangebied (rode cirkel) Veiligheid en Milieukaart (bron: Provincie Groningen).



Figuur 2.6: Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland (felgroen) en weidevogelgebied (lichtgroen) (bron: Inventarisatie natuurwaarde, Bügel|Hajema, d.d. 6 februari 2019).



Figuur 2.7: Ligging plangebied (zwarte cirkel) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: Synbiosys Alterra).

2.2 Kenmerken van het plan

De ontwerpsnelheid van de nieuwe weg is 60 km/uur. De weg sluit aan de westzijde aan op de N361 waar momenteel een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt. Het deel van de N361 tot en met de aansluiting van de Kortsluiting ligt binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/uur gaat gelden.

De bebouwde komgrens komt direct ten noorden van de aansluiting. Aan de oostzijde sluit de weg aan op de Onderdendamsterweg waar een maximumsnelheid geldt van 60 km/uur.

De ontwikkeling van de Kortsluiting heeft de volgende gevolgen voor de verkeersafwikkeling:

- een deel van het verkeer uit de woninggebieden De Brake 1 en 2, Ripperda, Potmaar en Onderdendam richting de N361 en de Noord/N363, zal van de nieuwe weg gebruik gaan maken in plaats van de route door het centrum van Winsum. Het gaat om 19% van het huidige verkeer over de Onderdendamsterweg (Verkenning en beoordeling alternatieven 'Kortsluiting Winsum Noord, Sweco, d.d.27 januari 2017);
- ook een deel van het verkeer uit de woninggebieden De Brake 2 en Onderdendam richting de N361 Zuid zal van de nieuwe weg "Kortsluiting" gebruik maken in plaats van de route door het centrum van Winsum. Het gaat om 16% van het huidige verkeer over de Onderdendamsterweg. Verkeer vanuit De Brake 1, Ripperda en Potmaar zal naar verwachting via de Onderdendamsterweg, de Borgweg en De Meeden blijven rijden en geen gebruik maken van de nieuwe weg;
- de kortsluiting zal tevens een functie hebben voor het verkeer tussen de N363/Baflo en de N996/Onderdendam dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Takkebosserweg en Tinnalingerweg/Vennenweg. Geschat wordt dat circa 600 ritten per werkdag zullen verschuiven naar de nieuwe weg;
- op de kortsluiting zelf zullen circa 3.000 motorvoertuigen per werkdag rijden, als gevolg van de kortsluiting neemt het verkeer op de Onderdendamsterweg in het centrum met circa 2.400 motorvoertuigen per werkdag af.

De wegontwerpen ten hoogte van de kruisingen zijn weergegeven in figuur 2.8 tot en met 2.10.



Figuur 2.8: Aansluiting op de Onderdendamsterweg.



Figuur 2.9: Tunnelbak ten hoogte van het spoor.



Figuur 2.10: Aansluiting op de N361

2.3 Cumulatie

Voor zover bekend zijn er geen redelijkerwijs te verwachten nieuwe toekomstige ontwikkelingen in de omgeving waarmee cumulatie verwacht kan worden. Cumulatie van milieueffecten zijn, voor zover relevant, in hoofdstuk 3 per milieuaspect wel beoordeeld.

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 concept-voorontwerpbestemmingsplan die voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer

Verkeer en ontsluiting

De aanleg van de weg is primair gericht op het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid en. De weg heeft zelf geen verkeersaantrekkende werking en zal dus niet leiden tot een significante verkeerstoename. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen worden uitgesloten.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

De beoogde ontwikkeling omvat geen geluidgevoelige functie waarvoor toetsing van de geluidsbelasting nodig is. Het voornemen voorziet in het realiseren van een tweestrooksweg buiten de bebouwde kom. Dit betekent dat de weg een zone van 250 meter kent. Binnen deze zone bevinden zich woningen (geluidgevoelige bebouwing). Dit houdt in dat akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

Adviesbureau WMA heeft een akoestisch onderzoek (d.d. 21 januari 2019) uitgevoerd naar geluideffecten op de woonomgeving in verband met de aanleg van de nieuwe weg en de aanpassingen van de kruisingen, waarbij tevens rekening is gehouden met verandering van verkeersstromen. In het onderzoek is uitgegaan van de aanleg van standaard asfalt (DAB) op de nieuwe weg.

Uit het onderzoek blijkt dat:

- de geluidbelasting vanwege het verkeer op de nieuwe weg maximaal 47 dB is op nabijgelegen woningen. De geluidsbelasting blijft onder de voorkeurswaarde van 48 dB. De toetsing heeft plaatsgevonden op de woningen die het dichtste bij de nieuwe weg liggen. Voor de verder van de weg af gelegen woningen geldt dat de geluidbelasting gelijk of lager is dan 47 dB.;
- de geluidbelasting van de N361 vanwege de aanleg van de kruising en rekening houdend met de verwachte verkeersontwikkeling met maximaal 0,77 dB stijgt. De geluidtoename blijft onder de drempelwaarde van 1,5 dB. In het onderzoek is hierbij rekening gehouden met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Indien de snelheid ter plekke van de aansluiting wordt verlaagd, dan is de geluidtoename lager;
- de geluidbelasting van de Onderdendamsterweg vanwege de aanleg van de kruising en rekening houdend met de verwachte verkeersontwikkeling met maximaal 0,95 dB stijgt. De geluidtoename blijft onder de drempelwaarde van 1,5 dB;
- de geluidbelasting langs de Onderdendamsterweg in het centrum met 1,7 dB daalt.

Omdat de geluidtoename onder de drempelwaarde van 1,5 dB blijft, is er geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Er bestaat geen wettelijke verplichting om maatregelen te nemen om de geluidbelasting te beperken.

De conclusie uit het akoestisch onderzoek is dat op geen van de omliggende woningen de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Negatieve effecten met betrekking tot wegverkeerslawaai kunnen daarmee worden uitgesloten.

3.3 Luchtkwaliteit

In (de omgeving van) Winsum zijn geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit in en om het plangebied is in de huidige situatie goed. Op basis van de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (zowel in 2020 als in 2030) in de directe omgeving van het plangebied een gemiddelde PM₁₀ concentratie geldt van minder dan 18 µg/m³ en een gemiddelde NO₂ concentratie van minder dan 10 µg/m³ (zowel in 2020 als in 2030). De norm voor beide stoffen ligt op 40 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie vanaf 2015). In de huidige situatie liggen de concentraties ruimschoots onder de norm.

In de toekomstige situatie wordt verwacht dat er op de kortsluiting circa 3.000 mvt/etmaal op een werkdag zullen rijden (Kortsluiting Winsum Noord, SWECO, d.d. 27 januari 2017). Met de NIBM-tool is inzichtelijk gemaakt wat de maximale bijdrage aan de luchtkwaliteit van het verkeer zal zijn. De maximale bijdrage van NO₂ concentratie bedraagt 2,61 µg/m³ en voor PM₁₀ zal de maximale bijdrage 0,45 µg/m³ zijn. In de toekomstige situatie zal liggen de concentraties tevens ruimschoots onder de norm.

Het doel van het plan is om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Gelet op de verwachting dat er geen significant extra verkeersaantrekkende werking ontstaat door de uitvoering van het plan, ondervindt het bestemmingsplan vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit per saldo geen belemmeringen. Ten aanzien van het woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen is de verwachting dat de verbeterde doorstroming juist een positief effect zal hebben op de algehele luchtkwaliteit, doordat er in de toekomstige situatie sprake is van minder stilstaand, remmend en optrekkend verkeer door het centrum van Winsum. Met name in het centrum van Winsum aan de Onderdendamsterweg zal de luchtkwaliteit verbeteren. Daartegenover staat de luchtkwaliteit voor de bewoners van de woningen aan de dorpsrand van Obergum - Noord nabij het plangebied ten opzichte van de huidige situatie af zal nemen, omdat het aantal verkeersbewegingen op deze weg afneemt.

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

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

Externe veiligheid

Nabij of in het plangebied zijn de spoorlijn Sauwerd - Roodeschool, de Provinciale weg N361 en de Provinciale weg N996 gelegen. De spoorlijn Sauwerd - Roodeschool kent ter hoogte van het plangebied geen plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶. Tevens kent de spoorlijn een plasbrandaandachtsgebied en een veiligheidszone 3 die tot in het plangebied reikt. Het bestemmingsplan voorziet niet in de bouw van (beperkt) kwetsbare objecten of objecten voor verminderd zelfredzame personen. Derhalve vormen deze gebieden geen belemmering voor het planvoornemen.

Voor de twee provinciale wegen gelden geen plaatsgebonden risicocontouren. Wel liggen er basis van de provinciale weg N361 veiligheidszones over het plangebied. In het advies van de Veiligheidsregio is aangegeven dat in de huidige situatie over de N996 vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De veiligheidsregio acht het aannemelijk en wenselijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruik gaat maken van de nieuwe weg, in plaats van de bestaande weg, omdat de bestaande route door het dorp gaat en de Kortsluiting buiten de bebouwde kom ligt, wat een significante verbetering van de externe veiligheidssituatie oplevert.

Uit het advies van de Omgevingsdienst Groningen (d.d. 29 mei 2019) blijkt dat voor de Kortsluiting een veiligheidszone 3 transport gaat gelden. Voor deze zone geldt een afstand van 30 meter. Binnen deze zone zijn geen bestemmingen voorzien en gelegen voor functies voor verminderd zelfredzame personen. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 60 meter.

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

Risico's op rampen door klimaatverandering

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal het verhard oppervlak toenemen. In het ontwerp is echter rekening gehouden met afstromen van het hemelwater direct naar de bermen. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe.

3.5 Bodem en water

Bodem

Binnen het plangebied is op basis van het bodemloket geen vervuiling bekend. Tevens wordt met het planvoornemen geen verblijfsruimte waar personen een structureel deel van de dag kunnen verblijven mogelijk gemaakt. Naar aanleiding van het bovenstaande is nader onderzoek naar bodemverontreiniging niet noodzakelijk.

De vrijkomende grond uit de tunnelbak wordt onderzocht en dient te worden afgevoerd. Afvoeren hoeft niet als de gemeente nog een locatie heeft om deze grond her te gebruiken.

Er zullen geen verontreinigde materialen gebruikt worden voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling zelf heeft geen negatieve gevolgen voor bodemkwaliteit.

Water

Op basis van onder andere de watertoets en het vooroverleg heeft het waterschap Noorderzijlvest een aantal aandachtspunten meegegeven.

Het tracé valt nagenoeg samen met de grens van de twee peilgebieden 2e Schil Electraboezem (GPGKGM155) en Pop (GPGKST0320). Dit vraagt aandacht in de detailuitwerking wat betreft watergangen en kunstwerken. Voor het ontwerp van de weg zijn de streefpeilen van beide gebieden van belang. Deze zijn:

- 1.07 m NAP voor peilgebied 2e schil van de Electraboezem (zuidzijde van de weg);
- -1.05 m NAP (zomerpeil) en -1.24 m NAP (winterpeil) voor peilgebied Pop (noordzijde van de weg).

Ook heeft het waterschap aangegeven dat de beoogde nieuwe dam aan de westzijde van het plangebied de peilscheiding vormt en daardoor zonder duiker uitgevoerd moet worden.

Door de aanleg van de weg neemt het verhard oppervlak met ongeveer 4.900 m² toe. Compensatie voor versnelde afvoer van het hemelwater als gevolg van deze verharding is alleen noodzakelijk wanneer het afstromende regenwater wordt opgevangen en daarna afgevoerd. Het advies van het Waterschap Noorderzijlvest is conform de Beleidsnotitie Water en Ruimte het afstromende regenwater direct af te laten voeren via de bermen. Dit heeft twee voordelen:

- op deze manier vindt er geen versnelde afvoer plaats en hoeft niet te worden gecompenseerd;
- de berm functioneert als bodempassage voor mogelijk licht verontreinigd afstromend hemelwater.

Het Waterschap Noorderzijlvest vraagt aandacht voor de afvoer van het hemelwater uit de tunnelbak. Indien het hemelwater niet als 'schoon' kan worden aangemerkt dient het te worden afgevoerd naar de riolering. Als het hemelwater schoon is dient het te worden geloosd op het oppervlaktewater dat onderdeel uitmaakt van de 2e Schil Electraboezem. Dit is aan de zuidzijde van de weg.

Wanneer aan bovenstaande punten wordt voldaan kunnen negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het watersysteem ter plaatse worden uitgesloten.

3.6 Ecologie

Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is het plangebied niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het Natuurnetwerk Nederland kunnen dan ook worden uitgesloten. Voor het onderzoeken van de mogelijke effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden is door onderzoeksbureau Bügel|Hajema een 'Inventarisatie natuurwaarden' uitgevoerd (d.d. 6 februari 2019).

Uit de toetsing blijkt dat het plangebied niet ligt of grenst aan een in het kader van de Wnb beschermd gebied. Het meest nabijgelegen gebied beschermd door middel van de Wnb betreft het Natura 2000-gebied Waddenzee, dat is gelegen op een afstand van ruim 9 km ten noorden van het plangebied. Het meest nabijgelegen onderdeel van het NNN ligt op ruim 3 km ten zuiden en zuidoosten van het plangebied. Op een afstand van ruim 1 km ten westen van het plangebied ligt aangewezen bos en natuurgebied buiten het NNN. De graslanden direct ten noorden van de Onderdendamsterweg en ten oosten van de spoorlijn zijn aangewezen als weidevogelleefgebied. Het plangebied ligt derhalve deels in aangewezen weidevogelleefgebied. Hiervoor is aanvullend onderzoek gedaan naar weidevogels en andere broedvogels in het aangrenzende weidevogelleefgebied binnen de invloedsfeer van een provinciale weg op 5 mei 2018. Bij de inventarisatie bleek een enkele scholekster aanwezig, deze vertoonde echter geen specifiek nest- of territorium indicerend gedrag. Afgezien van de scholekster bleek dat er geen weidevogels in het plangebied aanwezig waren. Uit het nader onderzoek naar weidevogels komt ook naar voren dat er geen weidevogels in het gebied grenzend aan het plangebied broeden.

Ten aanzien van de ligging in het aangewezen weidevogelleefgebied is mede naar aanleiding van het aanvullend onderzoek overleg met de provincie Groningen gevoerd. De provincie heeft aangegeven dat niet gecompenseerd hoeft te worden voor mogelijke verstoring van het weidevogelleefgebied. Negatieve effecten op het aangrenzende weidevogelleefgebied kunnen worden uitgesloten.

Gezien de aard van de ontwikkelingen, de terreinomstandigheden en de ligging van het plangebied, worden geen negatieve effecten verwacht op gebieden die in het kader van de Wnb en het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid beschermd zijn.

Soortenbescherming

Om de mogelijke effecten van het plan op beschermde soorten te onderzoeken is tevens een inventarisatie van het plangebied uitgevoerd. Aanvullend soortgericht onderzoek is uitgevoerd naar de beschermde zoogdier(soort)en, vleermuizen en waterspitsmuis. Daarnaast is een broedvogelinventarisatie uitgevoerd op 5 mei 2018 en is op 18 april 2019 in het plangebied geïnspecteerd op de aanwezigheid van roeken.

Op basis van het uitgevoerde aanvullende onderzoek kan gesteld worden dat in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn en dat het plangebied geen leefgebied vormt voor waterspitsmuis en deze soort daar niet voorkomt.

De es, waarin een verblijfplaats van vleermuizen niet uitgesloten kan worden, en direct omliggende bomen in het bosje aan de Ranumerweg blijven staan. Om negatieve effecten op de mogelijke verblijfplaats van vleermuizen te voorkomen dient tijdens de werkzaamheden en tijdens het gebruik van de afrit gebruik te worden gemaakt van verlichting met gerichte lichtarmaturen die geen lichtuitstraling richting de bosrand veroorzaken. Deze mitigerende maatregelen betreffen uitvoeringsaspecten die op deze plaats reeds worden benoemd ter informatie en voor de volledigheid. Bij de verder uitwerking van het plan wordt hier rekening mee gehouden.

In de bebouwde kom van Winsum bestaat er overlast van de roek. Om deze reden heeft op 18 april 2019 in en rondom het plangebied een inspectie naar roeken plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat in de (deels te kappen) bosschages aan de Onderdendamsterweg geen roekennesten zijn aangetroffen, maar wel in het bosschages meer naar het westen. Daarnaast is een boomholte aan de westzijde van het plangebied geconstateerd waarin een verblijfplaats voor vleermuizen niet kan worden uitgesloten. Aangezien deze bosschages en de boom buiten het plangebied zijn gelegen, zijn er ten aanzien van het bestemmingsplan geen belemmeringen. Het doel is ook dat deze bomen behouden blijven. Bij de uitvoering van de werkzaamheden kan het bij het vernieuwen van de sloot nodig zijn om bomen aan de oeverzijde te kappen. Indien er bomen gekapt gaan worden, dan gebeurt dit op basis van de vereisten van de Wnb.

Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, kunnen in gebruik zijnde nesten van vogels in het plangebied worden verstoord of vernietigd; ook dit is bij wet verboden. Vernietiging of verstoring van in gebruik zijnde nestplaatsen kan voorkomen worden door bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen.

Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen kunnen verblijfplaatsen van enkele algemene amfibieën of zoogdierensoorten worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De te verwachten algemene soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deze soorten hoeft om die reden geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de algemene zorgplicht van de Wnb.

Gezien de bovenstaande maatregelen staat de Wnb, met inachtneming van de voorgestelde maatregelen, de uitvoering van het plan niet in de weg. Er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

3.7 Stilte en duisternis

De nieuwe weg leidt tot een toename van de geluidbelasting, ook van de onbebouwde omgeving. Dit betekent dat een deel van de stilte verloren gaat ter plaatse van het agrarische gebied ten noorden van de Korstsluiting. Gelet echter op het grote belang van de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het dorpsgebied van Winsum, wordt het verlies aan stilte aanvaardbaar geacht.

Overigens zal de weg ter plaatse van het spoor in een tunnelbak worden aangelegd. Daardoor ligt de weg gedeeltelijk onder maaiveldniveau, waardoor de omgeving deels afgeschermd wordt van zowel het licht als het geluid van het verkeer. Op de kruisingen en in de tunnelbak wordt uit verkeersveiligheidsoverwegingen wel verlichting geplaatst. Door afschermende armaturen te plaatsen, wordt onnodige lichtuitstraling op de omgeving voorkomen.

Doordat de rijlijnen van de nieuwe weg grotendeels parallel lopen met de gevels van de omliggende woningen zal van lichthinder als gevolg van inschijnende koplampen alleen sprake zijn in de nabijheid van kruisingen. Door de aanplant van een lage haag kan eventuele lichthinder als gevolg van de weg afgeschermd worden, zonder dat het doorzicht vanuit de woningen en tuinen over het achterliggende agrarische gebied ontnomen wordt. Ook ten aanzien van het aspect lichthinder weegt het belang van de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het dorp zwaarder, dan een gewijzigde situatie ten noorden van het dorp.

Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op de stilte en duisternis ter plaatse kunnen worden uitgesloten.

3.8 Trillingen

Het gebruik van de nieuwe weg door onder meer vrachtverkeer, kan leiden tot trillingen. Trillingen verplaatsen zich via vaste materie, zoals de bodem, wanden en vloeren en worden voornamelijk

veroorzaakt door veranderingen in het wegdek zoals bij bruggen of verkeersdrempels. De trilling van het wegverkeer wordt geadsorbeerd door de bodem en neemt af naarmate de afstand groter wordt. Gezien de afstand tot de omliggende (woon)gebouwen, de bodemgesteldheid en het geprognosticeerde aantal (zware) motorvoertuigbewegingen zal geen sprake zijn van een onaanvaardbare mate van hinder voor omwonenden. Ook is er geen sprake van veranderingen in wegdek zoals bruggen en/of drempels.

Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op trillingen ter plaatse kunnen worden uitgesloten.

3.9 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 zijn in en nabij het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel zijn binnen het plangebied enkele karakteristieke waterlopen en een oude weg aanwezig. In het ontwerp is hier rekening mee gehouden. Ter plaatse van de oude weg zal in het kader van het hierna beschreven archeologische onderzoek een proefsleuven onderzoek worden uitgevoerd.

Bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan zal er wat betreft de karakteristieke waterlopen voor worden gezorgd dat deze geen onevenredige schade oplopen door de aanleg van de weg.

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

Archeologie

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 geldt voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 4'. Voor deze dubbelbestemming geldt dat voor ontwikkelingen waarbij het oppervlakte groter dan 200 m² bedraagt archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd (onderzoeksplichtig zijn).

Het plangebied beslaat een oppervlakte groter dan 200 m², daarom is een archeologisch bureau- en booronderzoek uitgevoerd (MUG, d.d. 21 maart 2018). Uit dit onderzoek blijkt dat vervolgonderzoek benodigd is. Ter bescherming van de archeologische waarden is een archeologische dubbelbestemming gelegd op de gronden die onderzocht worden. De resultaten van het vervolgonderzoek kunnen tot gevolg hebben dat de archeologische dubbelbestemming geheel of gedeeltelijk wordt verwijderd of wordt aangepast. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.10 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Voor de nabijgelegen woningen zullen de aanlegwerkzaamheden voor tijdelijke overlast kunnen zorgen. Echter is deze overlast van korte duur en enkel overdag en wordt hierdoor aanvaardbaar geacht.

3.11 Mitigerende maatregelen

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

- Door afscherpende armaturen te plaatsen, wordt onnodige lichtuitstraling op de omgeving voorkomen.
- Door de aanplant van een lage haag kan eventuele lichthinder als gevolg van de weg afgeschermd worden, zonder dat het doorzicht vanuit de woningen en tuinen over het achterliggende agrarische gebied ontnomen wordt.
- Tijdens de werkzaamheden en tijdens het gebruik van de afrit dient gebruik te worden gemaakt van verlichting met gerichte lichtarmaturen die geen lichtuitstraling richting de bosrand veroorzaken.

- In verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels dienen de werkzaamheden ten behoeve van de beoogde ontwikkeling uitgevoerd of op zijn minst aangevangen te worden buiten het broedseizoen van in de omgeving voorkomende broedvogels.
- Maatregelen die voortkomen uit het aanvullend archeologische onderzoek.
- Tunnelbak (water): Indien het hemelwater niet als 'schoon' kan worden aangemerkt dient het te worden afgevoerd naar de riolering. Als het hemelwater schoon is dient het te worden geloosd op het oppervlaktewater dat onderdeel uitmaakt van de 2e Schil Electraboezem.

Verder zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk.

4. Conclusie

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