

---

## MEMO

Van : Ir. Tanja Bremer  
Project : Lauwersoog-Waddenkwartier  
Opdrachtgever : Gemeente De Marne

Datum : 15 maart 2018  
Aan :  
CC :

Betreft : Nieuwe visie op m.e.r.-beoordelingsbeslissing

---



In deze memo wordt een aanvulling gepresenteerd op de vormvrije m.e.r.-beoordeling van 7 november 2017, opgesteld door Rho adviseurs. Aanleiding hiervoor is het beschikbaar komen van nieuwe informatie, die leidt tot een ander eindoordeel.

### 1. Wat vooraf ging

Op 7 november 2017 heeft Rho adviseurs een notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan Lauwersoog-Waddenkwartier. Op grond van dit document hebben zowel B&W als de gemeenteraad van Lauwersoog De Marne op 28 november 2017 besloten dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure nodig is, aangezien de plannen onvoldoende zijn afgebakend zodat op voorhand niet kan worden gesteld dat er geen sprake zal zijn van belangrijke nadelige effecten op het milieu. De belangrijkste milieueffecten worden op grond van de m.e.r.-beoordeling van november 2017 veroorzaakt door de toename van verkeer, de gevoelige omgeving (nabijgelegen Natura 2000-gebieden) in relatie tot de bouwhoogte en verstoring en ingrepen in de zone van de waterkering.

### 2. Wat is gewijzigd

Het structuurplan (ontwerpkader) is verder uitgewerkt en er zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Dit zijn de Parkeerbalans (Sweco, januari 2018), de Voortoets ecologie (Rho, januari 2018) en het definitief Structuurontwerp Werelderfgoedcentrum Waddenzee Lauwersoog (DE UNIE ARCHITECTEN en MD LANDSCHAPSARCHITECTEN, januari 2018). Daarnaast is inmiddels een akkoord bereikt met het Waterschap Noorderzijlvest op welke manier de realisatie van het Werelderfgoedcentrum en de aanpassing van de waterkering zich tot elkaar dienen te verhouden. Ten slotte zijn ook enkele deelaspecten in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan nader uitgewerkt.

Uit de parkeerbalans blijkt dat er binnen het plangebied 409 extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd en dat de verkeersgeneratie van de maximale invulling van het plangebied op de drukste dag leidt tot 940 motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm.) extra. De totale verkeersintensiteit op de N 361 bedraagt hiermee 10.240 mvt/etmaal, de toename bedraagt circa 10%.

In de voortoets worden de effecten op twee Natura 2000-gebieden (Waddenzee en Lauwersmeer) beoordeeld, zowel uitgaande van een bezoekerstoename van 150.000 als 165.000 bezoekers per jaar. In de voortoets wordt bekeken of de toename van verkeer een significant effect kan hebben. Met behulp van een aerius-berekening wordt geconcludeerd dat dit niet het geval is. Uit de voortoets blijkt wel dat er mogelijk significante effecten optreden in de bouwfase en door de hoogte van het gebouw in relatie tot verstoring van de duisternis. Deze effecten zijn te ondervangen met mitigerende maatregelen, die in de planontwikkeling en de planning daarvan zullen worden ingebod:

- Om mogelijke significante verstoring van broedvogels te voorkomen dienen eventuele heiwerkzaamheden tijdens de aanlegfase buiten het broedeizoen plaats te vinden. Op basis van de aanwezigheid van de geluidsgevoelige niet-broedvogelsoorten zijn de maanden oktober en november het meest geschikt voor het uitvoeren van eventuele heiwerkzaamheden. Een andere mogelijkheid is het toepassen van andere heitechnieken (o.a. schroeven) om eventuele verstoring te voorkomen.
- Alleen indien de nieuwe gebouwen niet leiden tot nieuwe lichtuitstraling hoger dan 10 meter kunnen significante effecten op voorhand geheel worden uitgesloten. Tijdens de aanlegfase dient de verlichting zo te worden uitgevoerd dat er geen lichtuitstraling is buiten de werkplaats. Dit kan worden bewerkstelligd door te kiezen voor de juiste armaturen en opstelling daarvan.

In de structuurvisie wordt de landschappelijke inpassing uitgewerkt en worden de bouwhoogtes per deelgebied vastgelegd.

### 3. Nieuwe beoordeling

Op grond van de nieuwe informatie is de m.e.r.-beoordeling op onderdelen opnieuw bezien.

De toename van de verkeersintensiteit met circa 10% leidt tot een toename van het verkeerslawaai van minder dan 1 dB. Dit is met het menselijk oor niet waarneembaar. Daarnaast is er geen sprake van een significante toename in concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Ook is het effect op de verkeerssituatie (doorstroming) en parkeersituatie beoordeeld in de nieuwe parkeerbalans. Hieruit blijkt dat er geen verslechtering van de situatie optreedt, mits er 409 extra parkeerplaatsen in het plangebied worden gerealiseerd. Daarnaast blijkt uit de voortoets dat dit ook niet leidt tot een relevante toename van stikstofdepositie in de gevoelige Natura 2000-gebied.

Uit de voortoets blijkt verder dat de verstoring door geluid en meer menselijke aanwezigheid niet significant is. Verstoring door licht is te voorkomen door nieuwe lichtuitstraling hoger dan 10 meter uit te sluiten: dit is als harde randvoorwaarde in het ontwerp meegenomen. Dit sluit aan bij de eisen die zullen volgen uit de status van 'Dark Sky Park', die het Nationaal Park Lauwersmeer is in oktober 2016 door de International Dark Sky Association officieel heeft gekregen. In het ontwerp van gebouw en buitenruimte dient verlichting te worden naar boven en over het wateroppervlak van de Waddenzee en het Lauwersmeer. Hier wordt in het stedenbouwkundig plan reeds rekening mee gehouden.

In de huidige situatie zijn er bouwwerken aanwezig of toegestaan van 6 tot 9 (lokaal 12) meter hoogte. Door de nieuwe ontwikkeling worden groter bouwhoogtes toegestaan, maar hieraan zijn wel randvoorwaarden verbonden, zoals opgenomen in het structuurontwerp: Het buitenprogramma van het Werelderfgoedcentrum op kadeniveau is onderdeel van en toevoeging op de openbaar toegankelijke ruimte, zodat de overgang tussen openbaar landschap en het Werelderfgoedcentrum geleidelijk plaatsvindt. Vanuit de Experience is de wereld van de haven naar alle kanten ervaarbaar. Vanuit de omgeving is het gebouw duidelijk herkenbaar en ervaarbaar als het publieke hoofdgebouw van de haven: er ligt de kans om het unieke karakter van Lauwersoog in de skyline zichtbaar te maken. Gevraagd wordt om een aantrekkelijk icoon dat de skyline van Lauwersoog bepaalt, waarbij hier een zeer heldere overtuigende architectonische onderbouwing nodig is een gebouw of uitzichtpunt met een forse hoogte wordt ontworpen. Een gebouw of uitzichtpunt hoger dan de spuisluizen

vraagt om zeer zorgvuldig ontwerp met een overtuigende onderbouwing, en een respectvolle verhouding tot de spuisluizen.

Zoals reeds aangegeven in de m.e.r.-beoordeling van november 2017 wordt niet verwacht dat er nadelige milieueffecten vanuit water/waterkering zullen optreden, maar het project vindt gedeeltelijk plaats in de beschermingszone van een primaire waterkering. Er is nauw overleg met Waterschap Noorderzijlvest over de ontwikkeling. Om de veiligheid te waarborgen gaat het waterschap Noorderzijlvest de komende jaren de zeedijk nabij het plangebied versterken en verbreden. Het nieuwe profiel van de zeedijk en het voorland is nog niet definitief bepaald. De dijk en het voorland zullen beide versterkt worden. Dit betekent hoogstwaarschijnlijk dat de dijk hoger en breder gaat worden en dat het peil van de kade ook omhoog gaat. In de planvorming wordt hier zo veel mogelijk rekening mee gehouden:

- Er wordt niet op of direct aan de dijk gebouwd, het gebouw op maaiveldniveau wordt op een afstand van minimaal 13 meter uit de teen van de dijk gebouwd. Met de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met een bepaalde mate van tijdelijkheid.
- De kade en openbare ruimte in het Waddenkwartier wordt gesteld op 4,5m + NAP, dit is 1m hoger dan het feitelijk peil ter plaatse.
- De zeekering zal als gevolg van dit project niet worden vergraven of op een andere manier aangetast. Wel wordt er mogelijk op aangesloten door middel van een aanvulling met zand, er worden geen ingrepen in het dijklichaam uitgevoerd.

Doordat rekening wordt gehouden met het project van het Waterschap en inmiddels nauw overleg wordt gevoerd met het waterschap, zijn belangrijke nadelige effecten nu wel uit te sluiten.

#### 4. Conclusies

Als de onderstaande mitigerende maatregelen worden verankerd in de planontwikkeling, kan er op basis van de aanvullende informatie worden geconcludeerd dat belangrijke nadelige effecten op het milieu op voorhand zijn uit te sluiten. In dit geval is er, nu het project nader is onderzocht en afgebakend, geen noodzaak tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

Verplichte mitigerende maatregelen:

- Eventuele heiwerkzaamheden tijdens de aanlegfase dienen buiten het broedeizoen plaats te vinden, de maanden oktober en november zijn het meest geschikt voor het uitvoeren van eventuele heiwerkzaamheden. Een andere mogelijkheid is het toepassen van andere heitechnieken (o.a. schroeven) om eventuele verstoring te voorkomen.
- Nieuwe gebouwen mogen niet leiden tot nieuwe lichtuitstraling hoger dan 10 meter boven maaiveld; dit kan worden vastgelegd in de ontwerpfase en (vervolgens) in de omgevingsvergunning
- Tijdens de aanlegfase moet de verlichting zo worden uitgevoerd dat er een minimale uitstraling is naar de omgeving.
- Gebouwen en andere bouwwerken die hoger zijn dan de spuisluizen moeten zorgvuldig worden ingepast conform de randvoorwaarden uit het structuurontwerp.
- Er moeten voldoende extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit is in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd.