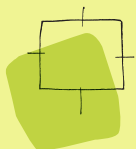
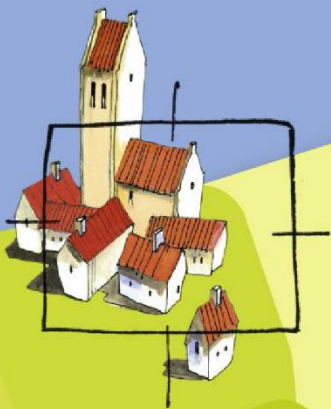


**Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling**  
**Schiermonnikoog -busremise**

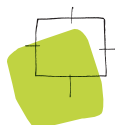


DEFINITIEF



**BügelHajema**

Ruimte voor de leefomgeving



Ruimte voor de leefomgeving

**BügelHajema, Adviseurs voor leefomgeving en omgevingsrecht BNSP**

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Algemeen</b>	<b>3</b>
1.1	Inleiding	3
1.2	Waarom een m.e.r.-beoordeling?	3
1.3	Procedurele aspecten	4
1.4	Inhoudsvereisten aanmeldnotitie	5
<b>2</b>	<b>Kenmerken van de activiteit</b>	<b>6</b>
2.1	Aard en omvang van de activiteit	6
2.2	Cumulatie met andere projecten	6
2.3	Materialen, afvalstoffen en hulpbronnen	6
2.4	Verontreiniging en hinder	7
	2.4.1 Aanleg	7
	2.4.2 Gebruiksfase	7
<b>3</b>	<b>Plaats van het project</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Potentiële milieugevolgen van de activiteit</b>	<b>10</b>
4.1	Bereik/grensoverschrijdend karakter van het effect	10
4.2	Orde van grootte/complexiteit	11
4.3	Waarschijnlijkheid effect, duur, frequentie en omkeerbaarheid	11
4.4	Cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten	11
<b>5</b>	<b>Conclusie</b>	<b>12</b>

# 1 Algemeen

## 1.1 Inleiding

Het openbaar vervoer op Schiermonnikoog wordt momenteel in opdracht van de provincie Fryslân door Arriva uitgevoerd. Geheel in lijn met het gemeentelijke en provinciale beleid wordt dit zo duurzaam mogelijk ingevuld met elektrische bussen. Voor het stallen en laden van de bussen wordt in de huidige situatie gebruik gemaakt van de bestaande busremise aan de Oosterreeweg. De huidige remise - in eigendom van Arriva - is sterk verouderd en omringd door bewoning. Om bij toekomstige aanbestedingen van busvervoer 'level playing field' voor alle busmaatschappijen te hebben is het de wens van de provincie een eigen busremise op Schiermonnikoog te realiseren. Ook in de toekomst zullen op Schiermonnikoog elektrische bussen worden ingezet voor het openbaar vervoer.

Voor de nieuw busremise is gezocht naar een alternatieve locatie. Hiertoe is een locatiestudie verricht die ingaat op diverse potentiële locaties voor een busremise voor elektrische bussen in Schiermonnikoog. Hierbij is een uitgebreide raadpleging geweest van de wensen van bewoners, eigenaren van een vakantiehuis op Schiermonnikoog en bezoekers van het eiland. Naar aanleiding van het voorgaande is gekozen voor een nieuwe busremise aan de Knuppeldam.

In de bestaande situatie is het plangebied volledig bestemd als 'Agrarisch'. Het huidige planologische regime voorziet niet in de ruimte voor de beoogde busremise voor elektrische bussen, met bijbehorende voorzieningen. Om dit mogelijk te maken zal de bestemming moeten worden gewijzigd naar de bestemming 'Bedrijf' en 'Groen'.

De ontwikkeling van het gebied naar de voornoemde bestemmingen is passend binnen het gemeentelijk beleid en sluit aan op het bestaand stedelijk gebied van Schiermonnikoog. Ten behoeve van de functiewijziging wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Ten behoeve van de besluitvorming moet (onder andere) beoordeeld worden of het, gelet op de milieueffecten, noodzakelijk is om de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. De voorliggende notitie geeft het college van burgemeester en wethouders van Schiermonnikoog de informatie die nodig is om een beslissing te kunnen nemen.

## 1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) zijn activiteiten opgenomen waarvoor een MER opgesteld moet worden, in het geval bepaalde drempelwaarden worden overschreven. In bijlage C bij dit besluit staan activiteiten waarvoor boven de genoemde drempel altijd een MER moet worden opgesteld. In bijlage D staan de activiteiten waarvoor boven de drempelwaarde beoordeeld moet worden of er belangrijk nadelige gevolgen te verwachten zijn. Er gelden ook hierbij enkele eisen aan de vorm en procedure van deze zogenaamde m.e.r.-beoordeling. Voor alle activiteiten die in bijlage D zijn

genoemd, maar niet boven de drempelwaarde vallen, moet ook beoordeeld worden of er belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden die aanleiding geven om een MER op te stellen. Voor deze beoordeling gelden echter minder eisen.

Voorts dient te worden opgemerkt dat het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) is gewijzigd. De wijziging is het gevolg van de implementatie van Richtlijn 2014/52/EU die ziet op het wijzigen van Richtlijn 2011/92/EU. Dit is de richtlijn die betrekking heeft op projecten (kolom 4). De wijzigingsrichtlijn is voor het overgrote deel geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Het gewijzigde Besluit m.e.r. is in werking getreden op 7 juli 2017. Eén van de belangrijkste gevolgen van de wijziging van het Besluit m.e.r. is dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie. Dit is geregeld in artikel 2 lid 5 Besluit m.e.r.

De activiteit die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, valt onder onderdeel D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Onderdeel 11.2 betreft het volgende:

*“De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. 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 m<sup>2</sup> of meer.*

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van ongeveer 1.835 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte (BVO). De drempelwaarden voor bedrijfsvloeroppervlakte worden hiermee niet overschreden. Dit betekent dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden uitgevoerd. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling zal blijken of niet alsnog een m.e.r.-procedure op grond van het Besluit m.e.r. moet worden doorlopen.

### **1.3 Procedurele aspecten**

Voor de m.e.r.-beoordelingsprocedure gelden de volgende stappen:

1. Het bevoegd gezag pleegt overleg met betrokken bestuursorganen en adviseurs en neemt daarna een beslissing (artikel 7.19 lid 3 Wm). Omdat het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, is voor deze raadpleging geen wettelijke termijn opgenomen. Van belang is dat, indien de gemeente bevoegd gezag is, conform artikel 7.19 lid 1 Wm de beslissing voor de terinzagelegging van het ontwerp besluit dient te worden genomen.
2. Het bevoegd gezag neemt een beslissing. Het bevoegd gezag houdt hierbij rekening met de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn en andere beoordelingen van gevolgen voor het milieu. Dit moet ook terugkomen in de motivering van de beslissing (zie artikel 7.17 derde en vierde lid Wm).
3. In de praktijk vindt de terinzagelegging van het besluit doorgaans plaats bij het moederbesluit (zoals vergunning of bestemmingsplan). Dit is conform artikel 2 lid 5 onder b van het Besluit milieueffectrapportage voor gevallen onder de drempelwaarde niet noodzakelijk.

Een m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt aangemerkt als een 'beslissing inzake de procedure ter voorbereiding van een besluit'. Dit betekent dat op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) tegen een m.e.r.-beoordelingsbesluit geen bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij deze beslissing de belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Omwonenden worden daarbij volgens de jurisprudentie niet als "rechtstreeks belanghebbenden" aangemerkt.

Voor alle niet rechtstreeks belanghebbenden geldt dat bezwaren over het m.e.r.-beoordelingsbesluit pas kunnen worden ingebracht in de procedure van het uiteindelijk te nemen besluit; dit betreft dus het toekomstig op te stellen ruimtelijk plan om de bestemmingswijziging mogelijk te maken. In de dan te doorlopen ruimtelijke procedure, kan door een ieder worden ingesproken en bezwaar worden gemaakt op het planvoornemen. Zo nodig kan beroep worden ingesteld door diegenen die tijdig hebben gereageerd.

#### **1.4 Inhoudsvereisten aanmeldnotitie**

Doel van een aanmeldnotitie ten behoeve van de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is om op objectieve wijze informatie over mogelijk relevante milieugevolgen van de voorgenomen activiteit te verzamelen. Met deze informatie kan het bevoegd gezag een oordeel geven over de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

Een m.e.r.-beoordeling betekent dat er géén MER wordt opgesteld, tenzij er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het uitgangspunt is dus: 'Nee, tenzij....'

De 'belangrijke nadelige gevolgen' moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van bijlage III van de Europese Richtlijn (2014/52/EU). Bijlage III noemt drie hoofdthema's:

- de kenmerken van de activiteit (waaronder omvang, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen);
- de plaats van de activiteit (in relatie tot de kwetsbaarheid van het milieu);
- de kenmerken van het potentiële effect (waaronder het bereik, de orde van grootte en waarschijnlijkheid van het effect).

De navolgende tekst bespreekt de relevante aspecten. De bovenstaande drie criteria worden in deze aanmeldnotitie uitgewerkt.

## **2 Kenmerken van de activiteit**

In overeenstemming met bijlage III van de EU-richtlijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de aard en omvang van het project;
- cumulatie met andere projecten;
- materialen, afvalstoffen en hulpbronnen
  - het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
  - de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder.

### **2.1 Aard en omvang van de activiteit**

Het bestemmingsplan Schiermonnikoog – busremise heeft betrekking op de gebiedsontwikkeling van een bestaand agrarisch perceel naar een busremise voor elektrische bussen met bijbehorende ont-sluiting en voorzieningen. Hierbij wordt ongeveer 1.625 m<sup>2</sup> aan bedrijfsvloeroppervlakte mogelijk ge-maakt. Deze ontwikkeling valt in ruime mate onder de drempelwaarden van de D-lijst uit het Besluit m.e.r.

### **2.2 Cumulatie met andere projecten**

Naast het plan 'Schiermonnikoog – busremise, dat in zijn totaliteit reeds is beoordeeld in het kader van het bestemmingsplan, is ten zuiden van het plangebied een plan voor woningbouw in ontwikkeling. Dit plan is echter al grotendeels gerealiseerd. De resterende werkzaamheden voor het woningbouwpro-ject zullen naar verwachting gerealiseerd zijn wanneer de aanleg van de busremise voor elektrische bussen zal starten.

De verwachte effecten van de realisatie van de busremise voor elektrische bussen zijn beperkt van omvang. Gelet op het deels afgeronde karakter van het nabijgelegen in ontwikkeling zijnde woning-bouwproject, zal er geen sprake zijn van aanmerkelijke cumulerende effecten. De effecten van zowel het woningbouwplan als het voorliggende plan zijn beperkt van aard en omvang waardoor specifieke mitigerende maatregelen niet nodig zijn.

### **2.3 Materialen, afvalstoffen en hulpbronnen**

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen ten behoeve van realisatie van de gebouwde omgeving zal plaatsvinden op een conventionele manier en geeft geen aanleiding aanzienlijke gevolgen voor het milieu te veronderstellen, zodanig dat daarvoor een MER dient te worden uitgevoerd.

Het gebouw dat zal dienen als werkplaats, kantoor, kantine en kleedruimte moet gerealiseerd worden met aandacht voor duurzame energie(systemen), ingegeven door onder andere de huidige verplichting in het Bouwbesluit om gasloos te bouwen.

Na de realisatie van de busremise voor elektrische bussen, verandert het actuele gebruik van het plangebied. In het kader van de werkzaamheden is geen sprake van specifieke risico's voor zware ongevallen of rampen in en in de omgeving van het projectgebied. Door de aanlegwerkzaamheden is, conform regelgeving, sprake van emissies ten aanzien van geluid en lucht.

Afvalstoffen komen vrij en/of ontstaan als gevolg van normaal gebruik van de bebouwing. Bouwafval kan bij aanleg evenals huishoudelijk afval in de gebruiksfase, op de gebruikelijke wijze worden ingezameld en verwerkt. Het gaat hierbij om afvalsoorten die geschikt zijn voor hergebruik. Over het algemeen kan ruim 90% van het bouwafval worden ingezet als grondstof voor nieuwe producten. Het is daarom essentieel om bouwafval goed te scheiden. Dit begint op de bouwplaats.

## **2.4 Verontreiniging en hinder**

### **2.4.1 Aanleg**

Tijdens de aanleg van de busremise voor elektrische bussen, zullen er stikstof en fijnstofemissies ontstaan en ontstaat er een beperkte verkeersaantrekkende werking. Dit komt doordat materieel dat ingezet wordt voor de bouw, aan- en afgevoerd moet worden. Dit is echter niet dusdanig dat er sprake is van een m.e.r.-procedure, zoals blijkt uit de AERIUS-berekening die in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd.

### **2.4.2 Gebruiksfase**

Met toename van verkeer door de ontwikkeling van het planvoornemen zijn er consequenties voor geluid, stof, geur en luchtkwaliteit. Dit leidt echter niet tot relevante milieueffecten. Gelet op de omvang van het plan draagt het planvoornemen slechts 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit. Daarnaast is uit akoestisch onderzoek gebleken dat de realisatie van de busremise voor elektrische bussen niet tot een onevenredige geluidbelasting leidt op omliggende geluidsgevoelige objecten, zoals woningen. Er is dan ook geen sprake van onevenredige geluidseffecten.

Voorts zijn er wat betreft de aspecten geur en stof evenmin sprake van relevante milieueffecten. Gelet op de aard en het karakter van het planvoornemen, is de toename aan geur en stof beperkt. Op grond van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor stof een richtafstand van 10 meter die gebaseerd is op een reguliere busremise. Voor geur is de richtafstand 0 meter. Een richtafstand wordt beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten (betreffende geluid, geur, stof en gevaar) redelijkerwijs kan worden uitgesloten. Omliggende (planologisch mogelijke) milieugevoelige objecten liggen op circa 19 meter afstand verwijderd van de te realiseren busremise. Zoals eerder gezegd is de afstand gebaseerd op die van een reguliere busremise. De werkelijke hinder op de omgeving is, gelet op het karakter van een busremise voor elektrische bussen, naar verwachting nog lager. De busremise zal dan ook geen onevenredige stof- en/of geurhinder

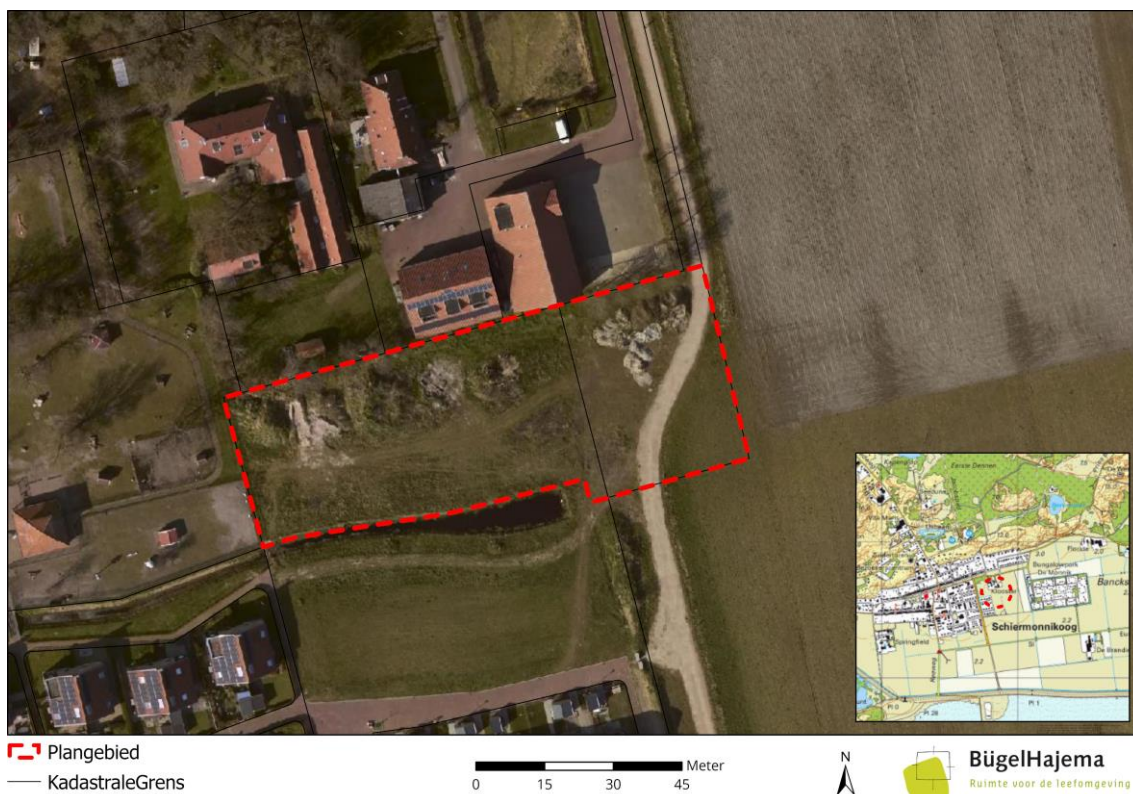


veroorzaken op de omliggende omgeving. Er is wat deze aspecten betreft geen sprake van relevante milieueffecten.

### 3 Plaats van het project

Het plangebied is gelegen aan de oostzijde van het dorp van Schiermonnikoog. De dorpskern bevindt zich aan de westelijke zijde van het eiland.

Het plangebied is gelegen aan de Knuppeldam en heeft betrekking op een perceel met een agrarische bestemming (op dit moment is er geen agrarische activiteit) ten zuiden van het terrein voor de brandweerkazerne en de ambulancepost. Het plangebied wordt aan de westelijke zijde begrensd door een kinderboerderij en aan de zuidzijde door een gegraven sloot met daarachter de locatie Schiermonnikoog Oost waar woningen gebouwd worden. De agrarische gronden ten oosten van het plangebied hebben een open en weids karakter. Het onderstaande fragment geeft de ligging en begrenzing van het plangebied weer. De exacte begrenzing blijkt uit de verbeelding van het bestemmingsplan Schiermonnikoog – busremise.



*Het plangebied van het bestemmingsplan Schiermonnikoog - busremise*

Het plangebied heeft door het huidige gebruik geen hoge ecologische waarde. Eén en ander wordt bevestigd door de ecologische onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan Schiermonnikoog – busremise zijn uitgevoerd. Het meest nabijgelegen gebied beschermd door de Wet natuurbescherming betreft het Natura 2000-gebied 'Duinen Schiermonnikoog'. Uit een AERIUS-berekening blijkt dat er door de stikstofdepositie die de voorgenomen ontwikkeling veroorzaakt, geen negatief effect op in het kader van de Wnb beschermde natuurgebieden optreedt.

## **4 Potentiële milieugevolgen van de activiteit**

Bij de potentiële effecten van het project wordt voor zover relevant gekeken naar:

- het bereik van het effect;
- het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- de autonome ontwikkelingen.

De mogelijke milieueffecten worden indien aan de orde aan de hand van de verschillende relevante thema's beschreven. Voor de voorliggende m.e.r.-beoordeling zijn autonome ontwikkelingen niet bekend. De referentiesituatie is dan ook overeenkomstig de bestaande situatie. Vanwege de aard van de ingreep wordt nader aandacht besteed aan de potentiële (milieu)effecten die kunnen optreden op bedrijven en milieuzonering, archeologie, cultuurhistorie, bodem, ecologie, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en verkeer.

Voor de projectinformatie zijn de reeds uitgevoerde onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan 'Schiermonnikoog – busremise' en de door de initiatiefnemer aangeleverde stukken geraadpleegd. Het voornoemde is terug te vinden in het bestemmingsplan.

### **4.1 Bereik/grensoverschrijdend karakter van het effect**

De effecten als gevolg van de realisatie van de busremise voor elektrische bussen beslaan een relatief klein deel van de nabij het plangebied wonende bevolking. De bewoners van de woningen uit woningbouwlocatie Schiermonnikoog Oost krijgen een iets ander uitzicht vanuit hun huis/tuin. Hetzelfde geldt voor enkele woningen die gesitueerd staan aan de Aisterbun. Voor het overige ligt de toekomstige busremise voor elektrische bussen niet in de zichtlijn van bestaande woonbebouwing. Aan de noord- en westzijde wordt het plangebied afgeschermd door bebouwing en beplanting van andere nabijgelegen functies.

Bewoners zullen voor het overige weinig effecten van het planvoornemen ondervinden. Ontsluiting van de busremise voor elektrische bussen vindt plaats via een nieuw te realiseren ontsluiting via de Knuppeldam.

Het plangebied ligt verder op voldoende afstand van gebieden met beschermde natuurwaarden. Het bereik van het planvoornemen reikt niet tot Natura 2000-gebieden. Daarnaast is er geen sprake van grensoverschrijdende milieueffecten.

## **4.2 Orde van grootte/complexiteit**

De potentieel aanzienlijke effecten op de directe woon- en leefomgeving wijzigen niet significant als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied. Het effect is beperkt tot het plangebied en nabije omgeving. Relevante milieuaspecten voor onderzoek zijn onder andere bodem, ecologie, bedrijfshinder en milieuzonering, luchtkwaliteit en geluidhinder. Hiertoe zijn al verkennende onderzoeken gedaan waaruit geen redenen blijken om aan te nemen dat sprake is van onoverkomelijke belemmeringen voor planontwikkeling op deze planlocatie.

## **4.3 Waarschijnlijkheid effect, duur, frequentie en omkeerbaarheid**

De effecten duren zo lang het plangebied als zodanig in gebruik is. De effecten zijn uitsluitend omkeerbaar door het gebruik te beëindigen en de hiertoe gerealiseerde bebouwing op te ruimen. Omdat mag worden uitgegaan van een duurzaam gebouwde omgeving gaat het hierbij dan ook in zekere zin om een onomkeerbare ontwikkeling.

## **4.4 Cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten**

Zoals eerder genoemd is ten zuiden van het plangebied een woningbouwplan in ontwikkeling. Gelet op de eerder aangehaalde jurisprudentie, het karakter van het geluid van de elektrische bussen en het al deels afgeronde karakter van het woningbouwplan, worden geen onevenredige cumulatieve effecten verwacht. Voor beide ontwikkelingen zal er sprake zijn hinder vanwege het materieel dat nodig is voor de aanleg van zowel de deels gerealiseerde woonwijk als de busremise voor elektrische bussen. De realisatie van het woningbouwproject 'Schiermonnikoog - Woningbouwlocatie Oost' zal echter al afgerond zijn wanneer de realisatie van de busremise voor elektrische bussen begint. Er is naar verwachting dan ook geen sprake van cumulerende effecten tussen de twee ontwikkelingen.

## 5 Conclusie

In de voorliggende notitie zijn de gevolgen van het realiseren van een busremise voor elektrische bussen in het landelijk gebied van de gemeente Schiermonnikoog besproken. De studie is vormgegeven aan de hand van de relevante criteria die staan opgenomen in de Wet milieubeheer en bijlage III bij Richtlijn 2014/52/EU (waarmee Richtlijn 2011/92/EU is gewijzigd). Dit betekent dat gekeken is naar de kenmerken van de activiteit, de locatie van de activiteit en de gevolgen van de activiteit voor het milieu.

Het project is in zekere zin onomkeerbaar, maar in vergelijking met de drempelwaarde van een stedelijk ontwikkelingsproject van een relatief kleine omvang. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu, is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen relevante effecten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure zinvol maken. Om bovenstaande reden is het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.

### Geraadpleegde bronnen

- Ontwerpbestemmingsplan 'Schiermonnikoog – busremise' (BügelHajema Adviseurs, oktober 2023)
- Beknopte natuurtoets busremise Schiermonnikoog (BügelHajema Adviseurs, januari 2023)
- Milieuhygiënisch vooronderzoek nabij de Knuppeldam te Schiermonnikoog (Econsultancy, 2019)
- Verkennend bodemonderzoek Knuppeldam Schiermonnikoog (Enviso, juli 2023)
- Nieuwe busremise Schiermonnikoog, onderzoek naar de geluidbelasting op de woonomgeving (Geluidszaken, november 2023)
- Berekening stikstofdepositie Busremise Schiermonnikoog (BügelHajema Adviseurs, november 2023)
- Digitaal wateradvies Wetterskip Fryslân (d.d. 17-05-2023)
- Notitie opvang hemelwater (TCH-Projectsupport, 24-10-2023)
- Nader ecologisch onderzoek busremise Schiermonnikoog (BügelHajema Adviseurs, september 2023)
- Verkeersonderzoek verplaatsen busremise Schiermonnikoog (RoyalHaskoningDHV, d.d. 10 november 2023)

## **Colofon**

BügelHajema Adviseurs B.V.

