

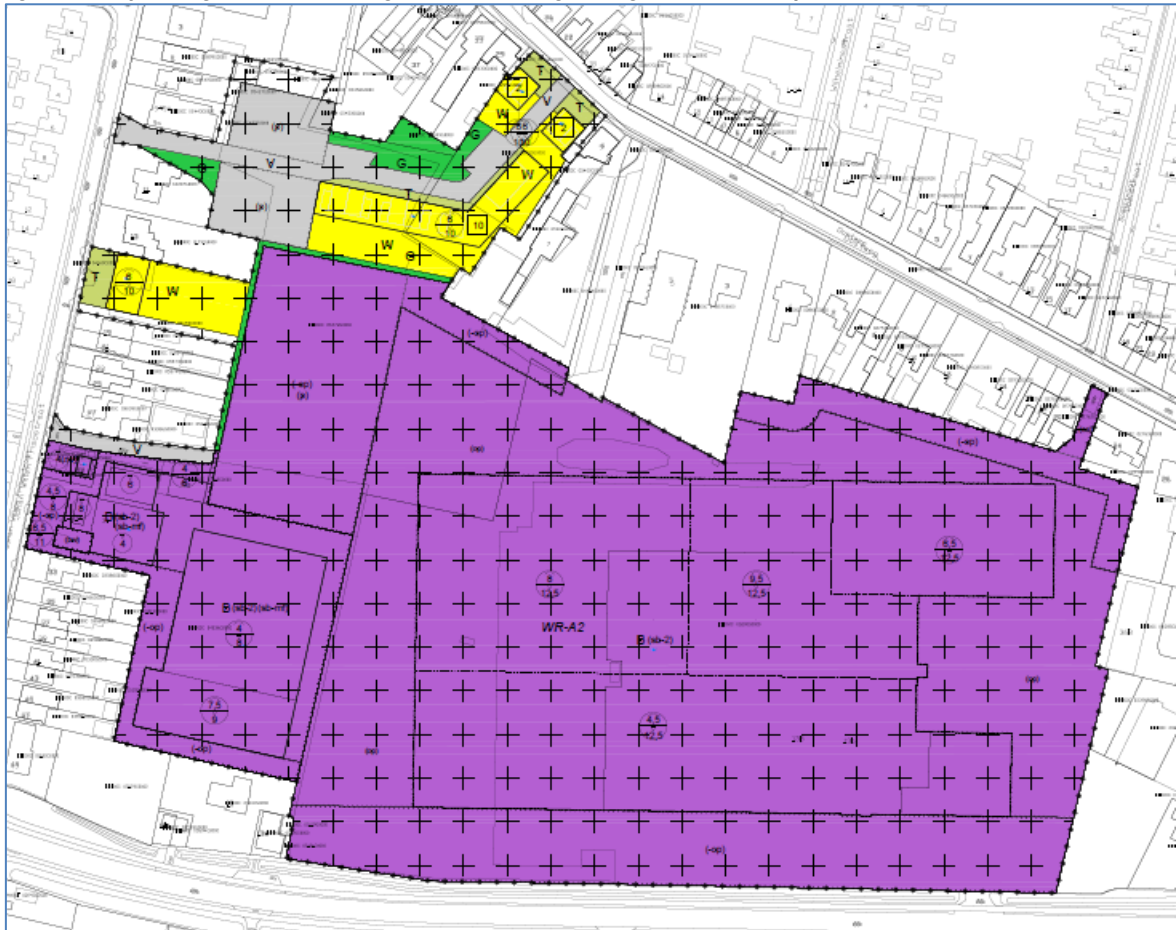
Notitie

Projectomschrijving	: Realisatie planvoornemen Vogelaar
Projectnummer	: 1512H817
Aan	: Wissing B.V.
Van	: IDDS
Datum	: 19 januari 2017

Aanleiding

Het planvoornemen bestaat uit het realiseren van de uitbreiding van het bedrijfscomplex van Vogelaar (voornamelijk optimaliseren van de productielijnen zonder uitbreiding capaciteit) en het realiseren van twaalf woningen. Omdat het huidige bestemmingsplan dit niet toestaat is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Onderstaand is de verbeelding van het planvoornemen weergegeven.

figuur 1: Project Vogelaar, met in het geel de 12 woningen en groen tuinen en plantsoen.



Aangezien het planvoornemen niet past binnen het huidige bestemmingsplan, is een wijziging noodzakelijk. Hiervoor is een nadere onderbouwing voor de onderdelen benodigd:

1. Luchtkwaliteit.
2. Stikstofdepositie.
3. Externe veiligheid.
4. Parkeren en vervoer.
5. Vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Onderstaand wordt per onderdeel het planvoornemen getoetst.

Ad 1: Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Bij deze grote projecten gaat het hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

NIBM?

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling 'niet in betekenende mate bijdragen'.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ dreigt/plaatsvindt.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- Scholen.
- Kinderdagverblijven.
- Verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In dit planvoornemen worden geen "gevoelige" bestemmingen gerealiseerd en zijn binnen 300 meter van het plangebied geen gevoelige bestemmingen aanwezig. Toetsing op het Besluit gevoelige bestemmingen is dan ook niet noodzakelijk.

Toetsing

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden.

- Ten eerste moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.
- Ten tweede of de luchtkwaliteit ter plaatste de nieuwe functie toelaat.

NIBM

Conform het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' draagt een besluit met betrekking tot een project niet in betekenende mate bij indien aannemelijk is gemaakt dat, als gevolg van het besluit, de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM10) als stikstofdioxide niet de 3% grens overschrijdt. Bij ministeriële regeling kunnen categorieën van gevallen worden aangewezen waarbij een besluit, aangaande een project, in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt. De aanwijzing kan onder meer betrekking hebben op een besluit met betrekking tot één of meer daarbij genoemde categorieën van:

- Inrichtingen.
- Infrastructuur.
- Activiteiten.
- Kantoorlocaties.
- Woningbouwlocaties.

In de regeling zijn categorische gevallen opgenomen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze categorieën hebben betrekking op inrichtingen, kantoor en woningbouwlocaties, infrastructuur en activiteiten of handelingen. Voor woningbouwprojecten is de regeling van toepassing in de volgende gevallen:

Woningbouw

Aangewezen worden woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van twaalf woningen. Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan Besluit in niet betekende mate. Het planvoornemen draagt in niet betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en heeft geen nadelige invloed op de luchtkwaliteit.

Uitbreiding Vogelaar

Het aantal verkeersbewegingen van Vogelaar in huidige en toekomstige situatie is overgenomen uit het akoestisch onderzoek. De gegevens hiervan zijn verwerkt in onderstaande tabel.

tabel 1. Verkeersbewegingen Vogelaar

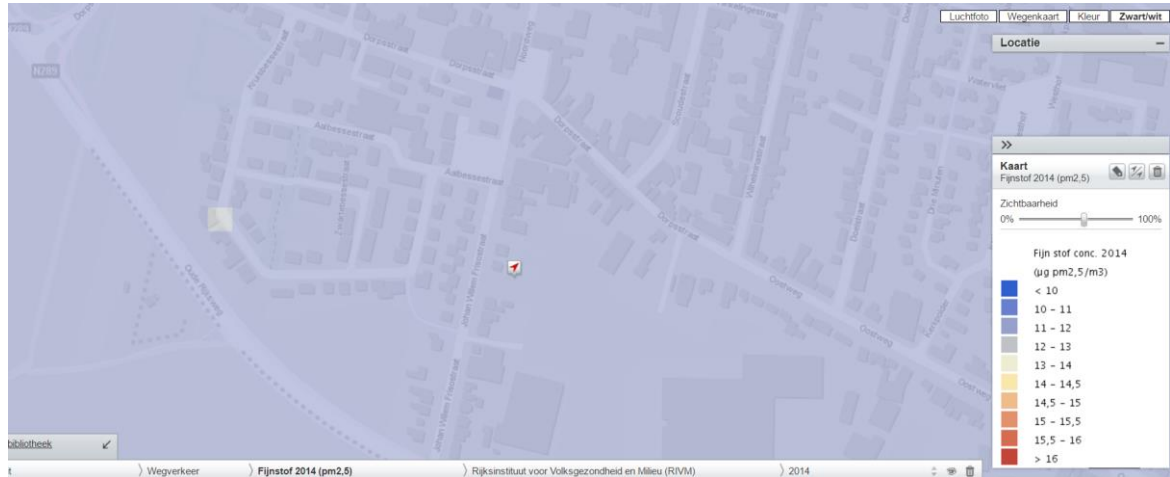
Activiteit	Aantal huidige situatie	Aantal nieuwe situatie	Afname
Zwaar verkeer	195 per etmaal	168 per etmaal	27 per etmaal
Licht verkeer	212 per etmaal	175 per etmaal	37 per etmaal
Totaal	407 per etmaal	343 per etmaal	64 per etmaal

Hieruit blijkt dat door de uitbreiding van Vogelaar het aantal verkeersbewegingen afneemt, waardoor er sprake is van NIBM.

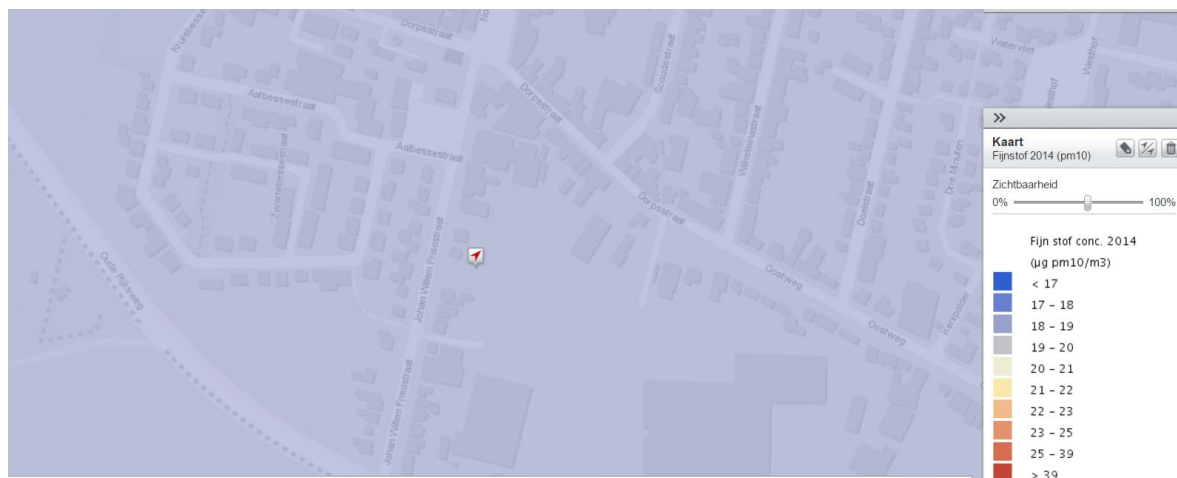
Luchtkwaliteit ter plaatse

Zoals al eerder vermeld, is er geen sprake van een “gevoelige” bestemming. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening met behulp van de Atlas Leefomgeving (van o.a. ministerie I&M en RIVM), gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. Op de volgende afbeeldingen zijn de concentraties over 2014 van fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) weergegeven. Uit deze afbeeldingen blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied voldoet aan de gestelde grenswaarde van 25 en 40 µg/m³ voor zowel fijnstof als stikstofdioxide.

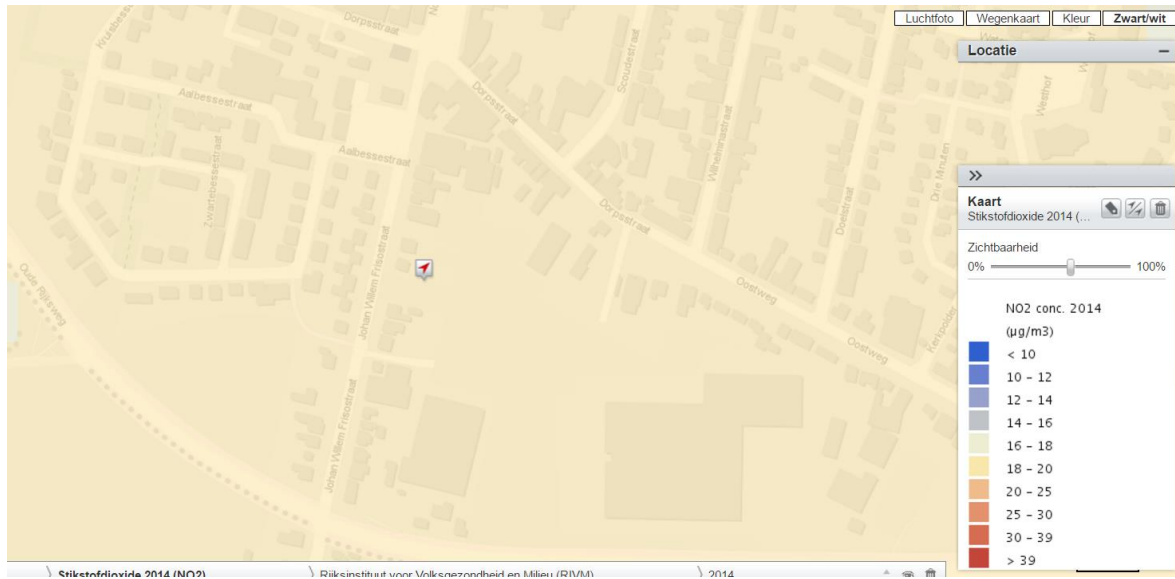
figuur 2: Concentratie fijnstof (PM_{2,5}) 2014 ter plaatste: 11-12 µg/m³, ruim onder de grenswaarde van 25 µg/m³.



figuur 3: Concentratie fijnstof (PM₁₀) 2014 ter plaatste: 19-20 µg/m³, ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m³.



figuur 4: Concentratie stikstofdioxide 2014 ter plaatste: tussen 18-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ruim onder de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Conclusie Luchtkwaliteit

Gezien het feit dat het project onder de Regeling NIBM valt, blijkt dat het planvoornemen 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Tevens voldoet de luchtkwaliteit ter plaatste van het planvoornemen ruimschoots aan de gestelde grenswaarden. Het onderdeel Luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

Ad 2: Stikstofdepositie

Al jaren is er in Natura 2000-gebieden (internationaal beschermde natuurgebieden) een overschot aan stikstof depositie van de lucht (ammoniak en stikstofoxiden). Door bijvoorbeeld ammoniak uit mest van landbouwbedrijven en uitstoot door industrie en auto's. Dit is schadelijk voor de natuur, met name voor schraal grasland waar zeldzame flora thans aanwezig is.

De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) moet de hoeveelheid stikstof in die gebieden omlaag brengen. Het programma beschermt natuurgebieden voor teveel stikstofdepositie. Nevenvoordeel is dat economische activiteiten rondom Natura 2000-gebieden meer ruimte krijgen zoals woningbouw, mits duurzaam.

De PAS trad op 1 juli 2015 in werking. De afspraken over stikstof staan in het beheerplan van een Natura 2000-gebied. Alleen als de hoeveelheid laag genoeg is, zijn nieuwe activiteiten met stikstofuitstoot mogelijk.

Beoordeling op stikstofdepositie: middels Programmatische Aanpak Stikstof (hierna: PAS)

Om te beoordelen of het planvoornemen effecten heeft op de stikstofdepositie, en daarmee op het Natura2000, is het toekomstige gebruik beoordeelt in deze notitie en middels het rekeninstrument AERIUS. Dit programma berekent hoeveel ruimte er is voor nieuwe economische ontwikkelingen, in dit geval de realisatie van twaalf woningen en de uitbreiding van Vogelaar. De uitstoot van extra stikstof door de verkeersaantrekkende werking en het gasverbruik zijn de belangrijkste bronnen van stikstofemissie.

Veranderingen in stikstofbalans

Binnen dit planvoornemen zijn de realisatie van de woningen en de verkeersaantrekkende werking van het plan aan te merken als stikstofbronnen voor de omgeving en de omliggende Natura 2000-gebieden. Om te bepalen wat de gevolgen zijn voor de stikstofdepositie van dit plan is onderstaand per onderdeel, de nieuwe situatie geïnventariseerd en vergeleken met de bestaande situatie.

Verkeer woningen:

Voor het bepalen van de rittenberekening is gebruikt gemaakt van de CROW ASVV 2012 publicatie, hierin zijn kentallen opgenomen voor de verkeersgeneratie per activiteit. Voor deze nieuwe situatie is de paragraaf 6.3 gebruikt, waarbij weinig stedelijk, rest bebouwde kom is gehanteerd. Tevens is uitgegaan van het hoogste verkeersgeneratiecijfer van twee-onder-een-kap woningen voor alle woningen (worst-case).

Verkeer Vogelaar:

Voor het bepalen van de rittenberekening van Vogelaar is gebruikt gemaakt van de gegevens uit het akoestisch onderzoek. In onderstaande tabel zijn de verkeersgegevens in de nieuwe situatie opgenomen.

Onderstaand is dit vertaald naar daadwerkelijke ritten per dag.

Activiteit	Aantal	Verkeersaantrekkende werking CROW	Nieuwe situatie
Woningen	12	8,2 per woning	98 ritten per dag
Vrachtverkeer Vogelaar	-	-	168 ritten per dag
Lichtverkeer Vogelaar	-	-	175 ritten per dag
Totaal ritten per dag:			438

Bovenstaande laat zien dat het aantal verkeersbewegingen per dag 438 bedraagt. Er mag vanuit gegaan worden dat deze ontsluiting allemaal via bestaande en de nieuw aan te leggen ontsluiting plaatst vindt. Dit resulteert in een stikstofdepositie van 50,5 kg per jaar.

Wonen:

De stikstofdepositie per type woning is verkregen van het Ministerie van Economische zaken¹. In deze lijst zijn 'gestandaardiseerde' waarden opgenomen per type woning. In onderstaande tabel is dit verder in totalen uitgewerkt.

Nieuwe situatie			
Activiteit	Aantal	Uitstoot per eenheid (in kg NOx per jaar)	Totaal uitstoot (in kg NOx per jaar)
Vrijstaande woning	3	3,03	9,09
Twee-onder-een kap	6	2,17	21,70
Hoekwoning	2	1,83	3,66
Tussenwoning	1	1,55	1,55
Totaal			36 kg per jaar

Vogelaar

Aangezien het bedrijfsproces bij Vogelaar voornamelijk gericht is op het koelen van het fruit zijn er weinig tot geen verwarmingsinstallaties aanwezig. Om de berekeningen verder vorm te geven, is gekozen om de uitstoot van NOx worst case te benaderen door hiervoor een waarde van 100 kg per jaar te hanteren, hierin zit de verwarming van de kantoren en de overige stikstofbronnen verwerkt.

Totale depositie nieuwe situatie

In de onderstaande tabel, is de totale depositie per jaar van het planvoornemen opgenomen.

Activiteit	Stikstof
Wonen	36 kg
Verkeer	50,50 kg
Vogelaar	100 kg
Totaal	186,50 kg

Bestaande situatie

Vogelaar is al gevestigd op de huidige locatie, daar zijn geen wijzigingen te verwachten met betrekking tot de stikstofdepositie. Ter plaatse van de te realiseren woningen is in de bestaande situatie groenstrook gelegen, deze gaat grotendeels verloren. De totale stikstofdepositie in de huidige situatie is opgenomen in de onderstaande tabel.

Activiteit	Stikstof
Vogelaar	100 kg
Verkeer Vogelaar	48,4
Ter plaatse van woningen	0 kg
Totaal	148,4 kg

Conclusie

Ten behoeve van de realisatie van het beschreven planvoornemen is een stikstofdepositieanalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de netto stikstofdepositie door het planvoornemen toeneemt met 38,10 kg.

Door middel van het programma Aerius is de nieuwe situatie ingevoerd en doorgerekend. Hieruit blijkt dat er geen gebieden zijn met een rekenresultaat dat hoger is dan de drempelwaarde. Er is dan ook geen verplichting tot het indienen van een melding en/of aanvragen van een Nb-wetvergunning.

¹ <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/ruimtelijke-plannen-emissiefactoren/20-04-2016>

Ad 3: Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Daarbij gaat het om de risico's verbonden aan 'risicovolle inrichtingen', waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en anderzijds om het 'vervoer van gevaarlijke stoffen' via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen. Binnen het beleidskader staan twee begrippen centraal: *het plaatsgebonden risico* en *het groepsrisico*. In dit kader is het van belang, onderstaand worden deze begrippen nader toegelicht.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van één gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} PR-contour (die als harde wettelijke norm geldt) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve.

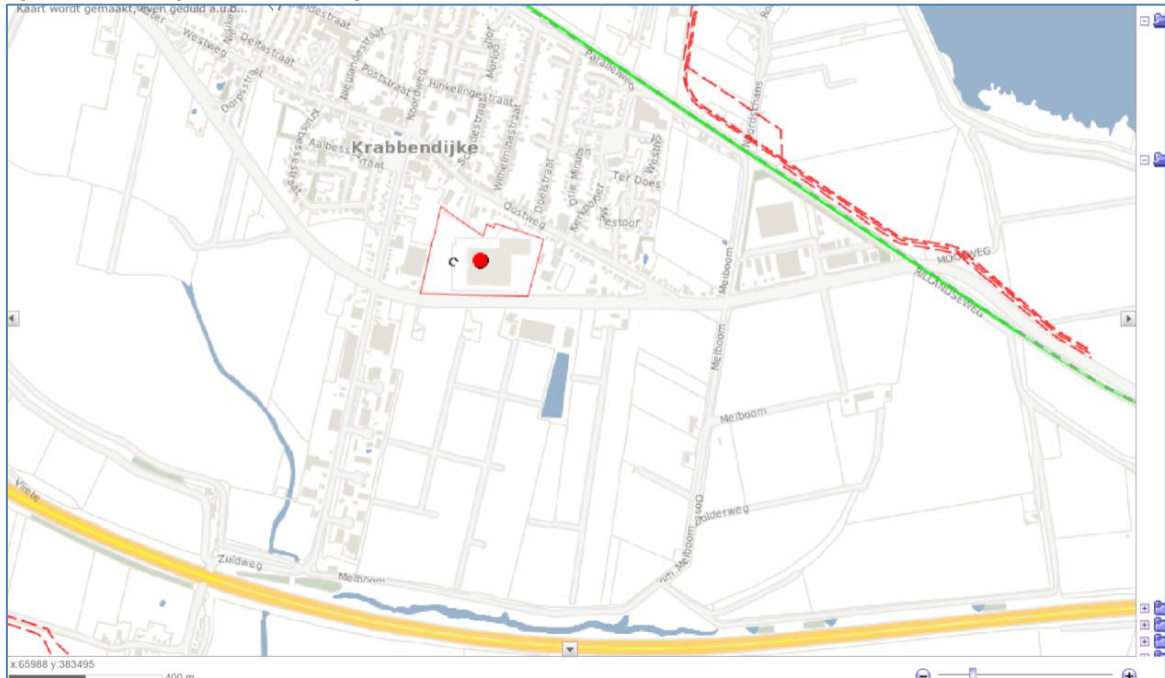
Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens of te wel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Toetsing risico's

Voor de beoordeling van de risico's zijn de landelijke risicokaart (zie figuur 2) en de Regeling Basisnet geraadpleegd. Hierbij zijn de volgende onderdelen beoordeeld:

- Transport gevaarlijke stoffen over de weg.
- Transport gevaarlijke stoffen over het spoor.
- Transport gevaarlijke stoffen via een buisleiding.
- Risicovolle inrichtingen.

figuur 5: Locatie planvoornemen op de Risicokaart



Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Op circa 980 meter van het van het planvoornemen is de snelweg A58 (Goes-Bergen op Zoom) gelegen. Via deze A-weg worden diverse gevaarlijke stoffen vervoerd. Vanuit het Basisnet blijkt dat er voor deze weg geen PR contour aanwezig is, wel is er een plasbrandaandachtsgebied. Echter is dit gezien de afstand tot het planvoornemen niet relevant. Aangezien het planvoornemen ruimschoots buiten het invloedsgebied valt is een nadere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

Transport gevaarlijke stoffen via spoor

Op circa 430 meter van het van het planvoornemen is de spoorlijn Goes-Bergen op Zoom gelegen. Via deze spoorlijn worden diverse gevaarlijke stoffen vervoerd. Vanuit het Basisnet blijkt dat er voor deze spoorlijn geen PR contour aanwezig is, ook is er geen plasbrandaandachtsgebied. Aangezien het planvoornemen ruimschoots buiten het invloedsgebied valt is een nadere verantwoording niet noodzakelijk. Het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De dichtstbijzijnde buisleidingen liggen op 630 meter afstand van het planvoornemen. Het planvoornemen valt hiermee ruimschoots buiten het invloedsgebied van deze buisleidingen en een nadere toetsing is dan ook niet noodzakelijk.

Risicovolle inrichtingen

In de directe omgeving van het planvoornemen en onderdeel van het planvoornemen is het terrein van Vogelaar gelegen. Vogelaar is opgenomen in het risicoregister als een risicovolle inrichting, aangezien er een opslagvoorziening aanwezig is van 5.000 liter propaan. Voor deze inrichting is een plaatsgebonden risicocontour geprojecteerd van 10 meter op de risicokaart. Aangezien de te realiseren woningen binnen het planvoornemen op circa 160 meter van deze propaantank zijn gelegen valt dit buiten de 10^{-6} contour en het invloedsgebied.

Conclusie externe veiligheid

Gelet op het bovenstaande, zijn op het onderdeel externe veiligheid geen belemmeringen geconstateerd voor het planvoornemen.

Ad 4: Parkeren en vervoer

Parkeren woningen

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van twaalf woningen, voor de parkeerdruk op de omgeving te bepalen is het voornemen getoetst aan de CROW-richtlijn ASVV-2012. Tijdens deze toetsing is uitgegaan van koopwoningen in het duurdere segment (goedkoper en huur woningen geeft minder parkeervoorzieningen) en in deze cijfers is ook rekening gehouden met bezoekers. In de onderstaande tabel is dit verder uitgewerkt.

Type woning	Aantal	Parkeernorm		
		Minimale benodigde parkeervoorzieningen per woning	Maximale benodigde parkeervoorzieningen per woning	Gemiddeld benodigd
Vrijstaand woning	3	1,9	2,7	6,9
Twee-onder-een kap	6	1,8	2,6	13,2
Hoekwoning	2	1,6	2,4	4,0
Tussenwoning	1	1,6	2,4	2,0
Totaal				26,1

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er 26,1 parkeervoorzieningen voor het planvoornemen noodzakelijk zijn. Binnen het planvoornemen wordt dit deels gerealiseerd door parkeervoorzieningen te realiseren op het eigen terrein. Daarnaast worden in het openbaar gebied de overige parkeervoorzieningen gerealiseerd.

Parkeren Vogelaar

Het terrein van Vogelaar wordt zodanig ontworpen dat er voldoende parkeervoorzieningen aanwezig zijn voor de eigen medewerkers en vrachtwagens. Hiervoor wordt aan de westzijde van het terrein een nieuwe parkeervoorziening gerealiseerd van circa 150 personenauto's. Als dit vertaald wordt naar de CROW richtlijn, blijkt dat dit overeenkomt met een bvo van 15.000 m² (per 100m² dient gemiddeld 1 parkeervoorziening aanwezig te zijn). Aangezien de uitbreiding circa 9.200m² bvo beslaat voldoet dit aan de gestelde norm.

Verkeersaantrekkende werking

De ontsluiting van Vogelaar is gelegen aan de Oude Rijksweg, dit is een doorgaande weg met voldoende capaciteit. De nieuwe woningen zijn direct gelegen aan een nieuw te realiseren ontsluiting, welke weer aangesloten is op de Oostweg en de Johan Willem Frisostraat. Dit zijn doorgaande wegen waarbij gezien de omvang en doorstroming, geen problemen zijn te verwachten door de realisatie van de twaalf woningen.

Conclusie parkeren en vervoer

Uit de toetsing van het planvoornemen aan de CROW-richtlijn ASVV-2012 is te concluderen dat er sprake is van een ruime afname van de verkeersaantrekkende werking en er sprake is van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit onderdeel vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

Ad 5: Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'.

Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie hoofdcriteria centraal:

- De kenmerken van het project.
- De plaats van het project.
- De kenmerken van de potentiële effecten.

Toetsing

Het planvoornemen wordt in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage aangemerkt als:

- D. 11.2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject.
- D. 11.3 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.

In de D-lijst wordt voor categorie D. 11.2 de volgende drempel gehanteerd:

- Een oppervlakte van 100 hectare of meer.
- Meer dan 2000 woningen omvat.

Voor de categorie D. 11.3 geldt de volgende drempelwaarde:

- Aanleg/uitbreiding met een oppervlakte van 75 hectare of meer.

Voor beide categorieën geldt, dat de drempelwaarde niet overschreden wordt. In onderstaande tabel is de toetsing nader uitgewerkt:

Kenmerken van het plan	
Omvang van het project (relatie met drempel D-lijst)	D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijke ontwikkelingsproject. Initiatief: ontwikkeling van 12 woningen op een perceel van 1.500 m² D11.3: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein. Initiatief: De totale omvang van Vogelaar bedraagt circa 5 hectare.
Cumulatie met andere projecten	In de nabijheid van het plangebied zijn geen relevante ontwikkelingen voorzien die gezamenlijke zorgen voor overschrijding van de drempelwaardes.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	Nee
Productie afvalstoffen	Geen specifieke effecten verwacht.
Verontreiniging en hinder	Niet van toepassing.
Risico voor ongevallen	Geen specifieke risico's
Plaats van het project	
Bestaande grondgebruik	Het plangebied wordt momenteel deels als bedrijfsterrein gebruikt en ligt deels braak.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied.	Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat planrealisatie geen significante negatieve effecten op bodem, water, flora en fauna, luchtkwaliteit, geluid, geurhinder en externe veiligheid. Dit blijkt uit de onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd en zijn opgenomen in voorliggende toelichting.
Opname vermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, H/V richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat planrealisatie geen significante negatieve effecten op bodem, water, flora en fauna, luchtkwaliteit, geluid, geurhinder en externe veiligheid. Dit blijkt uit de onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd en zijn opgenomen in voorliggende toelichting.
Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Niet van toepassing.
Grensoverschrijdend karakter.	Niet van toepassing.
Orde van grootte en complexiteit effect.	Niet van toepassing
Waarschijnlijkheid effect.	Niet van toepassing
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect.	Niet van toepassing
Conclusie	De functiewijziging in het bestemmingsplan leidt niet tot relevante milieueffecten. Nadere analyse in een MER/m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op basis hiervan, en op basis van de overige in dit hoofdstuk behandelde milieu- en omgevingsaspecten, kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de ontwikkeling van de twaalf woningen en uitbreiding van Vogelaar in voldoende mate is afgewogen. Gelet op de kenmerken van het project (zoals het karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden.

Het plan is niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied gelegen en heeft ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor de omgeving, waardoor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in het betreffende gebied niet m.e.r.-plichtig is.

Conclusies

In deze notitie zijn de onderdelen Luchtkwaliteit, Stikstofdepositie, Externe veiligheid, Parkeren- en vervoer en de vormvrije m.e.r. beoordeeld voor het planvoornemen van de twaalf woningen en de uitbreiding van Vogelaar.

Hieruit blijkt dat deze onderdelen geen belemmering vormen voor een goede ruimtelijke ordening, aangezien wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot Luchtkwaliteit, Stikstofdepositie, Externe veiligheid, Parkeren- en vervoer. De uitkomsten van de vormvrije m.e.r. bevestigt dit.