



1^E PARTIËLE HERZIENING BINNENSTAD EN HAVENS GEMEENTE ENKHUIZEN

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

03 november 2023



DATUM
KENMERK

03 november 2023
20220417

PROJECT
PROJECTLEIDER

1^e partiële herziening Binnenstad en Havens
drs. ing. J. M. van Riet

OPDRACHTGEVER

Gemeente Enkhuizen

AUTEUR
STATUS

M. Tajqurishi
Concept



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	9
2.3 Realisatiefase	10
2.4 Cumulatie	10
3. Kenmerken van de milieueffecten	10
3.1 Verkeer en parkeren	10
3.2 Geluid	12
3.3 Bodem	12
3.4 Water	13
3.5 Natuur	13
3.6 Luchtkwaliteit	14
3.7 Externe veiligheid	15
3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	15
3.9 Maatregelen	16
4. Conclusie	16

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Om de parkeersituatie bij het station van Enkhuizen te verbeteren heeft de gemeente Enkhuizen het voornemen om een nieuw openbaar toegankelijk parkeerterrein te realiseren in het zuiden van de spoorlaan. Met het planvoornemen worden openbare en niet-openbare parkeervoorzieningen toegelaten op deze gronden. Daarnaast wordt een opslagterrein gerealiseerd in het westelijke deel van het plangebied.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch toch te kunnen regelen, is een herziening van het bestemmingsplan opgesteld.



Tabel 1.1 Uitsnede vigerend bestemmingsplan en het plangebied (rood omkaderd) (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen m.e.r.-beoordelingsplichtig is bij vaststelling van een bestemmingsplan 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 m² of meer. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 1,2 hectare en blijft hiermee onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is waarin dit document 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 (in dit geval het college van burgemeester en wethouders) moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing 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 (herziening van) 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 die te vinden zijn in de bijlagen van (de herziening van) het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

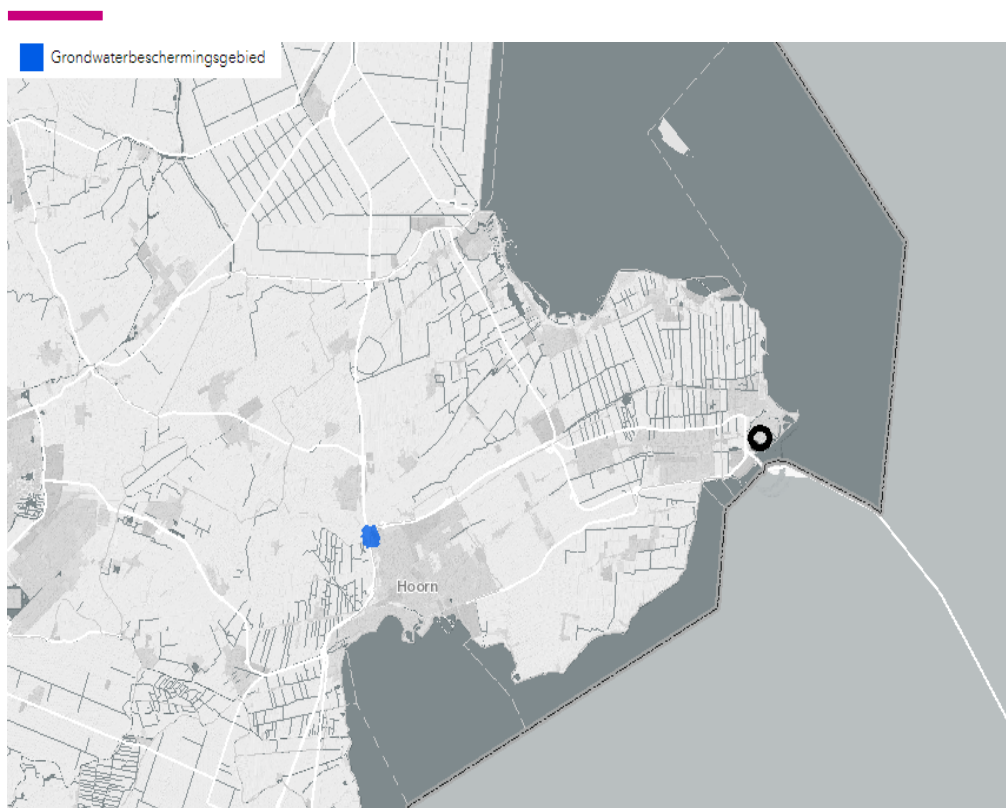
Het plangebied ligt tussen het spoor op enige afstand van het station van Enkhuizen en de Flevolaan. Aan de westzijde ligt een volkstuin en aan de oostzijde de Buyshaven. Aan de zuidzijde ligt een kunststofbedrijf. Ten noorden van het spoor ligt gemeentelijk groen met daarachter woningen. Figuur 2.1 laat de ligging van het plangebied zien.



Tabel 2.1 Ligging plangebied (room omkaderd)

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit twee delen. De oostzijde bestaat uit een verhard parkeer- en opslagterrein dat in gebruik is door het ten zuiden van de Flevolaan gelegen bedrijf. Voor het overige bestaat het plangebied uit groen.

Het plangebied bevindt zich niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft het gebied 'Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving'. Dit gebied ligt op 22,5 kilometer afstand van het plangebied (Tabel 2.2). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op 1,8 kilometer van de beoogde ontwikkeling (Figuur 2.3). Het plangebied en de omgeving maken geen onderdeel uit van grondwaterbeschermingszones (Figuur 2.4) en stiltegebieden (Figuur 2.5).



Tabel 2.4 Ligging plangebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van grondwaterbeschermingszone (bron: Provincie Noord-Holland)



Tabel 2.5 Ligging plangebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van en stiltegebieden (bron: Provincie Noord-Holland)

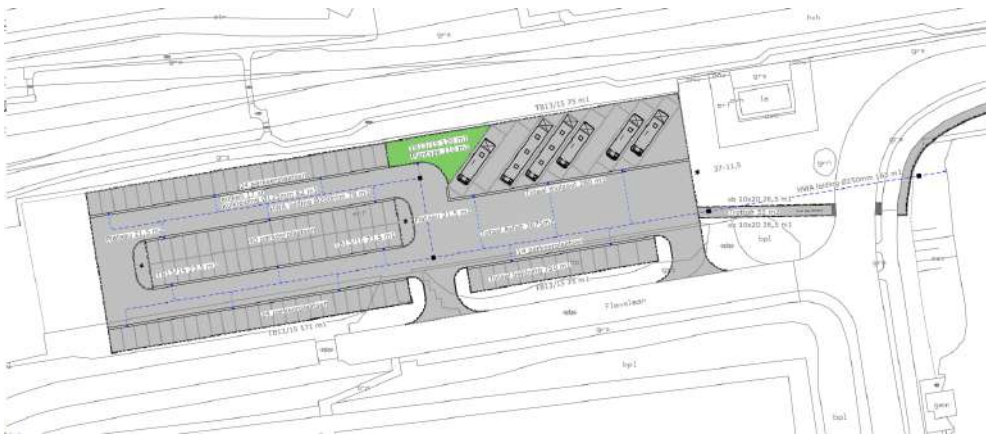
2.2 Kenmerken van het project

In het oostelijke deel van het plangebied wordt een openbaar parkeerterrein gerealiseerd. Dit parkeerterrein zal voornamelijk gebruikt worden door langparkeerders (van auto's en bussen) en als overloopparkerterrein. Daarnaast komen er enkele parkeerplaatsen voor touringcars. Hiermee wordt het parkeerterrein aan de Osssenmarkt en het Stationsplein, beiden gelegen ten noorden van het station en het spoor in Enkhuizen, ontlast. In de bestaande situatie zijn hier parkeerplaatsen voor touringcars.

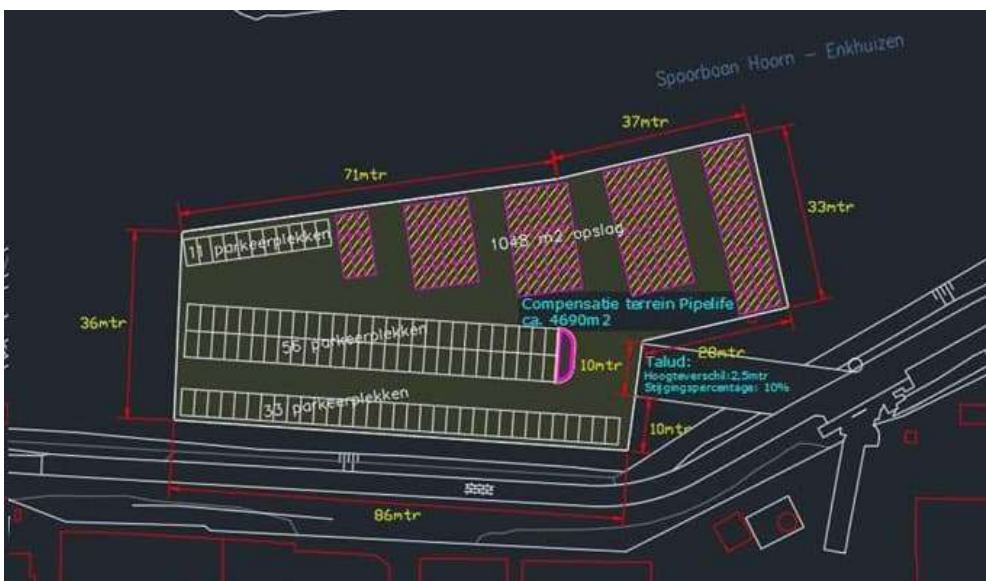
Op het westelijke deel van het plangebied wordt een parkeerterrein in combinatie met een opslagterrein te realiseren. Dit is ter vervanging van het huidige parkeer- en opslagterrein in het oostelijke deel van het plangebied. Ontsluiting van het westelijke terrein wordt beoogd middels een hellingbaan dat de verbinding zal vormen tussen dit terrein en de Flevolaan. Dit terrein zal in gebruik worden genomen door het aan de overzijde van de Flevolaan gelegen kunststofverwerkingsbedrijf en zal niet openbaar toegankelijk zijn.

Voor het gebied gelegen tussen deze twee terreinen zijn nog geen concrete ontwikkelingen voorzien. Afhankelijk van de behoefte kan deze ruimte in een later stadium alsnog worden ingevuld met parkeren. Hiermee is deze ruimte als het ware een strategische reserve. Ook kan het zijn dat hier mogelijk ook een hellingbaan wordt aangelegd.

De inrichting van het oostelijke en westelijke deel van het plangebied zijn weergegeven in de onderstaande figuren.



Tabel 2.6 Beoogde inrichting oostelijk deel



Tabel 2.7 Beoogde inrichting westelijke parkeer- en opslagterrein

Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten op de Flevolaan.

2.3 Realisatiefase

De verwachting is dat de bouwwerkzaamheden in 2024 plaatsvinden. Deze werkzaamheden bestaan uit het maken van funderingen en verhardingen en het bouwen van de bedrijfsopslag.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen. Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de ontwikkeling is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers en bewoners zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een m.e.r.-beoordeling.

2.4 Cumulatie

Voor zover bekend zijn er geen 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 ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit toekomstige situatie, gebaseerd op de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op expert judgement/diverse onderzoeksrapporten/de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten op de Flevolaan, waarna het zich ontsluit via de Bosmankade. Beide wegen zijn een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximale snelheid van 60 km/u.

Verkeergeneratie

Bestaande situatie

In de bestaande situatie bestaat het plangebied uit een parkeervoorziening, een gedeelte bedrijfsopslag en een groenvoorziening. De bestaande parkeervoorziening telt circa 80 parkeerplaatsen en wordt uitsluitend gebruikt door het ten zuiden van het plangebied gelegen kunststofbedrijf. Omdat alleen het dit bedrijf hier gebruik van maakt, wordt er uitgegaan van een turnover van 1 per parkeerplaats per dag. Een turnover van 1 geeft een verkeersgeneratie van 2 per parkeerplaats en een totaal van (80×2) 160 mvt/etmaal.

De bedrijfsopslag heeft een oppervlakte van circa 1.050 m² bvo. Voor de bedrijfsopslag wordt het CROW-kengetal gehanteerd voor bedrijfs- en bezoekersextensieve functies, zijnde 4,15 mvt/etmaal per 100 m² bedrijfsvloeroppervlak.

De opslag wordt gebruikt voor de opslag van materiaal. Genoemd kengetal betreft dan ook een worst-casebenadering. In de praktijk zal de verkeersgeneratie aanzienlijk lager liggen, naar schatting 15-20% van het kengetal. Dit leidt tot een kencijfer van $(4,15 \times 0,2 =) 0,83$ mvt/etmaal per 100 m² bvo.

Tabel 3.1 Bestaande verkeersgeneratie

Functie	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie weekdag (mvt/etmaal)	Verkeersgeneratie werkdag (mvt/etmaal)
Bedrijfsopslag	Ca. 1.050 m ²	0,83 per 100 m ²	8,72	11,59
Parkeervoorziening	80	2 per parkeerplaats	160	160
Totaal			169	172

Toekomstige situatie

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van twee parkeervoorzieningen en een vervangende bedrijfsopslag van ca. 7.426 m² bvo. Eén van de parkeervoorzieningen is alleen bestemd voor personeel van het bedrijf dat de grond (mede) voor opslag huurt. De tweede parkeervoorziening is bestemd voor het langparkeren van auto's en bussen. Deze parkeerplaats zal voornamelijk worden gebruikt door mensen die de stad voor een dag of zelfs meerdere dagen bezoeken.

Evenals de bestaande situatie wordt er voor de parkeervoorzieningen uitgegaan van een turnover van 1 per parkeerplaats. Daarnaast zal er voor de bedrijfsopslag gebruik gemaakt worden van 20% van het CROW-kengetal gehanteerd voor bedrijfs- en bezoekersextensieve functies, wegens het beoogde gebruik als opslag van materiaal door nabijgelegen bedrijven.

Tabel 3.2 Toekomstige verkeersgeneratie

Functie	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie weekdag (mvt/etmaal)	Verkeersgeneratie werkdag (mvt/etmaal)
Bedrijfsopslag	Ca. 7.426 m ²	0,83 per 100 m ²	61,63	81,96
Parkeervoorziening (auto)	202	2 per parkeerplaats	404	404
Parkeervoorziening (bus)	8	2 per parkeerplaats	16	16
Totaal			482	502

De beoogde ontwikkeling heeft een verkeersgeneratie van 482 mvt/etmaal gedurende de gemiddelde weekdag. Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling zijn de werkdagintensiteiten maatgevend. Conform CROW-publicatie 381 geldt voor de functie werken een omrekenfactor van 1,33. De verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag komt daarmee op 502 mvt/etmaal.

De toekomstige situatie wordt verrekend met de huidige situatie. Het verschil betreft de netto verkeerstoename. De verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling komt hiermee op (502 - 172 =) 330 mvt/etmaal.

Verkeerstoedeling

Het plangebied zal worden ontsloten op de Flevolaan. Het verkeer ten behoeve van de bedrijfsopslag (82 mvt/etmaal) zal vervolgens direct het bedrijventerrein oprijden via de noordelijke ingang. Het gaat hierbij om circa 25% van de totale verkeersgeneratie van het plangebied. Het overige verkeer (75%) zal ontsloten worden in oostelijke richting de kruising Flevolaan/Bosmankade. Vanaf hier zal het overgrote deel (circa 70%) naar het zuiden over de Flevolaan richting de N307 worden ontsloten. Het gaat hierbij om 223 mvt/etmaal. De overige 5% zal naar het noorden richting de kern Enkhuizen worden ontsloten. Hierbij gaat het om 25 mvt/etmaal.



Tabel 3.3 Verkeersverdeling

Effecten verkeersafwikkeling

Voor beoordeling van de verkeersafwikkeling is de verkeersgeneratie tijdens het maatgevende uur van belang. Als vuistregel geldt dat de verkeersomvang tijdens het maatgevend uur circa 10% van de etmaalwaarde bedraagt. In dit geval gaat het in het drukste uur op werkdagen dan om $(612 \cdot 10\%) =$ om 61 voertuigen. Deze geringe toename van verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld op de omliggende kruispunten en wegen.

Effecten verkeersveiligheid

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat met de geringe toename van het verkeer na planontwikkeling (61 motorvoertuigen in het drukste uur) dit geen effect heeft op de verkeersveiligheid. Daarnaast ligt er aan de zuidzijde van de Bosmarkade een vrijliggend fietspad waardoor de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer wordt gewaarborgd.

Conclusie

Vanuit het aspect verkeer en parkeren worden geen negatieve effecten verwacht.

3.2 Geluid

Een parkeerterrein valt volgens de VNG-brochure in milieucategorie 2 met een richtafstand van 30 meter en het maatgevende aspect betreft geluid. Het terrein kan worden beschouwd als onderdeel van een inrichting. Indien het gebruikt zal worden door de inrichting ten zuiden kan gesproken worden over een bedrijf met milieucategorie 3.1. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 55 meter. Er wordt voldaan aan deze richtafstand.

Vanuit het aspect geluid worden negatieve effecten uitgesloten.

3.3 Bodem

Huidige situatie

Op de locatie is een verkennend bodem en asbest onderzoek uitgevoerd (Prommenz kenmerk 16219 d.d. 14 februari 2017). Op het begroeide westelijk deel is in 2009 een verontreiniging met asbest gesaneerd. Het oostelijke deel is verhard met puin,

slakken, klinkers en stelconplaten. Uit het bodemonderzoek blijkt dat in de bodem maximaal licht verhoogde gehalten kwik en lood voorkomen. De puinhoudende grond en de puinverharding op het oostelijke deel blijkt niet verontreinigd te zijn met asbest. De ontwikkeling betreft een parkeerterrein. Een parkeerterrein is geen bodemgevoelige functie. Bezoekers zijn er kort en kunnen niet met de bodem in aanraking komen omdat het terrein grotendeels verhard wordt.

Planvoornemen

Met het planvoornemen worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

Conclusie

Het plan heeft geen negatieve effecten op de bodem.

3.4 Water

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het waterschap het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Huidige situatie

In de bestaande situatie bestaat het grootste deel van het plangebied uit groen. Voor het overige bestaat het deel uit een verhard parkeer- en opslagterrein dat in gebruik is door het ten zuiden gelegen bedrijf. Het plangebied is niet gelegen binnen beschermingszone van een watergang. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich een ondergrondse duiker. Deze heeft geen invloed op de ontwikkeling. Een deel van het plangebied bevindt zich in de beschermingszone B van een primaire waterkering. Werkzaamheden binnen deze beschermingszones zijn vergunningsplichtig.

Planvoornemen

Er wordt circa 4.690 m² extra verhard. Dit oppervlak is groter dan 2.000 m². Volgens de keur geldt er een maatwerk.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft mits wordt voorzien in de compensatieopgave geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Indien werkzaamheden plaatsvinden binnen de beschermingszone van de waterkering, is een vergunning noodzakelijk.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving' bevindt zich op 22,5 kilometer afstand van het plangebied. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op circa 1,8 kilometer. De beoogde ontwikkeling mag niet leiden tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000. In Aeries-calculator is het projecteffect in de realisatiefase en gebruiksfase berekend. Het projecteffect is de toevoeging van functies van het planvoornemen ten opzichte van de feitelijke, (planologisch) legale situatie.

Berekenen projecteffect

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (versie 2023) voor de realisatie- en gebruiksfase (bijlagen 5 en 6 van het bestemmingsplan) blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in zowel de realisatiefase als de gebruiksfase uitgesloten. Derhalve is in het kader van de Wet natuurbescherming geen vergunning noodzakelijk. Vanuit dit aspect worden geen negatieve effecten verwacht.

Soortenbescherming

In Bijlage 4 van het bestemmingsplan is de quickscan flora & fauna opgenomen. Uit deze quickscan kwam naar voren dat negatieve effecten van de plannen op beschermde soort(en) (indien aanwezig) niet zijn uit te sluiten. Er is vervolgonderzoek uitgevoerd. Het aanvullend onderzoek is afgerond in oktober 2023 en is opgenomen in Bijlage 5 van het bestemmingsplan. De resultaten hiervan zijn als volgt:

- Er werden geen grote nesten of holtes aangetroffen binnen het plangebied. Er is geen effect mogelijk op vogels met jaarrond beschermde nesten of verblijvende vleermuizen.
- Het foerageergebied van vleermuizen binnen het plangebied maakt slechts een klein deel uit van een veel groter foerageergebied. Het gebied is hiermee niet essentieel, de vleermuizen kunnen uitwijken.
- Er zijn geen kleine marterachtigen of andere beschermde, niet vrijgestelde grondgebonden zoogdieren vastgesteld in het plangebied.
- Er zijn mogelijk broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten. Hiervoor moeten werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord worden buiten het broedseizoen (circa half maart tot eind juli) plaatsvinden. Er is geen ontheffing wanneer werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden. Het broedseizoen duurt ruwweg van half maart tot eind juli.
- Voor het overige geldt de zorgplicht.

Vanuit het aspect ecologie worden geen negatieve effecten verwacht mits de maatregelen worden genomen.

3.6 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn normen gesteld voor de concentraties voor met name NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, zie onderstaande tabel.

Tabel 3.4 Normen maatgevende stoffen

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Huidige situatie

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 CIMLK-monitoringstool 2022 (www.cimlk.nl). De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Provincialeweg, ten westen van het plangebied. Uit de kaart blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2021; 14,0 µg/m³ voor NO₂, 14,2 µg/m³ voor PM₁₀ en 6,9 µg/m³ voor PM_{2,5}. Deze waarden liggen ruimschoots onder de grenswaarden.

Planvoornemen

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een parkeerterrein en het verplaatsen van de bedrijfsopslag. Door de beoogde ontwikkeling is er sprake van een toename van verkeer van 260 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). In de NIBM-tool (versie 23-04-2022) is 2022 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,13 µg/m³ en van fijnstof van 0,04 µg/m³ (zie onderstaande tabel). De toename van stikstofdioxide is onder 1,2 µg/m³. Het project draagt hierdoor niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide in de lucht. Een toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.

Tabel 3.5 NIBM-tool

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022**

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	260
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,13
PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Conclusie

Vanuit het aspect luchtkwaliteit worden geen significant negatieve effecten verwacht.

3.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid wordt beoordeeld rondom risicobronnen waar opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risico's worden getoetst aan het plaatsgevonden risico en beoordeeld aan het groepsrisico/invloedsgebied.

Huidige situatie

In de beoogde situatie wordt een parkeerterrein uitgebreid en de bestaande bedrijfsopslag wordt verplaatst. Zowel het parkeerterrein als de opslag vallen niet onder een beperkt kwetsbaar object. Er is om deze reden niet getoetst aan het aspect externe veiligheid.

Planvoornemen

De ontwikkeling betreft de realisatie van een bedrijf en een parkeerterrein. Met het planvoornemen worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd.

Conclusie

Vanuit het aspect externe veiligheid worden negatieve effecten uitgesloten.

3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap en cultuurhistorie

Er zijn geen landschappelijke en cultuurhistorische waarden waar met de planontwikkeling rekening dient te worden gehouden. Negatieve effecten kunnen vanuit de aspecten landschap en cultuurhistorie dan ook worden uitgesloten. Negatieve effecten kunnen vanuit de aspecten landschap en cultuurhistorie worden uitgesloten.

Archeologie

Voor de beoogde ontwikkeling is een archeologische quickscan uitgevoerd (bijlage 1 van het bestemmingsplan). Uit de quickscan kwam naar voren dat er geen nader archeologisch onderzoek in het kader van de Archeologische Monumentenzorg noodzakelijk is wanneer werkzaamheden niet dieper plaatsvinden dan 80 cm onder maaiveld. Verder is er geadviseerd dat de dubbelbestemming die reeds aanwezig is, behouden blijft. De huidige dubbelbestemming blijft ook behouden onder het moederplan. De herziening brengt hier geen wijzigingen aan. Eventuele aanwezige archeologische waarden blijven hiermee planologisch beschermd.



Vanuit het aspect archeologie worden negatieve effecten uitgesloten.

3.9 Maatregelen

- Werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen van broedvogels plaats te vinden.

4. CONCLUSIE

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