
WOONONTWIKKELING PAASDIJKSTRAAT POORTVLIET

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

9-10-2025

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM - 9-10-2025

PROJECT - Woonontwikkeling Paasdijkweg
PROJECTLEIDER - Lotte ten Braak

OPDRACHTGEVER - Zeeuwse Projektontwikkelmij Fraanje B.V.
PROJECTNUMMER - 20240130/145678/

AUTEUR - B. de Groot
STATUS - Definitief



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Leeswijzer	5
2. Plaats en kenmerken van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	8
2.2.1 Huidige situatie	8
2.2.2 Beoogde ontwikkeling	10
3. Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1 Verkeer en parkeren	12
3.2 Geluid	14
3.3 Luchtkwaliteit	15
3.4 Externe veiligheid	16
3.5 Bodem	17
3.6 Water	18
3.7 Ecologie	19
3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	20
3.9 Gezondheid	22
3.10 Overige aspecten	22
3.10.1 Geur	22
3.11 Aanlegwerkzaamheden	22
4. Maatregelen	23
5. Conclusie	23

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Gemeente Tholen is voornemens bedrijfsactiviteiten binnen de kern van Poortvliet zoveel mogelijk te verplaatsen naar een geschikt terrein buiten de kern. Door deze herstructurering kunnen geschikte locaties vrijkomen om in te zetten voor het behouden en versterken van de leefbaarheid, gemeenschapszin en sociale samenhang; een van de belangrijke speerpunten van Tholen en de kern Poortvliet.

Met de verhuizing van carrosseriebedrijf Elenbaas en het naastgelegen Autobedrijf de Groen ontstaat een uitstekende locatie voor ontwikkeling van woningen in Poortvliet. Daarnaast worden op een perceel aan de overzijde van de Paasdijkstraat garageboxen voorzien. Het beoogde plan bestaat uit de realisatie van totaal 39 woningen in verschillende typologieën. Er is een TAM-omgevingsplan opgesteld om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

Mer-beoordeling

In Bijlage V van het Omgevingsbesluit (Ob) is aangegeven welke projecten mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Projecten die zijn genoemd in kolom 1 van deze bijlage zijn mer-beoordelingsplichtig in gevallen als genoemd in kolom 3 bij besluiten genoemd in kolom 4. Voor deze activiteiten moet worden onderzocht of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. De criteria om dit vast te stellen zijn genoemd in bijlage III van Richtlijn 2011/92/EU (richtlijn m.e.r.). Samengevat zijn dit de kenmerken van een project, de locatie van een project en soort en kenmerken van de verschillende milieueffecten.

De initiatiefnemer van een in Bijlage V aangewezen project moet daarvan mededeling doen bij het bevoegd gezag, doorgaans het college van B&W. In die mededeling (vormvrij, meestal een aanmeldingsnotitie) is een beschrijving van het project en de locatie en de mogelijke milieueffecten opgenomen. Het bevoegd gezag beslist binnen zes weken of geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten en neemt de motivatie van dit besluit op in de motivering van het wijzigingsbesluit/omgevingsplan/ de vergunning. Wanneer uit de mer-beoordeling blijkt dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, is een volledige mer-procedure noodzakelijk.

De beoogde ontwikkeling betreft in totaal de realisatie van 39 woningen en parkeergelegenheid. Een dergelijke ontwikkeling valt onder categorie J11 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen'. Hiervoor is een mer-beoordeling noodzakelijk bij de wijziging van het omgevingsplan.

De projectontwikkeling is op grond van bovenstaande mer-beoordelingsplichtig bij de beoogde aanvraagw. Deze aanmeldingsnotitie bevat deze mer-beoordeling.

Wat houdt een mer-beoordeling in?

In een mer-beoordeling wordt getoetst of een mer-procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de mer-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige mer-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 moet een mer-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. Het mer-beoordelingsbesluit wordt in een zo vroeg mogelijk stadium, maar in ieder geval voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan genomen.



1.2 Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft in hoofdstuk 4 de voorlopige conclusie weer voor de mer-beoordeling.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Ligging projectgebied

Het huidige bedrijventerrein is gelegen aan de oostzijde van Poortvliet en ligt binnen de driehoek Paasdijkweg, Paasdijkstraat en Molenstraat. Op de kaart in onderstaand figuur zijn de kadastrale percelen te zien. Het projectgebied betreft de percelen:

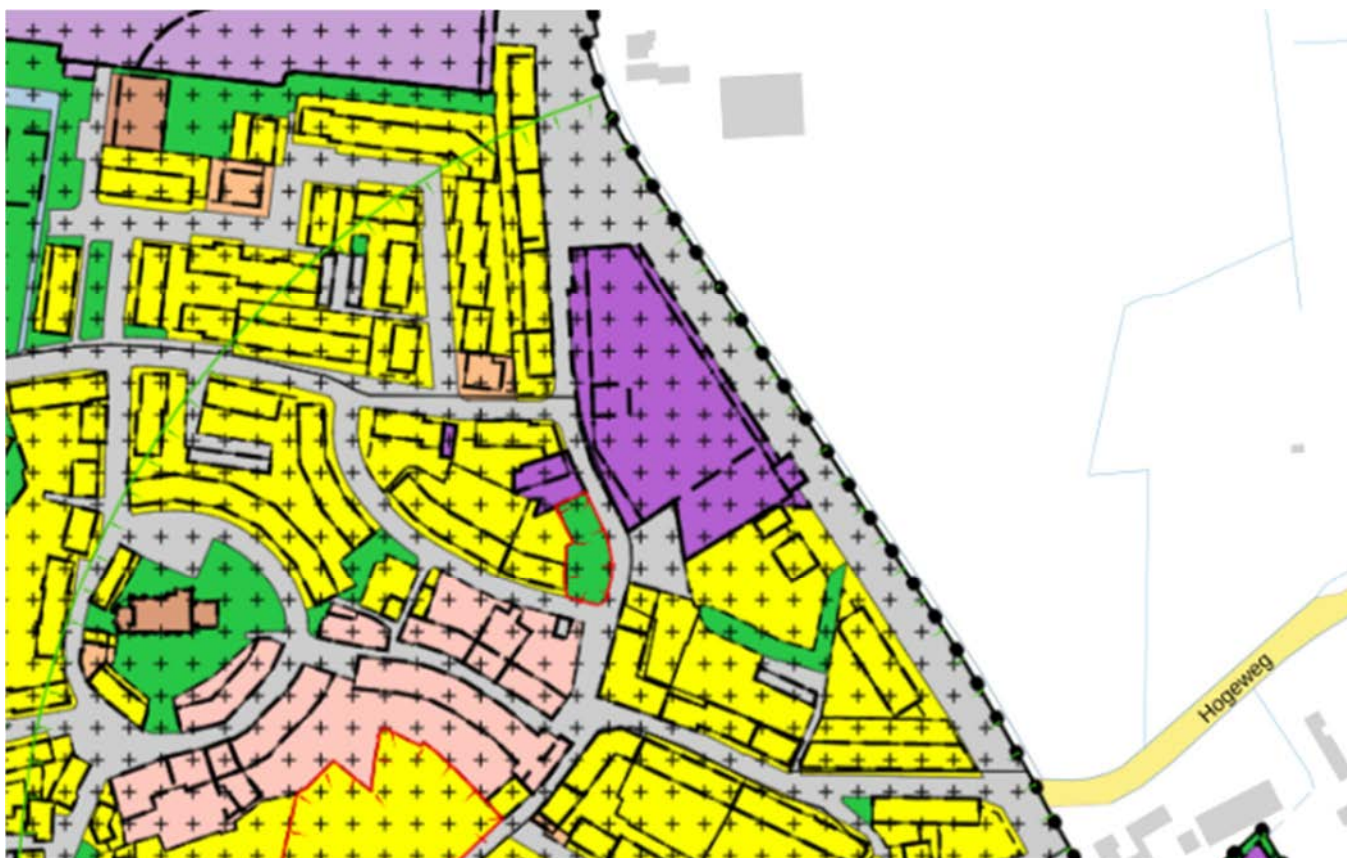
- PVT00-N-1011 (5.227 m²)
- PVT00-N-911 (909 m²)
- PVT00-N-1229 (84 m²)
- PVT00-N-1106 (1.645 m²)
- PVT00-N-1382 (gedeeltelijk)
- PVT00-N-1329 (gedeeltelijk)



Figuur 2-1 Projectgebied en kadastrale percelen

Omgevingsplan

Het tijdelijke deel van het omgevingsplan van de gemeente Tholen is van toepassing. Het projectgebied bestaat uit het bestemmingsplan 'Kommen Gemeente Tholen', vastgesteld op 14 maart 2013. De gronden hebben de functie 'Bedrijf' en 'Verkeer'. De realisatie van woningen en garages ten behoeve van woningen is niet mogelijk binnen deze functie, hierdoor dient een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplan activiteit aangevraagd te worden. In onderstaand figuur is een uitsnede van het tijdelijke deel van het omgevingsplan weergegeven.

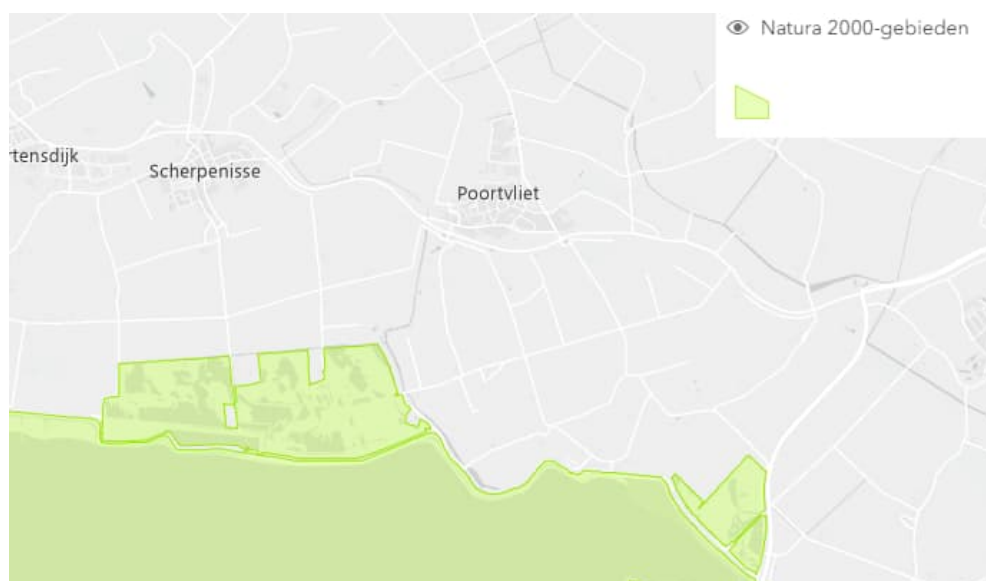


Figuur 2-2 Uitsnede vd verbeelding vigerende bestemmingsplan 'Kommen Gemeente Tholen'.

Verder geldt voor het hele projectgebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'. Tevens geldt de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-molenbiotoop'.

Milieugevoelige/ beschermde gebieden

Het projectgebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden. Het plangebied vormt geen onderdeel van Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland (NNN), zie figuur 2-3 en 2-4. Het projectgebied ligt op 2,2 km van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Oosterschelde'.



Figuur 2-3 Poortvliet en ligging Natura-2000 gebied (geocontent Zeeland)



Figuur 2-4 Poortvliet en ligging nabij gelegen Natuurnetwerk Zeeland (provincie Zeeland)

Cumulatie met andere projecten/plannen in de omgeving

Voor zover bekend zijn er geen concrete ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van het projectgebied. Er is daarom geen sprake van een cumulatie van milieueffecten vanwege omliggende projecten.

2.2 Kenmerken van het project

2.2.1 Huidige situatie

Op de projectlocatie zijn nu de volgende bedrijven aanwezig: Carrosserie Elenbaas, Autobedrijf De Groen en tankstation Tamoil Express. Daarnaast is er een bedrijfswoning en een transformatorhuisje aanwezig. Twee percelen liggen braak, hier is grasland aanwezig dat regelmatig gemaaid wordt. Zie figuur 2-5 voor een luchtfoto van het projectgebied.

Op de projectlocatie is in de bestaande situatie bedrijfsbebouwing aanwezig, bestaande uit diverse loodsen met daar rond verhard terrein. De bebouwing bestaat voornamelijk uit 1 bouwlaag en is plat afgedekt of heeft een flauwe kapvorm.

Ten noorden van het projectgebied bevindt zich een parkeerterrein. Aan de westzijde grenst het gebied aan de Paasdijkstraat, de bebouwing bestaat hier voornamelijk uit aaneengeschaalde woningen van 1 of 2 bouwlagen. Aan de oostzijde van het projectgebied ligt de Paasdijkweg, de route tussen Poortvliet en de N286 en Sint-Annaland. Aan de andere zijde van de Paasdijkweg liggen agrarische gronden in gebruik als paardenwei en akkerland.

Op iets grotere afstand ligt ten noorden van het plangebied een klein tuincentrum, het bedrijf Budelpack Group (een verpakkingsbedrijf) en een woonboulevard.



Figuur 2-5 Luchtfoto van huidige situatie projectgebied.

Verkeer in de huidige situatie

Voetgangers

De beoogde ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Poortvliet. In Poortvliet zijn enkele voorzieningen gevestigd die binnen ca. 5 minuten lopen te bereiken zijn. Over het algemeen zijn de straten in Poortvliet voorzien van voldoende brede trottoirs. Uitzondering hierop zijn delen van de Zuidstraat en de Langestraat, waar de trottoirs nog geen meter breed zijn of zelfs ontbreken. Omdat de rechtstanden kort zijn, het straatprofiel smal is en de straat van een elementenverharding is voorzien rijdt het verkeer in deze straten rijdt langzaam. Hierdoor is de situatie niet heel gevaarlijk. De verkeersstructuur voor voetgangers is al met al als redelijk te beschouwen.

Fiets

Binnen de bebouwde kom van Poortvliet maken fietsers gebruik van de rijbaan. De straten zijn zo vormgegeven dat het autoverkeer er langzaam rijdt. De Paasdijk is van de rotonde bij de N286 tot Sint Annaland voorzien van een vrijliggend fietspad. Ook omliggende plaatsen als Tholen, Sint-Maartensdijk en Scherpenisse zijn over vrijliggende fietspaden te bereiken. De ontsluiting per fiets is hiermee als goed te beschouwen.

Openbaar vervoer

Op 350 meter lopen van de beoogde ontwikkeling ligt bushalte Poortvliet Zuidplantsoen. Hier halteren op werkdagen van 6 uur in de morgen tot 10 uur in de avond elk half uur bussen naar Tholen, Bergen op Zoom en Sint Maartensdijk, Stavenisse en Sint Annaland. Bergen op Zoom, waar op het nationale intercitynetwerk kan worden overstapt, is per bus in 24 minuten te bereiken. Ook wordt de halte aangedaan door diverse schoolbussen. Hiermee is de locatie, zeker gezien de locatie op het platteland, goed ontsloten met het openbaar vervoer.

Auto

De paasdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg type A. De maximumsnelheid is hier 50 km/h. Kort ten noorden en ten zuiden van de ontwikkellocatie wordt verkeer afgeremd met een drempel. De Paasdijkstraat is een erftoegangsweg type B. Hier is de maximumsnelheid 30 km/h. De Paasdijkstraat, en aanliggende straten worden gekarakteriseerd door een elementenverharding, korte rechtstanden, veel erfontsluitingen en veel ongereguleerde kruisingen. De maximumsnelheid is hierdoor zeer geloofwaardig. De Paasdijkweg leidt in het zuiden naar de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg: de N286 richting Scherpenisse en Sint-Maartensdijk in het westen, en richting Tholen, Halsteren en Bergen op Zoom in het oosten. Bij Halsteren is het nationale stroomwegennetwerk bereikt in de vorm van een oprit van de A4. De wegen waar het verkeer vanaf de beoogde locatie op wordt afgewikkeld zijn over het algemeen veilig, en gaat slechts over korte afstanden over erftoegangswegen. De ontsluiting per auto is hiermee als goed te beoordelen.

2.2.2 Beoogde ontwikkeling

De ontwikkeling betreft de transformatie van bedrijfsgebouwen naar woningbouw. De bedrijven die zich nu bevinden op de locatie worden verplaatst naar omliggende bedrijventerreinen, waardoor dit terrein vrijkomt voor de beoogde woonontwikkeling. Het beoogde plan bestaat uit de realisatie van totaal 39 woningen in verschillende typologieën: starterswoningen, levensloopbestendige (rij)woningen en rijwoningen voor gezinnen. De huidige bedrijfswoning-blijft behouden in de toekomstige situatie, maar wordt burgerwoning. Het transformatorhuisje blijft behouden en behoud ook deze functie.



Figuur 2-6 Stedenbouwkundig plan - plattegrond (bron: Fraanje B.V.)



Figuur 2-7 Stedenbouwkundig plan - overview (bron: Fraanje B.V.)

Het plangebied wordt groen ingericht zoals te zien is in het ontwerp, zie onderstaand figuur. Centraal in het woningbouwplan is ruimte voor een grote wadi om in te spelen op hevige regenbuien, de groene kamer centraal in het plangebied helpt daarnaast bij het tegengaan van hittestress.



Figuur 2-8 Ontwerp openbare ruimte

Aanlegwerkzaamheden planning

De aanlegwerkzaamheden zijn gepland voor het jaar 2025. Een gedetailleerde planning is momenteel nog niet beschikbaar er wordt uitgegaan dat de werkzaamheden in één jaar worden voltooid.

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 de huidige feitelijke, legale situatie (dus passend binnen het planologisch kader) en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich ook voordoen als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld gevolgen van vastgesteld beleid, projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, andere redelijk zekere ontwikkelingen en bijvoorbeeld de autonome groei van het verkeer. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op expert judgement/diverse onderzoeksrapporten/de informatie uit de motivering bij het TAM-omgevingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Een plan moet vanuit verkeer uitvoerbaar zijn in het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan. De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid moeten daarom gemotiveerd worden. Daarnaast is verkeer een onderdeel van de aspecten die in een omgevingsplan worden beoordeeld, zoals veiligheid in de breedste zin des woords. Ook zijn verkeerscijfers en routes van belang voor de onderwerpen die wel expliciet geregeld zijn en onderzocht moeten worden, zoals geluid en luchtkwaliteit.

Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling worden kencijfers uit CROW-publicatie 381 gebruikt. Hierbij wordt voor de gemeente Tholen op basis van het CBS een stedelijkheidsgraad van 'niet stedelijk' gehanteerd. In overeenstemming met het Mobiliteitsplan Tholen 2022-2030 wordt voor het gebied 'rest bebouwde kom' aangehouden. Met behulp van de kencijfers uit CROW-publicatie 744 worden weekdagintensiteiten en werkdaggemiddelde berekend. Om de effecten te berekenen wordt de verkeersgeneratie die door de beoogde ontwikkeling wordt veroorzaakt verminderd met de verkeersgeneratie van de te verdwijnen functies. Ook dit is op basis van de kengetallen in publicatie 744 uitgerekend, zie onderstaande tabel.

Tabel 3-1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

	norm	hoe- veel- heid	eenheden	per eenheid	mvt/weekdag	mvt/werkdag
Elenbaas	Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	29,6	100m² bvo	4,8	142,1	189,0
De Groen	Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	8,2	100 m² bvo	10	82	109
Totaal		37,8			224,1	298
Beoogd	norm	hoe- veel- heid	eenheden	per eenheid	mvt/weekdag	mvt/werkdag
Vrijstaande woningen levensloopbestendig	koop, huis vrijstaand	3	per woning	8,2	24,6	27,3
Eengezinswoningen + starterswoningen	koop, huis, tussen/hoek	36	per woning	7,4	266,4	295,7
Totaal		39			291	323
					mvt/weekdag	mvt/werkdag
Vershil					67	25

De beoogde ontwikkeling veroorzaakt een netto toename van het verkeer van 67 motorvoertuigen per weekdag. Omdat werkfuncties verdwijnen is de toename op werkdagen echter lager, namelijk 25 motorvoertuigen. Hiermee zijn de effecten op de verkeersafwikkeling te verwaarlozen.

Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Voetgangers

Het gebrek aan trottoirs op de Langestraat en Zuidstraat is een bestaand probleem waar bewoners van de beoogde ontwikkeling mee te maken krijgen. Voor het overige is de veiligheid voor voetgangers goed. De ontwikkeling zelf voorziet voor zover te beoordelen in het stedenbouwkundig plan in veilige voetgangersvoorzieningen; voor de woningen liggen trottoirs. Bovendien ligt de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerde verkeer in het plangebied zeer laag vanwege de zeer korte rechtstand en het feit dat de straat door het plangebied geen doorgaande functie heeft.

Fietsers

Fietsers in het plangebied maken gebruik van straten waar de intensiteit en snelheid van het gemotoriseerde verkeer zeer laag ligt. Wegen naar bestemmingen buiten Poortvliet zijn of heel rustig, of zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Er is op deze wegen voldoende ruimte om eventueel extra fietsverkeer veroorzaakt door de beoogde ontwikkeling te faciliteren. Veiligheid van het fietsverkeer wordt door de beoogde ontwikkeling niet negatief beïnvloed.

Auto

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een verwaarloosbare toename van de intensiteit van het autoverkeer. Bovendien zorgt de functieverandering van bedrijvigheid naar wonen voor een afname in de hoeveelheid vrachtverkeer. Het effect van de beoogde ontwikkeling op de verkeersveiligheid van de ontwikkeling is daarmee positief.

Parkeren

Om te berekenen of er in voldoende parkeergelegenheid is voorzien is het stedenbouwkundig plan getoetst aan de normen uit het mobiliteitsplan Tholen 2022-2030. Hieruit blijkt dat de bewoners behoefte hebben aan 57 parkeerplaatsen voor hun eigen auto's en 11 voor die van hun bezoekers. De vrijstaande woningen zijn voorzien een garage met een dubbele oprit daarnaast hebben 8 woningen aan de Paasdijkweg een garage met enkele oprit. In het Mobiliteitsplan Tholen 2022-2030 is opgenomen voor hoeveel parkeerplaatsen deze mogen worden meegeteld.

Rekening houdend met dubbelgebruik is op de werkdagavond de hoogste opgetelde parkeerbehoefte in openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gefaciliteerd dient te worden. Er moeten afgerond 48 plaatsen worden gerealiseerd. Er worden 48 openbare parkeerplaatsen voorzien en daarnaast zijn er 14 privé parkeerplaatsen voorzien, daarmee wordt in de behoefte voorzien.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling levert geen knelpunten op qua verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Op het gebied van parkeren levert de beoogde ontwikkeling geen knelpunt op.

3.2 Geluid

Toetsingskader

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn instructieregels opgenomen voor de beoordeling van geluid, dit betreft standaardwaarden, grenswaarden op de gevel en grenswaarden voor het binnengeluid. Binnen het geluidaandachtsgebied kunnen hogere waarden dan de standaardwaarde aanvaardbaar worden beoordeeld, zolang de grenswaarden en eisen uit afdeling 3.5 van het Bkl in acht worden genomen. Een van de onderdelen die hiervoor beoordeeld moeten worden is het effect op de geluidbelasting bij bestaande woningen vanwege de nieuwe planontwikkeling.

Ten aanzien van bedrijvigheid moet op grond van het Bkl de aanvaardbaarheid van geluid van bedrijven bij geluidgevoelige gebouwen worden beoordeeld. In de bruidsschat en het Bal zijn regels opgenomen voor milieubelastende activiteiten.

Beoordeling

In de huidige situatie is sprake van een bedrijventerrein met een carrosseriebedrijf dat het nodige geluid produceert. In plaats daarvan geen activiteiten aan het projectgebied toegevoegd die geluid veroorzaken binnen of buiten het projectgebied. De afstand van in de omgeving aanwezige bedrijven tot de nieuwe woningen is dusdanig dat er geen belemmeringen zijn.

Het plangebied ligt binnen het geluidaandachtsgebied van een aantal wegen en om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om te kijken of er voldaan wordt aan de randvoorwaarden van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en/of een evenwichte toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de motivering. Uit dit onderzoek blijkt dat:

- De geluidbelasting door gemeentewegen op het meest zuidwestelijk gelegen bouwblok voldoet aan de standaardwaarde van $L_{den} = 53$ dB;
- De geluidbelasting door gemeentewegen op de andere bouwblokken overschrijdt de standaardwaarde, maar is niet hoger dan de grenswaarde van $L_{den} = 70$ dB;
- Maatregelen aan de bron verlagen de geluidbelasting niet voldoende en/of niet kosteneffectief zijn;
- De meeste woningen hebben een geluidluwe gevel;

Omdat er geen grenswaarden worden overschreden, kan het geluid aanvaardbaar worden geacht. Het gezamenlijk geluid (ten behoeve van het bepalen van de benodigde geluidwering op basis van het Bbl) kan worden bepaald aan de hand van

de resultaten van het onderzoek en moet worden vastgelegd in het omgevingsplan. De geluidwering voor de woningen aan de Paasdijkweg dient te minste $GA;k = 64 - 33 = 31 \text{ dB(A)}$ te bedragen.

Voor indirecte effecten vanwege veranderend verkeer geldt de “1,5 dB-toets”, wat neerkomt op een verkeerstoename van 40%. Dit is voor de ontwikkeling niet aan de orde.

3.3 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Onder de omgevingswet zijn er rondom aangewezen agglomeraties aandachtgebieden van toepassing, waarbinnen getoetst moet worden aan de rijksomgevingswaarden. Buiten deze agglomeraties is er alleen een beoordelingsplicht als er een snelweg of tunnel wordt aangelegd. Een gemeente kan in een omgevingsplan een lokale omgevingswaarde opnemen, die ook strenger kan zijn dan de rijksomgevingswaarden. Indien een lokale omgevingswaarde wordt vastgesteld, geldt automatisch ook een monitoringsplicht. Het toepasbaarheidsbeginsel, het blootstellingscriterium en het NIBM-criterium blijven wel gehandhaafd bij de beoordeling van luchtkwaliteit: als hieraan wordt voldaan hoeft geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden. Bij een mer-beoordeling blijft het in het kader van de gezondheidsbeoordeling belangrijk de effecten op luchtkwaliteit inzichtelijk te maken en te beoordelen.

Huidige situatie

In de CIMLK viewer is het dichtstbijzijnde relevante toetspunt, te weten ter hoogte van de Veldmaarschalk Montgomerylaan geraadpleegd. In onderstaande tabel zijn voor het dichtstbijzijnde toetspunt en de meest actuele monitoringsronde de omgevingswaarden in beeld gebracht voor de meest relevante luchtverontreinigende stoffen.

Tabel 3.2 Maatgevend toetspunt luchtkwaliteit

Toetspunt:	Tholensebrug			
Monitoringsronde:	2023			
Monitoringsjaar	NO ₂ -concentratie	PM ₁₀ -concentratie	PM ₁₀ -overschrijdingsdagen	PM _{2,5} -concentratie
2025	15,58 µg/m ³	13,76 µg/m ³	6	7,14 µg/m ³
2030	13,60 µg/m ³	12,90 µg/m ³	6	6,3 µg/m ³
Ten hoogst toelaatbaar (art. 2.4 en 2.5 Bkl)	40 µg/m ³ kalenderjaar-gemiddelde	40 µg/m ³ kalenderjaar-gemiddelde	35 dagen per kalenderjaar	25 µg/m ³ kalenderjaar-gemiddeld

Voorgenomen plan

Om te berekenen of de ontwikkeling in betekende mate bijdraagt aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen is de NIBM tool van het ministerie van infrastructuur en milieu. Deze tool berekend op basis van veranderingen van de verkeers-generatie of een ontwikkeling (negatieve) gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de gegevens uit paragraaf 6.3 (111 extra voertuigbeweging per weekdag) komt naar voren dat de activiteiten in het project niet behoren tot een categorie van gevallen die in betekende mate bijdragen en leiden daarmee niet tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM10 van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ of minder.

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)	111
Aandeel vrachtverkeer	0,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,06
PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Effectbeoordeling

Uit bovenstaande blijkt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen niet lijden tot een significant nadelig milieueffect. In de huidige en beoogde situatie is de luchtkwaliteit van voldoende kwaliteit. Zodoende is gelet op de luchtkwaliteit de beoogde situatie aanvaardbaar omtrent luchtkwaliteit.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen op de luchtkwaliteit ter plaatse.

3.4 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij een mer-beoordeling wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende risicobronnen gekeken, namelijk bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

Rondom deze bronnen kan sprake zijn van aandachtsgebieden waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen onvoldoende beschermd zijn tegen de gevaren die in de omgeving kunnen optreden. De aandachtsgebieden zijn:

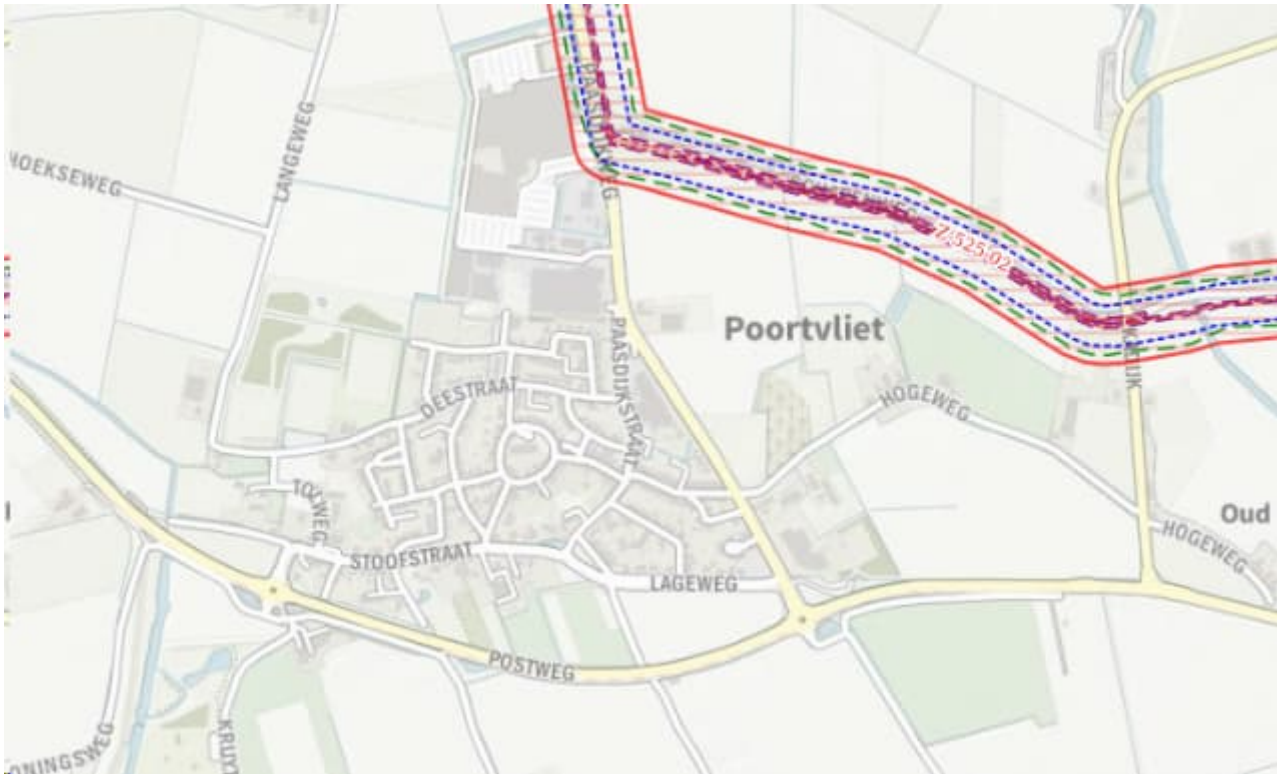
- Het brandaandachtsgebied (BAG)
- Het explosieaandachtsgebied (EAG)
- Het gifwolkaandachtsgebied (GAG)

Onder de Omgevingswet wordt een nieuwe categorie te beschermen gebouwen geïntroduceerd: de zeer kwetsbare objecten, dit zijn gebouwen waarvan de gebruikers niet in staat zijn zichzelf in veiligheid te brengen. Hieronder vallen bijvoorbeeld basisscholen en ziekenhuizen.

Beoordeling

De beoogde ontwikkeling maakt woningbouw mogelijk. Woningen zijn getypeerd als kwetsbaar gebouw. De beoogde woningen moet onderzocht worden ten aanzien van nabij gelegen externe veiligheidsrisico's. Het planvoornemen maakt geen milieubelastende activiteit(en) mogelijk met externe veiligheidsrisico's.

Aan de hand van de signaleringskaart EV zijn de nabij gelegen aandachtsgebieden, basisnet-trajecten en overige externe risico bronnen weergegeven. Zie onderstaand figuur.



Figuur 3-1 Signaleringskaart EV en omgeving Poortvliet

Op de signaleringskaart is een buisleiding ten noord-oosten van het projectgebied weergegeven. Het betreft de buisleiding Z-525-02. Het maatgevende aandachtsgebied betreft een brandaandachtsgebied van 75m aan weerszijde. Het projectgebied ligt ruim buiten dit aandachtsgebied; de afstand tussen het projectgebied en het brandaandachtsgebied van buisleiding bedraagt circa 320 meter. Het projectgebied ondervindt geen risico van de buisleiding Z-525-02.

Conclusie

Voor het aspect omgevingsveiligheid is geen nader onderzoek en zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen op de omgevingsveiligheid ter plaatse.

3.5 Bodem

Toetsingskader

In het Bkl worden de regels voor bodem onder de Omgevingswet opgenomen. De regels zijn gericht op drie pijlers:

- Voorkomen van nieuwe verontreinigingen (zorgplicht)
- Meewegen van bodemkwaliteit bij toedelen functies (in Omgevingsvisie en Omgevingsplan)
- Beheren van historische verontreinigingen

De regels gaan over het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie en de nazorg na saneren. De milieubelastende activiteiten zijn opgenomen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Milieubelastende activiteiten ten

aanzien van bodem zijn onder andere het graven in de bodem met een kwaliteit onder, gelijk aan of boven de interventiewaarde, het op of in de bodem brengen van meststoffen, saneren van bodem en het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie.

Huidige situatie

MCG Zuidwest heeft een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd met als doel het bepalen van de bodemkwaliteit van de onderzoekslocatie en op basis hiervan na te gaan of de bodemkwaliteit een belemmering kan opleveren voor de voorgenomen werkzaamheden. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van de motivering van het TAM-omgevingsplan. Onderstaand betreft een samenvatting van de conclusies en aanbevelingen.

Er zijn op twee locaties verontreinigingen gesignaleerd:

Ter plaatse van het garagebedrijf (Paasdijkweg 9a) wordt op basis van de beschikbare gegevens wel geadviseerd een aanvullend bodemonderzoek met betrekking tot brandstofcomponenten uit te voeren ter plaatse van de huidige bebouwing. Op basis van de resultaten van het aanvullend bodemonderzoek kan, indien noodzakelijk, een vervolgtraject worden uitgewerkt.

Ter plaatse van de wasplaats wordt een nader bodemonderzoek in het grondwater geadviseerd om de omvang (volume) van de verontreiniging in kaart te brengen. De aangetoonde verontreiniging betreft de stof tetrachloormethaan. De verontreiniging dient te worden gemeld bij het bevoegd gezag Wbb (RUD Zeeland namens de Provincie Zeeland). Wanneer de verontreiniging in voldoende mate in kaart is gebracht (in zowel de verticale als horizontale richting) dienen maatregelen getroffen te worden om de verontreiniging volledig te verwijderen. In overleg met het bevoegd gezag dient bepaald te worden welke maatregelen getroffen dienen te worden. Ter plaatse mogen geen werkzaamheden plaatsvinden totdat het bevoegd gezag uitspraak heeft gedaan omtrent de verontreinigingssituatie.

Planvoornemen

De beoogde ontwikkeling voorziet in de sloop van de aanwezige bedrijven en bouw van woningen. De woningen hebben geen negatieve effecten op de bodemkwaliteit ter plaatse. Gezien de bevindingen van het verkennend bodemonderzoek en de benodigde vervolgonderzoeken is het aannemelijk dat er (deels) saneringsmaatregelen worden getroffen. Hiermee is (potentieel) sprake van een verbetering ten aanzien van de huidige bodemkwaliteit.

Conclusie

Deze vervolgonderzoek lopen momenteel. Als er verontreinigingen worden geconstateerd zal er, voorafgaand op de werkzaamheden, saneringsmaatregelen worden getroffen. Hiervan uitgaande zal de bodem van voldoende kwaliteit zijn voor het beoogde functiedoeleinde. De beoogde ontwikkeling heeft geen negatief effect op de bodemkwaliteit.

3.6 Water

Toetsingskader

In het Bkl is een aantal instructieregels opgenomen ten borging van de rijksbelangen. Dit betreft met name bescherming van primaire waterkeringen en behoud van waterveiligheid van kust en grote rivieren. Daarnaast zijn er omgevingswaarden vastgesteld voor onder andere de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater en zwemwaterkwaliteit. Aangezien deze omgevingswaarden voortkomen uit Europese normen, zoals de Kaderrichtlijn Water, de Grondwaterrichtlijn en de Drinkwaterrichtlijn, kan een afwijkende omgevingswaarde daarom alleen strenger zijn

In de Provinciale omgevingsverordening....

De waterschapsverordening bevat algemene regels over het watersysteem (waterkeringen, watergangen en grondwater) binnen het beheergebied van een waterschap. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het waterschap

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van water zijn de volgende criteria van belang:

- Effecten op de waterhuishouding: waterkwantiteit, waterkwaliteit;

- Effecten op de waterkeringen en waterveiligheid;
- Effecten op waterketen;

Beoordeling

In bijlage van de motivering bij het TAM-omgevingsplan is in het kader van de watertoets het 'Aanmeldformulier watertoets waterschap Scheldestromen' opgenomen. Daarin is de uitwerking van de wateraspecten beschreven. Het aspect water is geen belemmering voor het project: het project leidt tot een afname van verhard oppervlak en er zijn ook geen andere wateraspecten in het geding: het projectgebied ligt niet nabij waterkeringen en het wordt aangesloten op het gescheiden rioolstelsel.

Significant nadelige milieueffecten met betrekking tot water(huishouding) zijn niet aan de orde.

3.7 Ecologie

Toetsingskader

In de omgevingswet zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dieren plantensoorten bepaald. Deze zijn implementeert vanuit diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Omgevingswet kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden: Natura 2000 richt zich op het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden in heel Europa. Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Regels hiervoor zijn vertaald in de omgevingswet
- Natuurnetwerk Nederland (NNN): in de omgevingswet is ook geregeld dat de provincies ter bescherming van bijzondere soorten een landelijk samenhangend stelsel van natuurgebieden moet begrenzen én beschermen, het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Verdere uitwerking hiervan is opgenomen onder de provinciale verordening.

Soortenbescherming

In de omgevingswet wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

Beoordeling

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het meest nabijgelegen gebied met stikstofgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Oosterschelde. De afstand van dit Natura 2000-gebied tot het projectgebied bedraagt circa 1 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op grotere afstand. Het projectgebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtsbijzijnde NNN ligt op 428m van het projectgebied.

Vanwege de afstand zijn directe effecten zoals areaalverlies, versnippering, verandering van de waterhuishouding en verstoring op NNN en Natura 2000-gebied op voorhand uitgesloten. Voor het onderzoeken van de mogelijke effecten op het nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied voor de realisatie- en gebruiksfase zijn AERIUS-berekeningen uitgevoerd (zie bijlage 5). Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan 0,00 mol N/ha/jr voor de realisatie- en gebruiksfase van de ontwikkeling.

De ontwikkeling is niet in een natuur- of groengebied met een beschermde status gelegen. Uit de stikstofberekeningen blijkt dat de ontwikkeling de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet aantast.

Soortenbescherming

De beoogde sloop en nieuwbouw kunnen schadelijke effecten hebben op beschermde soorten. Ecoresult B.V. heeft een quickscan uitgevoerd voor het projectgebied, dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van de motivering van het TAM-omgevingsplan. Onderstaand de belangrijkste conclusies en aanbevelingen. Negatieve effecten op beschermde soorten en functies zijn niet op voorhand uit te sluiten:

Voor de Huismus is een potentieel sprake van een vaste rust- en verblijfplaatsen en/of essentieel functioneel leefgebied. Vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger): vaste rust- en verblijfplaatsen (zomerverblijfplaats, paarverblijfplaats en klein winterverblijfplaats en/of essentieel functioneel leefgebied (foerageergebied en vlieg-route).

Daarom is in het kader van sloop-nieuwbouwwerkzaamheden nader onderzoek naar huismus en vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger) uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat de activiteiten geen schadelijke effecten hebben op huismus en vleermuizen.

Overige conclusies en aanbevelingen

Voor de categorie 5-soorten vogels en algemene broedvogels die voorkomen in de directe omgeving van het plangebied geldt de algemene bescherming vogels. Voor de provinciaal vrijgestelde Nationaal beschermde soorten die voor komen in het plangebied geldt de zorgplicht, voor deze soorten zijn maatregelen van kracht. Negatieve effecten op overige soorten die vallen onder de bescherming van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, of die nationaal beschermd zijn uitgesloten. Nadelige gevolgen op de specifieke soorten en functies kunnen op voorhand worden uitgesloten

Conclusie

Werkzaamheden die voortkomen uit de specifieke zorgplicht te worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol. De activiteiten hebben geen schadelijke effecten op huismus en vleermuizen. De Omgevingswet wordt niet overtreden. Voor diverse soorten creëert de ontwikkeling een beter leefgebied.

3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Toetsingskader

Het gemeentelijk beleid over archeologie en cultuurhistorie is opgenomen op de archeologische beleidskaart en de cultuurhistorische waardenkaart. Deze archeologische waarden en verwachtingen en de cultuurhistorische waarden zijn veelal door vertaald in respectievelijk archeologische dubbelbestemmingen en cultuurhistorische dubbelbestemmingen, die zijn opgenomen in het (tijdelijk) omgevingsplan of activiteitgericht in het gemeentebrede omgevingsplan. Indien het initiatief in deze (werkings)gebieden is gelegen, wordt hieraan getoetst.

Beoordeling

Uit een Archeologisch Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek door middel van verkennende Boringen, blijkt dat er geen nader onderzoek benodigd. Het planvoornemen heeft geen effect op in het projectgebied gelegen of nabij gelegen archeologische waarden.

De kans is klein geacht dat er zich binnen het projectgebied archeologische vindplaatsen bevinden. De kans dat eventuele vindplaatsen verstoord zullen worden door de toekomstige bodemingrepen is aldus vrij klein. Concreet betekent dit dat geadviseerd wordt de geplande ontwikkeling te vergunnen zonder verder archeologisch onderzoek.

De beoogde ontwikkeling brengt geen significante nadelige milieueffecten mee ten aanzien van archeologie.



3.9 Gezondheid

Toetsingskader

Een van de doelen van de omgevingswet is het beschermen van de gezondheid. Een deel van de hiervoor beschreven milieu- en omgevingsaspecten heeft een gezondheidscomponent, waarbij het in de meeste gevallen gaat om gezondheidsbescherming. Bij de afweging van de gezondheidsgevolgen kunnen ook gezondheidsbevorderende aspecten een rol spelen zoals bijvoorbeeld een groene leefomgeving, ruimte voor en uitnodiging tot beweging, beschikbaarheid/ toegankelijkheid van voorzieningen en sociale cohesie.

Beoordeling

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid, luchtkwaliteit en trillingen. Een significant negatief effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

Ten aanzien van gezondheidsbevordering voorziet het project in woningen voor verschillende doelgroepen op relatief korte afstand van de nodige voorzieningen. De ligging kort bij deze voorzieningen nodigt uit om met de fiets (of te voet) van deze voorzieningen gebruik te maken en zodoende te bewegen.

Het groene ontwerp draagt bij aan de (mentale) gezondheid, onder andere omdat het hittestress vermindert en uitnodigt te bewegen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande is bij de voorgenomen ontwikkeling voldoende rekening gehouden met het aspect gezondheid en vormt dit aspect geen belemmering voor de ontwikkeling. Vanuit het oogpunt gezondheid is het aanvaardbaar de betreffende functies waaronder wonen aan de projectlocatie toe te delen. Nadelige milieueffecten zijn uitgesloten.

3.10 Overige aspecten

3.10.1 Geur

Geur is ten aanzien van een nabij gelegen veehouderij bondig beschouwd, zie onderstaand.

De beoogde woningen zijn geurgevoelig. Op enige afstand, circa 250m ten zuidoosten, van het projectgebied is een grondgebonden veehouderij gesitueerd. Artikel 5.120 van het Bkl dat er een minimumafstand geldt van 100 meter voor een geur gevoelig gebouw binnen de bebouwde kom. Gezien de afstand tussen het projectgebied en de veehouderij en het feit dat er meerdere woningen op kortere afstand zijn gelegen, vormt deze veehouderij geen belemmering voor het planvoornemen.

Aan de hand van deze analyse blijkt dat de beoogde ontwikkeling geen geur emitterende functies mogelijk maakt en dat de nabij gelegen veehouderij niet wordt beperkt in haar bedrijfsvoering. Voor het aspect geur zijn er geen significante milieueffecten verwacht.

3.11 Aanlegwerkzaamheden

Voor de sloop- en aanlegwerkzaamheden van de beoogde ontwikkelingen kunnen tijdens de werkzaamheden milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de locatie, aard en omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.



4. MAATREGELEN

Voor dit project zijn de volgende mitigerende maatregelen noodzakelijk:

- Om te voldoen aan de specifieke zorgplicht voor soorten dienen de werkzaamheden die voortkomen uit de zorgplicht te worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol.
- Er dient nader onderzoek te worden gedaan naar de bodemkwaliteit ter plaatse. Als er verontreinigen worden geconstateerd zullen er, voorafgaand op de werkzaamheden, saneringsmaatregelen moeten worden getroffen.

5. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze aanmeldnotitie 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 project niet tot aanzienlijke milieueffecten. Als er verontreinigen in de bodem worden geconstateerd in het nader onderzoek zullen er, voorafgaand op de werkzaamheden, saneringsmaatregelen moeten worden getroffen. Voor de ontwikkeling zijn geen overige mitigerende maatregelen bekend. Het doorlopen van een volledige mer-procedure is niet noodzakelijk.