
AANMELDNOTITIE M.E.R.- BEOORDELING BAARLE- NASSAU INDUSTRIEWEG

Gemeente Baarle-Nassau

18 november 2025

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 18 november 2025
KENMERK 20191464/122521/

PROJECT Baarle-Nassau Industrieweg Aldi
PROJECTLEIDER RK
AUTEUR GE

OPDRACHTGEVER ALDI Roosendaal B.V.
PROJECTNUMMER 20191464

AUTEUR Rho Adviseurs
STATUS Definitief





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 kenmerken van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	9
3. Kenmerken van de milieugevolgen	12
3.1 Verkeer en parkeren	12
3.2 Geluid	17
3.3 Bodem	17
3.4 Water	19
3.5 Natuur	19
3.6 Luchtkwaliteit	21
3.7 Externe veiligheid	22
3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	23
3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	26
3.10 Maatregelen	26
4. Conclusie	28

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Stationsstraat 29 te Baarle-Nassau is momenteel een Aldi-harddiscount supermarkt (hierna supermarkt) gevestigd. Deze winkel is te klein om duurzaam-economisch te functioneren, en sluit niet meer aan bij de wensen van de consument. Net als bij andere supermarkten wensen ook de klanten van hard discount-supermarkten meer service en comfort in de winkel. Dit heeft tot nieuwe formule-uitgangspunten bij Aldi geleid. In de nieuwe winkels van Aldi is meer ruimte voor het assortiment, zijn de gangpaden breder, heeft de winkel een lichtere uitstraling en is er meer aandacht voor het vers-assortiment. Ook wordt meer aandacht besteed aan duurzaamheidsaspecten. Een toekomstgerichte winkel met een goed en groot winkelloppervlak voor een efficiënte winkelindeling is hiervoor noodzakelijk. Daarnaast zijn een goede magazijnindeling, een goed georganiseerde logistiek, een centrale ligging, een goede bereikbaarheid, een ruime parkeeroplossing en veilige laad- en los mogelijkheden van essentieel belang voor een goed functionerende supermarkt. Het functioneren van de winkel aan de Stationsstraat staat onder druk gezien deze opgaven. Een duurzame schaalvergroting is daarom voor Aldi wenselijk. De winkel is niet langer toekomstbestendig en uitbreidingsmogelijkheden op deze locatie ontbreken waardoor deze supermarkt voor Baarle-Nassau verloren zal gaan als er geen alternatieve locatie voorhanden is.

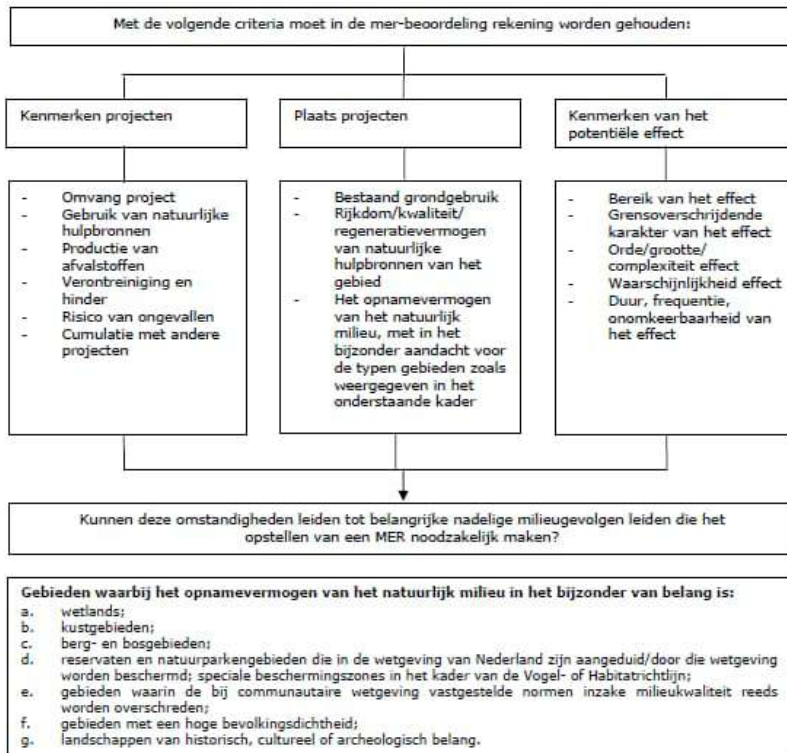
Na een uitgebreide en langdurige studie is een alternatieve locatie gevonden. Om de supermarkt voor Baarle-Nassau te behouden, wenst Aldi de supermarkt te verplaatsen naar de locatie Industrieweg 3-5/Oordeelsestraat 7a en daar ook een groter winkelloppervlak te realiseren. Op die nieuwe locatie kan aan de behoefte van een volwaardige supermarkt van voldoende omvang worden voldaan, met een goede bereikbaarheid en voldoende parkeerruimte.

De vestiging van de supermarkt op het perceel aan de Industrieweg 3-5/Oordeelsestraat is in strijd met het tijdelijk omgevingsplan van de gemeente Baarle-Nassau. Om de vestiging mogelijk te maken, dient het omgevingsplan te worden gewijzigd. Omdat het voor de gemeente Baarle-Nassau technisch nog niet mogelijk is een wijzigingsbesluit te publiceren, is het wenselijk gebruik te maken van de Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM). Deze alternatieve maatregel houdt in dat het omgevingsplan wordt gewijzigd, maar dat het besluit technisch gezien volgens het oude digitale format (IMRO) wordt gepubliceerd.

In het Omgevingsbesluit is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is (Omgevingsbesluit, Bijlage 5 onderdeel J11). De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een Aldi van maximaal 1.750 m². Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

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.) zie Figuur 1-1. Samengevat zijn dit de kenmerken van een project, de locatie van een project en soort en kenmerken van de verschillende milieueffecten.



Figuur 1-1 Criteria m.e.r.-beoordeling

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.

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 gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

In figuur 2.1 is de ligging van de huidige en van de nieuwe locatie aangeduid. De locaties liggen op twee verschillende plekken in Baarle-Nassau. Blauw is de huidige locatie waar de Aldi van vertrekt (locatie Stationsstraat 29). Deze is gesitueerd aan de rand van het centrumgebied van Baarle-Nassau. Rood is de nieuwe locatie, waar de Aldi naar toe verhuist (locatie Industrierweg 3-5/Oordeelsestraat 7a).

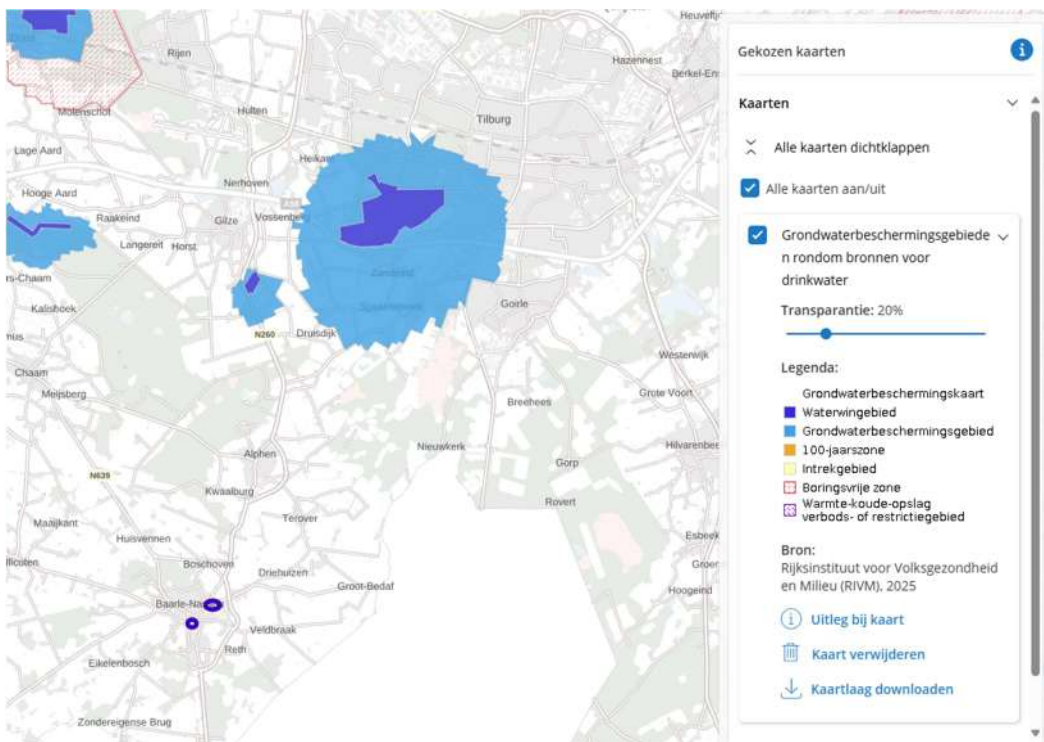
In de plint van het gebouw aan de Stationsstraat 29 te Baarle-Nassau aan de westzijde van het centrum, is de huidige Aldi-discounter gevestigd. In het gebouw zijn op de verdiepingen appartementen aanwezig. De nieuwe locatie ligt tussen het woongebied en het bedrijventerrein aan de oostzijde van de kern. De locatie ligt aan de rotonde en is onderdeel van een belangrijke aanrijroute richting het centrumgebied (Alphenseweg). De beoogde locatie is circa 5.874 m² groot. Ter plaatse zijn aan de Industrierweg 3 en 5 momenteel een kringloopwinkel en het bedrijf LION gevestigd. Aan de Oordeelsestraat 7a is een bedrijfswoning aanwezig.



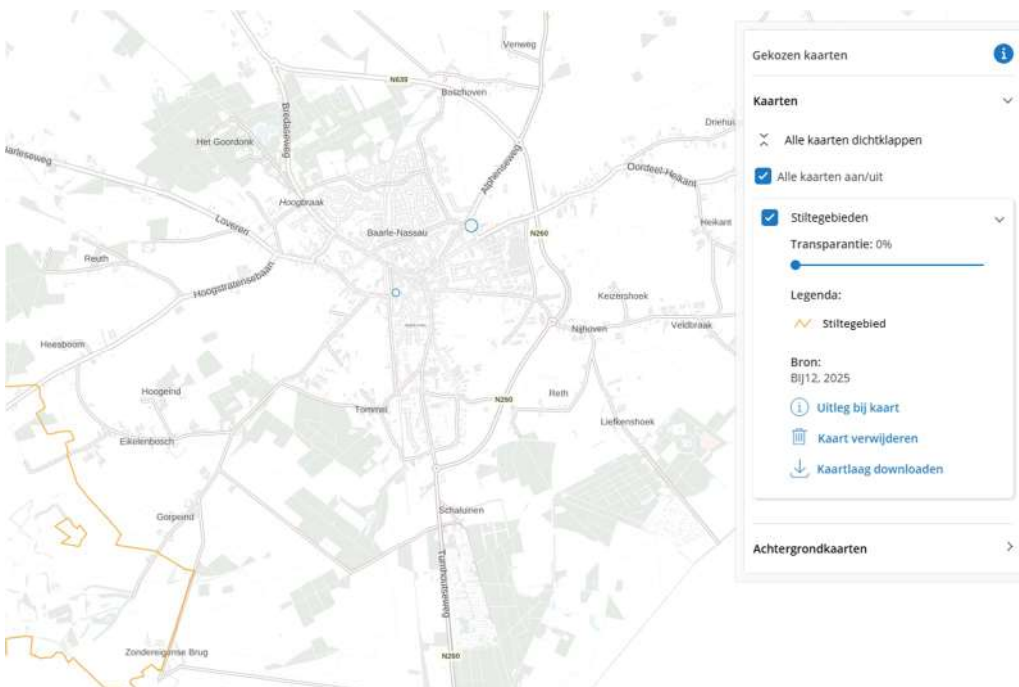
Figuur 2.1 Globale ligging oude (blauwe cirkel) en nieuwe (rode cirkel) supermarkt (PDOK viewer, 2024)

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

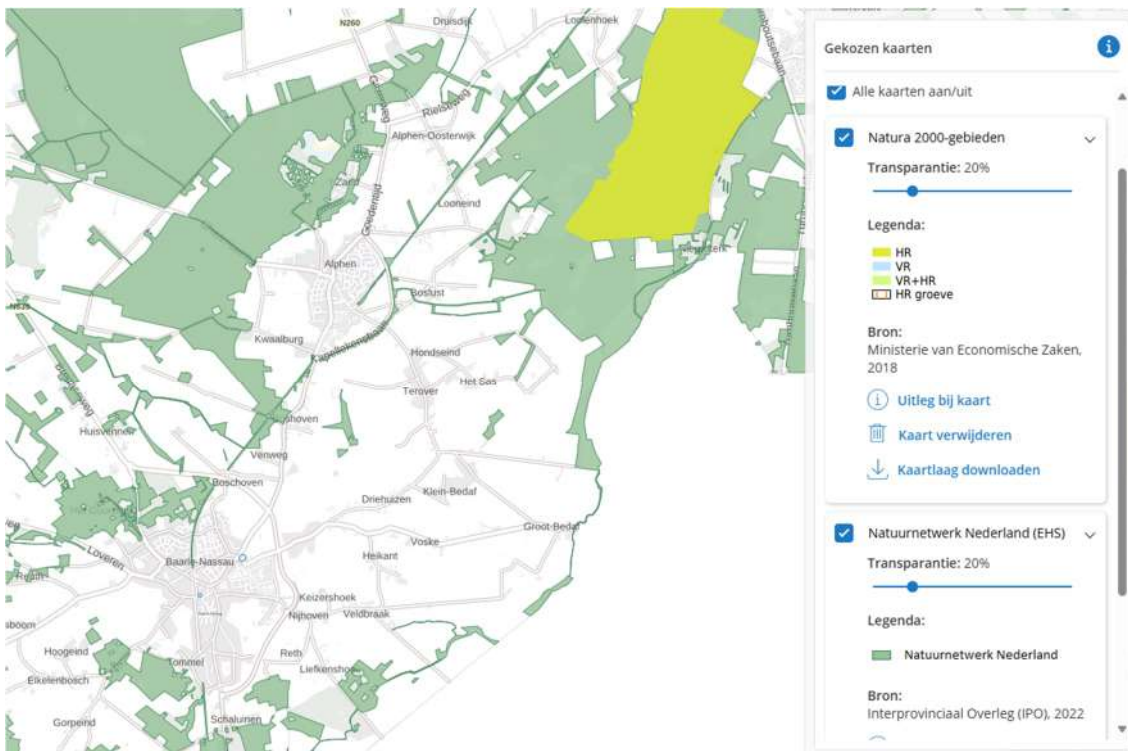
Overeenkomstig de kaarten uit de Atlas Leefomgeving is het plangebied niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.2). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.3). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuur Netwerk Nederland. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Regte Heide & Riels bedraagt circa 6,6 kilometer en circa 10,2 kilometer tot Natura 2000-gebied Kempenland West. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN bevindt zich op een afstand van circa 817 meter (zie figuur 2.4).



Figuur 2.2 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden en nabij de planlocatie (blauwe cirkels) (bron: Atlas Leefomgeving)



Figuur 2.3 Stiltegebieden ten opzichte van plangebied (blauwe cirkels) (bron: Atlas Leefomgeving)



Figuur 2.4 Natura 2000 en NNB nabij de planlocatie (blauwe cirkels) (bron: Atlas Leefomgeving)

2.2 Kenmerken van het project

BESTAANDE LOCATIE STATIONSTRAAT 29

Op de bestaande locatie vertrekt de Aldi vanwege de eerder genoemde ambitie van de winkel om aan de eisen van de moderne consument te kunnen voldoen. Dit biedt nieuwe mogelijkheden voor de winkelruimte die vrij komt. De locatie aan de Stationsstraat 29 komt vrij voor de invulling van een andere detailhandel. Om een goed evenwicht te houden in het supermarktaanbod in Baarle-Nassau wordt door middel van dit TAM-omgevingsplan uitgesloten dat zich hier een andere/nieuwe supermarkt kan vestigen. Ter plaatse van het plangebied aan de Stationsstraat 29 wordt de aanduiding 'supermarkt' verwijderd en wordt de aanduiding 'supermarkt uitgesloten' toegevoegd. De volgende functies blijven daarmee toegestaan:

- andere detailhandelfuncties dan een supermarkt;
- dienstverlening;
- kantoren;
- horeca categorie 1 en 2;
- bedrijven tot en met categorie 2;
- maatschappelijke en religieuze voorzieningen.

NIEUWE LOCATIE INDUSTRIEWEG 3 – 5 EN OORDEELSESTRAAT 7A

Om de supermarkt voor Baarle-Nassau te behouden, wenst Aldi de supermarkt te verplaatsen naar de locatie Industrieweg 3-5/Oordeelsestraat 7a aan de rand van het woongebied en het Bedrijventerrein Baarle-Nassau en daar ook een groter winkeloppervlak te realiseren. Op die nieuwe locatie kan aan de behoefte van een volwaardige supermarkt van voldoende omvang worden voldaan, met een goede bereikbaarheid en voldoende parkeerruimte.

Op de nieuwe locatie worden de bestaande panden van LION, de kringloopwinkel en de bedrijfswoning gesaneerd en wordt een nieuw gebouw ten behoeve van de Aldi gerealiseerd. De beoogde inrichting van het plangebied is weergegeven op figuur 2.7. Ter plaatse kan voldaan worden aan de minimale vestigingsnormen voor een supermarkt:

- gemiddelde omvang van 1.100 m² wvo (circa 1.650 m² bvo excl. inpandig laden en lossen en exclusief luifels);
- voldoende ruimte voor parkeren en de bevoorrading op eigen terrein. Minimale oppervlakte om een moderne winkel met voldoende parkeren te realiseren is 3.500 m². Deze locatie heeft een oppervlakte van 5.874 m².



Figuur 2.5 Ontwikkeling Aldi Industrieweg 3 - 5/Oordeelsestraat 7a, incl. parkeren (Bron: Den Hollander, juni 2025)



Figuur 2.6 Impressie Aldi Industrieweg 3-5 (Bron: Den Hollander, mei 2025)

Het bruto vloeroppervlak van de nieuwe supermarkt bedraagt dus, op basis van het opgenomen bouwvlak, maximaal 1.650 m² (exclusief inpandig laden en lossen en luifels). Het verkoopvloeroppervlak zal circa 1.100 m² bedragen. Het gebouw krijgt een maximale bouwhoogte van 6,5 meter. De ingang van de supermarkt komt aan de noordwestzijde van het nieuwe pand. Het magazijn wordt aan de oostzijde gepositioneerd. Het laden en lossen zal inpandig plaatsvinden aan de oostzijde van het plangebied en maakt geen onderdeel uit van het maximale bruto vloeroppervlak. Naast de bebouwing wordt een parkeerterrein gerealiseerd met 87 parkeerplaatsen.

Passend binnen het nieuwe vestigingsbeleid van Aldi worden nieuwe filialen duurzaam ontwikkeld, voorzien van onder andere zonnepanelen en warmte-terugwin-installaties.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. Het betreft hier natuurlijke hulpbronnen als energie, water en grondstoffen. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. 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 zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

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

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUGEVOLGEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het TAM-omgevingsplan die voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Het plangebied ligt aan de Industrieweg die via de rotonde aansluit op de Alphenseweg die op zijn beurt weer aansluit op de provinciale weg N260. De locatie ligt daarnaast aan de rand van de kern Baarle-Nassau op een afstand van minder dan 500 meter tot het centrum. Daarmee is de locatie zeer goed bereikbaar.

Het opheffen van de supermarkt in het centrum en de hervestiging op het bedrijventerrein hebben invloed op de verkeerssituatie. Voor de berekening van de verkeersgeneratie van beide ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de publicatie 744 van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeergeneratie) uit 2024. In die publicatie zijn verschillende woonmilieutypes en verstedelijkingsgraden onderscheiden. Om het juiste kencijfer te bepalen wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit het gemeentelijk parkeerbeleid (Nota Parkeernormen 2011), waarin de parkeernormen ook zijn gerelateerd aan de kencijfers van het CROW. De gemeente Baarle-Nassau wordt volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek aangemerkt als een 'weinig stedelijk gebied' en voor de kern Baarle-Nassau geldt het woonmilieutype 'restgebied van de bebouwde kom'. Binnen de bandbreedte van het kencijfer wordt in verband met het relatief hoge autobezit het maximum aangehouden.

In publicatie 744 wordt geen onderscheid gemaakt in een hard discount-supermarkt of een fullservice supermarkt. Worst-case wordt hierna dan ook uitgegaan van een full-service supermarkt. Worst-case omdat op basis van praktijkervaringen blijkt dat een full-service supermarkt (veel) meer verkeer genereert en parkeerbehoefte heeft dan een hard discount-supermarkt. Dat verschil wordt vooral veroorzaakt doordat consumenten vaker bij een full-service supermarkt komen, ook voor kleinere boodschappen. Bij hard discount-supermarkten worden eens in de 1 à 2 weken grootschalige inkopen gedaan, terwijl een full-service supermarkt meerdere keren per week worden bezocht.

Locatie Stationsstraat

Met het plan zal de bestaande supermarkt aan de Stationsstraat komen te vervallen en wordt de vrijgekomen ruimte ingevuld door overige centrumfuncties. Op basis van bovenstaande uitgangspunten is voor een fullservice-supermarkt een verkeersgeneratie berekend van 155,5 mvt/etmaal per 100 m² bvo. Voor overige centrumfuncties (dorpscentrum) bedraagt de verkeersgeneratie 79,4 mvt/etmaal per 100 m² bvo. Een werkdag met koopavond, een zaterdag en de koopzondagen zijn dagen met de grootste verkeersgeneratie.

Enerzijds neemt de verkeersgeneratie als gevolg van het opheffen van de supermarkt af, anderzijds zal de verkeersgeneratie toenemen met de invulling met overige centrumfuncties. Per saldo leidt dit tot een netto afname van de verkeersgeneratie van $((575/100) * (155,5 - 79,4) = 437,6$ mvt/etmaal.

Via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) zijn betrouwbare schattingen bekend op Van de Stationsstraat. De intensiteit op de Stationsstraat is circa 2.100 motorvoertuigen/werkdag. Daaruit blijkt dat dit een weg in de bebouwde kom is met een ontsluitende functie. Het verkeer verdeelt zich hier in verschillende richtingen. Omdat met het plan sprake is van een afname van verkeersgeneratie, zijn er ter hoogte van de locatie Stationsstraat geen doorstromings- of verkeersveiligheidsknelpunten te verwachten.

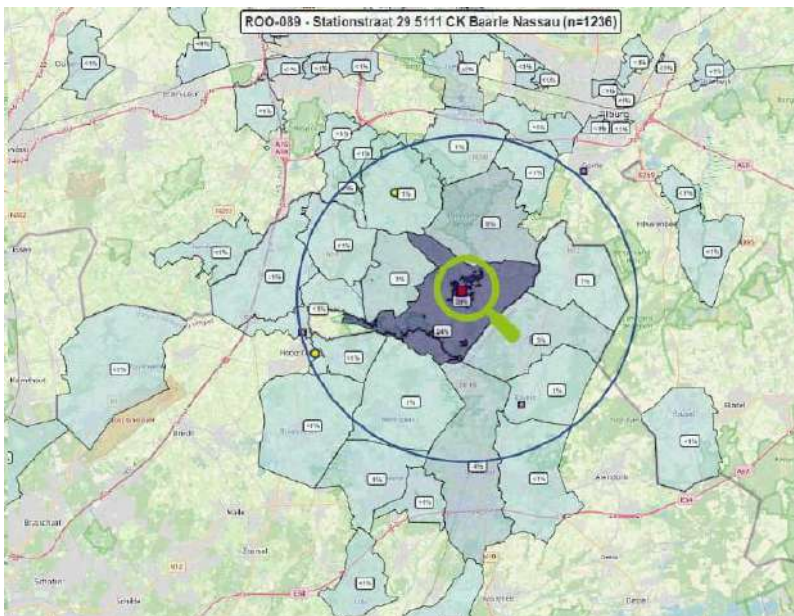
Locatie Industrieweg

Voor de nieuwe supermarkt van 1.650 m² bedraagt de verkeersgeneratie $((1650/100) * 155,5 =) 2.565,8$, afgerond 2.566 mvt/etmaal. Vanwege de opheffing van de bedrijfsfuncties (Kringloopwinkel met een bvo van 550 m² en LION met een bvo van 1.220 m²), kan hiervan het volgende aantal mvt/etmaal worden afgetrokken:

- Voor de Kringloopwinkel zijn de kencijfers verkeersgeneratie van een vergelijkbare functie, namelijk groothandel, gebruikt: $51,1 \text{ mvt/etmaal}/100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 51,1 \times 5,5 = 281 \text{ mvt/etmaal}$;
- Voor LION zijn de kencijfers verkeersgeneratie gebruikt voor een arbeidsintensief/bezoekers extensief bedrijf: $10,9 \text{ mvt/etmaal } 100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 12,2 \times 10,9 = 133 \text{ mvt/etmaal}$.
- In totaal kunnen er dus 414 mvt/etmaal van worden afgetrokken. De netto toename komt daarmee op $(2566 - 414 =) 2.152 \text{ mvt/etmaal}$.

Verkeerstoedeling

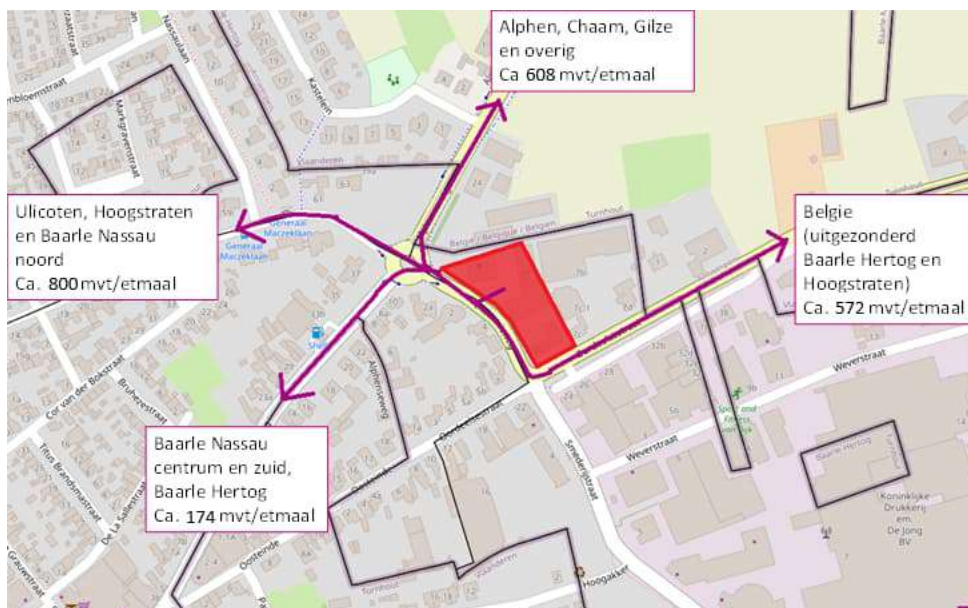
Het grootste deel van het verkeer van de nieuwe Aldi zal worden afgewikkeld via de Industrieweg op de Alphenseweg en de Oordeelsestraat. Het verkeer zal zich hier verspreiden naar de kern Baarle-Nassau (westelijke richting) en richting de nabijgelegen kernen in Nederland en België (oostelijke richting). Voor de verdeling is onder andere gebruik gemaakt van figuur B1.3 van Bijlage 1 van het ruimtelijk economisch onderzoek, waaruit blijkt dat de herkomst van de klanten niet fundamenteel zal wijzigen. Zie figuur 3.1 voor een illustratie.



Figuur 3.1 Herkomstpercentages Aldiklanten (Bron: Markteffect, 2024)

Verondersteld is dat klanten uit Baarle Hertog en Baarle Nassau 1/3 minder vaak met de auto naar de Aldi reizen dan klanten van elders. Bekend is dat voor afstanden van minder dan 1 kilometer lopen en fietsen een veel grotere modal share van reizen naar een supermarkt innemen dan voor langere afstanden. Een groot deel van de bebouwde kom van Baarle is zowel op de oude als op de nieuwe locatie binnen deze afstand te bereiken. Daarom wegen de klanten uit Baarle iets lichter in de verkeerstoedeling, en de klanten van elders juist zwaarder. Via Google Maps is bepaald via welke routes de nieuwe locatie vanuit de diverse plaatsen waar klanten vandaan komen het snelst te bereiken is. De verkeerstoedeling zal daarbij als volgt zijn:

- De Alphenseweg richting Alphen zal 608 van de 2.152 bewegingen opnemen.
- De Alphenseweg in de richting van het centrum zal 174 circa mvt/etmaal ontvangen.
- De Generaal Maczeklaan krijgt door de toevoeging van de Aldi naar verwachting 800 extra bewegingen te verwerken.
- De Industrieweg en Oordeelsestraat krijgt 572 gemotoriseerde verkeersbewegingen te verwerken vanwege de beoogde Aldi. Zie voor een illustratie figuur 3.2.



Figuur 3.2 Verkeerstoedeling vanuit nieuwe supermarktllocatie

Per saldo leidt de ontwikkeling tot een toename van circa 1.582 mvt/etmaal op de rotonde (608 + 174 + 800) en circa 572 mvt/etmaal van en naar de Oordeelsestraat.

Verkeersintensiteiten

Tabel 3.1 laat zien wat de verkeersintensiteiten zijn van de verschillende rotonde takken in de autonome situatie 2019, 2030 en 2040 (bron: BBMA 2022) en de toevoeging van het plan.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten rotonden

	2019	2030	2040	toename door Aldi
Generaal Maczeklaan	3.600	3.600	3.700	800
Alphenseweg richting Alphen	6.500	7.100	7.700	608
Alphenseweg richting Baarle	4.300	5.000	5.400	174
Industrieweg	3.800	4.100	4.300	1.582

Let erop dat dit intensiteiten op de takken zijn van én naar de rotonde. Voor het verkeer op de rotonde moeten de aantallen door 2 worden gedeeld.

Uit de verkeerstoedeling is te herleiden dat de ontwikkeling van de Aldi voor circa 1.582 mvt/etmaal extra verkeer op de rotonde Industrieweg/Alphensebaan/Generaal Maczeklaan zorgt. De overige 572 mvt/etmaal ontsluiten via de Oordeelsestraat richting Baarle-Hertog.

Beoordeling verkeersafwikkeling

Verkeersafwikkeling rotonde

In 2019 is de som van de toeleidende wegen van de rotonde in de autonome situatie circa 9.000 mvt/etmaal. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling komen daar nog circa 1.582 mvt/etmaal bij. Daarmee komt de som van de toeleidende wegen uit op circa 10.582 mvt/etmaal zijn. De capaciteit van een enkelstrooksrotonde is ligt op 20.000 – 25.000 mvt/etmaal als som van de toeleidende wegen.

Met de verwachte verkeersintensiteit na planbijdrage (10.582 mvt/etmaal), is de capaciteit ruim voldoende.

In 2030 zal de verkeersintensiteit volgens het verkeersmodel toenemen tot 9.900 mvt/etmaal, en in 2040 tot 11.700 mvt/etmaal in de autonome situatie. Ook bij deze verkeersintensiteiten leidt de toevoeging van circa 1.582 mvt/etmaal als gevolg van het plan niet tot knelpunten. In 2030 komt deze uit op 11.482 mvt/etmaal (9.900 + 1.582) en in de 2040 komt deze uit op 13.282 mvt/etmaal (11.700 + 1.582). Daarmee passen deze intensiteiten ruimschoots binnen de capaciteit van een enkelstrooksrotonde van 20.000 tot 25.000 mvt/etmaal.

Verkeersafwikkeling Oordeelsestraat

Het restant van de extra verkeersgeneratie, 538 mvt/etmaal, zal dus via de Industrieweg naar de Oordeelsestraat worden afgewikkeld. De Oordeelsestraat is een gebiedsontsluitingsweg; de weg heeft een (enigsinds vervaagde) rijrichtingsscheiding en fietsen is er niet toegestaan op de hoofdrijbaan, maar enkel op een ventweg. Conform de principes van Duurzaam Veilig zou deze weg zeker 6.000 mvt/etmaal moeten kunnen verwerken. Na planrealisatie kent deze weg nog een restcapaciteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal.

- 2019: $3.800 + 572 = 4.372$ mvt/etmaal;
- 2030: $4.100 + 572 = 4.672$ mvt/etmaal;
- 2040: $4.300 + 572 = 4.872$ mvt/etmaal.

Conclusie verkeersafwikkeling

Gesteld kan worden dat de verkeersafwikkeling als gevolg van het plan niet leidt tot knelpunten.

Beoordeling verkeersveiligheid

De beoordeling van de verkeersveiligheid richt zich op het wegvakniveau van de wegen waarover de beoogde planontwikkeling zal worden ontsloten. De verkeersveiligheid wordt beoordeeld op de principes van Duurzaam Veilig. Daarbij wordt gekeken in hoeverre er sprake is van een evenwichtige verhouding tussen gebruik, inrichting en functie van de weg.

De wegen die beoordeeld zijn, zijn de wegen die aantakken op de rotonde Alphenseweg – Industrieweg. Dit betreft de volgende wegen:

- Alphenseweg richting Alphen;
- Generaal Maczeklaan;
- Alphenseweg richting Baarle;
- Industrieweg.

De Alphenseweg richting Alphen is voorzien van vrijliggende fietspaden. Een hoge intensiteit zal daarom wellicht tot congestie leiden, maar niet tot veiligheidsproblemen.

Behalve de Alphenseweg richting Alphen zijn alle genoemde wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg. De Alphenseweg richting Baarle is weliswaar gecategoriseerd als erftoegangsweg, maar heeft qua vormgeving met parkeren in langspaarvakken, fietssuggestiestroken en een rijbaanbreedte van bijna 8.00 meter, meer weg van een gebiedsontsluitingsweg.

De Generaal Maczeklaan is 7,5m breed, de Industrieweg/Oordeelsestraat hebben beide een rijbaanbreedte van circa 6.50m. Zij kunnen daarmee normaal gesproken ongeveer 6.000 mvt/etmaal verwerken zonder dat dit leidt tot knelpunten. Na plan ontwikkeling zal de verkeersintensiteit in 2040 op deze wegen liggen op circa 4.900 mvt/etmaal (Industrieweg) en 4.600 mvt/etmaal (Generaal Maczeklaan) . Daarmee ligt de intensiteit ruim onder de verwachte capaciteit en zijn geen knelpunten te verwachten maximale op deze wegen.

De intensiteit op de Alphenseweg richting het centrum in 2040 ligt na planontwikkeling op circa 5.700. De capaciteit van deze weg, die meer weg heeft van een gebiedsontsluitingsweg, ligt tussen de 6.000 en 15.000 mvt/etmaal. Naast dat de weg het karakter heeft van een gebiedsontsluitingsweg heeft deze wel degelijk ook een verblijfskarakter vanwege de aanwezigheid van erfontsluitingen. Daarom wordt voor de capaciteit van deze weg aangehouden dat deze ligt op iets meer

dan 6.000. De verkeersintensiteiten in 2040 na planbijdrage komt uit op circa 5.700 mvt/etmaal. Daarmee kan gesteld dat de verkeersveiligheid na planbijdrage niet leidt tot knelpunten.

Uitrit parkeerterrein

Het perceel behorende bij de nieuwe Aldi wordt ontsloten via de Industrieweg. De op- en afrit is gesitueerd op voldoende afstand tot de bestaande rotonde met de Alphensebaan. Immers zoals eerder is beschreven heeft de rotonde zoveel overcapaciteit dat het verkeer goed kan doorstromen en er geen wachtrijen te verwachten zijn. Hierdoor zijn conflicten met verkeer dat het parkeerterrein van de Aldi wil op- of afrijden niet te verwachten.

Voor fietsers wordt de Aldi direct ontsloten op de rotonde. Een oversteek nabij de rotonde zorgt ervoor dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag ligt, ook op momenten dat er weinig verkeersaanbod is. Bovendien minimaliseert een rotonde het aantal potentiële conflictpunten op het betreffende kruispunt.

Laden en lossen

De laad- en loszone van de nieuwe Aldi is gesitueerd aan de oostzijde van het plangebied. Vrachtwagens rijden vanaf de Industrieweg vooruit het parkeerterrein van de Aldi op om aan de achterzijde (oostzijde) achteruit de laad- en loszone in te rijden.

De nieuwe supermarkt zal 6 dagen in de week (ma t/m za) worden bevoorraadt. Deze bevoorrading vindt plaats door (worst-case) maximaal 3 vrachtwagens per dag:

- Bakker 1x per dag, vroeg rond 7u;
- Koelwagen 1x per twee dagen;
- Overig 1x per twee dagen.

Vrachtwagens rijden dus vooruit het parkeerterrein van de Aldi op en rijden aan de oostzijde vervolgens achteruit het beoogde losdok in. Er is dus geen sprake van stilstaand of achteruitrijdend vrachtverkeer op de Industrieweg. Een beleving door (maximaal) 3 vrachtwagens per dag is acceptabel en verkeersveilig.

Parkeren

De aanwezige parkeervoorziening in de nabijheid van het plangebied aan de Stationsstraat blijft gehandhaafd voor de centrumvoorzieningen in Baarle-Nassau. Daarin zijn geen wijzigingen voorzien en verder onderzoek hiernaar is niet nodig.

Gelet op de functie die de nieuwe Aldi zal vervullen is ervoor gekozen om deze gronden te bestemmen als 'Detailhandel'. Dit betekent dat de volgende berekening gemaakt kan worden:

Conform de parkeernormen van de gemeente Baarle-Nassau geldt voor de detailhandel (waaronder ook een supermarkt) een parkeernorm van 4,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Met een totaal bvo van 1.650 m² bedraagt de parkeerbehoefte 66 parkeerplaatsen. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van 87 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarmee wordt met een overcapaciteit van 16 parkeerplaatsen voldaan aan de parkeernorm.

Van de parkeerplaatsen moeten er 2 vakken worden gereserveerd voor het laden van elektrische auto's. Ook moeten er twee plaatsen voor minder validen worden ingericht.

Conclusie

Met de verplaatsing van de Aldi supermarkt vanuit het centrum van Baarle-Nassau naar de beoogde locatie op het bedrijventerrein neemt het verkeersaanbod en de parkeerdruk in het centrum van Baarle-Nassau niet toe. Aan de Industrieweg krijgt Aldi de beschikking over een goed bereikbare locatie met ruim voldoende parkeergelegenheid. De nieuwe vestiging zorgt voor een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen in de omgeving. In ieder geval tot 2040 levert de extra belasting geen knelpunten op voor de verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling. De oplossing voor laden en lossen zal geen gevaarlijke situaties zorgen en niet voor extra overlast zorgen ten opzichte van de huidige situatie.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaai

Een supermarkt betreft conform het Bkl geen geluidsgevoelig gebouw. Er hoeft daarom niet aan de geluidnormen getoetst te worden. Wel dient te worden beoordeeld of de beoogde ontwikkelingen zorgen voor een hoorbare toename van de geluidbelasting op de gevel van woningen langs omliggende wegen. Daarvan is sprake indien de geluidbelasting met 2dB toeneemt. Een dergelijke toename zal zich pas voor kunnen doen indien de verkeersintensiteiten op deze wegen met 25% of meer toenemen. In dat geval is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai (uitstralingseffecten) noodzakelijk.

In paragraaf 3.1 zijn de huidige en toekomstige intensiteiten ter plaatse van de ontsluitingsweg met tabel 3.1 inzichtelijk gemaakt. Gezien de intensiteiten en de toevoeging daarvan als gevolg van het planvoornemen, wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een toevoeging van meer dan 25% van de verkeersintensiteit. Er is dan ook geen sprake van hoorbare uitstralingseffecten vanwege de toename van de verkeersintensiteiten.

Activiteiten

Op de projectlocatie wordt geen geluidsgevoelig gebouw gerealiseerd. Daarnaast is de locatie niet gelegen op een gezonde bedrijventerrein of industrieterrein met geluidproductieplafond. Er is geen hinder te verwachten van de activiteiten binnen het projectgebied op de meeste omliggende woningen. Activiteiten waar geluid van afkomstig is zijn het parkeren, installaties bij de supermarkt en het laden en lossen van goederen. Gezien de aard en de omvang van de activiteiten zullen deze niet voor dermate veel geluid zorgen. Omliggende woningen zijn bovendien op meer dan 20 meter gelegen van het plangebied. Enkel de woning aan de Oordeelsestraat 7c is direct naast de locatie gelegen. Aan deze zijde van het plangebied wordt ook de laad- en losplaats voor vrachtwagens gerealiseerd. Om deze reden is een akoestisch onderzoek naar industrielawaai uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau dat ter plaatse van de woning aan de Oordeelsestraat 7c aan de geluidwaarden volgend uit het Omgevingsplan van de gemeente Baarle-Nassau én de standaardwaarden volgend uit het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt voldaan. Ter plaatse van de woning aan de Oordeelsestraat 7c worden wel overschrijdingen berekend in het kader van de maximale geluidniveaus door het laden en lossen in de nachtperiode. Om deze reden is besloten dat geen laden en lossen plaats zal vinden in de nachtperiode. In de regels is dit geborgd. Hier is vastgelegd:

- Het laden en lossen van vrachtwagens vindt uitsluitend in de dagperiode (07:00 tot 19:00 uur) plaats;
- Het afschermen van de laad- en loslocatie met een muur van 5,8 meter hoog bestaande uit gesloten metselwerk.
- Het realiseren van een geluidscherm bestaande uit een Kokowal van 2 meter hoog.

Daarmee is geborgd dat aan de geluidwaarden uit het Omgevingsplan van de gemeente Baarle-Nassau en/of de standaard en grenswaarden uit het Bkl zal worden voldaan.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect geluid worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.3 Bodem

Huidige situatie

Het planvoornemen voorziet in het mogelijk maken van een detailhandelsfunctie in de vorm van een supermarkt. Een supermarkt is niet per definitie een gevoeligere functie dan de huidige bedrijfsvorm. Aangezien voor de omgevingsvergunning voor het bouwen alsnog een bodemonderzoek moet worden uitgevoerd, zijn verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd voor zowel de Industrierweg 3/5 als de Oordeelsestraat 7a.

Industrierweg 3/5

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie voor een "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming, niet lijnvormig" (VED-HE-NL). Het doel van het verkennend bodemonderzoek in deze situatie is het

bepalen van de aard van de heterogeen verdeelde verontreinigende stof op schaal van monsterneming. Tevens wordt vastgesteld of de vermoede verontreinigende stof de achtergrondwaarde of het geldend achtergrondgehalte overschrijdt.

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak siltig, matig fijn tot matig grof zand. De bovengrond is bovendien zwak humeus. De ondergrond is plaatselijk sterk gleyhoudend. De bovengrond is plaatselijk sterk puinhoudend. Verder is de bovengrond plaatselijk zwak baksteenhoudend.

Bij de boring 1, 2, 3, 6 en 9 tot en met 15 is een laag volledig puin aangetroffen in de top laag. De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met zink en PCB. De lichte zinkverontreiniging houdt mogelijk verband met de resten puin, die in de bovengrond aangetroffen zijn.

In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd. Gezien het feit dat het grondwater zich dieper dan 5,0 m -mv bevindt, heeft er conform de NEN 5740 geen grondwateronderzoek plaatsgevonden.

De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming, niet lijnvormig" kan worden beschouwd wordt, op basis van de lichte verontreinigingen, bevestigd. Echter, gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er géén reden voor een nader onderzoek.

Het puin is omstreeks 1999 toegepast en kan derhalve als onverdacht (<100 mg/kg d.s.) op het voorkomen van asbest worden beschouwd (conform NEN 5897, kans op aantreffen asbest: nihil, asbest concentratie: <10 mg/kg d.s.). Het uitvoeren van een onderzoek naar asbest in bodem/puin wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. De uiteindelijke beslissing hierover ligt bij het bevoegd gezag.

Oordeelsestraat 7a

Op basis van het onderzoek wordt de vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als "onverdacht, niet lijnvormig" kan worden beschouwd, op basis van de lichte verontreinigingen in het grondwater, verworpen. Echter, gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er géén reden voor een nader onderzoek.

Asbest

De eerder aangetroffen puinlaag in het noorden is niet asbest verdacht (rapport 11172.001 d.d. 2 december 2019). Deze puinlaag is niet aangetroffen op de rest van het terrein van de onderzoekslocatie. Er zijn op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. Een onderzoek asbest in bodem/puin conform de NEN 5707/5897 is dan ook niet noodzakelijk.

Aangezien de houdbaarheid van de verkennende bodemonderzoeken aan de Industrieweg 3-5 is verlopen, is er een nieuw milieuhygiënisch vooronderzoek uitgevoerd. Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek wordt geconcludeerd dat op de onderzoekslocatie géén potentiële bron van bodembelasting aanwezig is die in potentie geleid zou kunnen hebben tot een sterke verontreiniging (> Interventiewaarde).

Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt. Opslag van goederen vindt intern plaats. Afvalstoffen worden gescheiden opgeslagen en ingezameld door een erkende inzamelaar. (koel)installaties worden op het dak of in het gebouw geplaatst en periodiek gekeurd om lekkages te voorkomen. Daarmee zijn bij de bedrijfsactiviteiten ook niet op een andere manier nadelige effecten te verwachten voor de bodem.

Conclusie

Er worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

3.4 Water

Huidige situatie

In de huidige situatie is het perceel waar de nieuwe supermarkt wordt gevestigd, 100% verhard met uitzondering van de tuin bij de bedrijfswoning aan de Oordeelsestraat 7a. In totaal omvat het verhard oppervlak (bebouwing en verharding) in de huidige situatie circa 5.056 m². In de huidige situatie is geen sprake van (regelmatige) wateroverlast. Het plangebied is in de huidige situatie aangesloten op een gescheiden rioolstelsel. Het vuilwater en regenwater moet dan ook gescheiden worden aangeleverd in de nieuwe situatie. In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig en het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied of in de nabijheid van een natte ecologische verbindingszone.

Planvoornemen

In de toekomstige situatie worden binnen het plangebied de nodige groenvoorzieningen aangelegd. Het gaat hierbij voornamelijk om groenstroken aan de randen van het perceel en rondom de parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie zal daardoor sprake zijn van een vermindering van het verhard oppervlak ten opzichte van de bestaande situatie. In totaal omvat het verhard oppervlak (bebouwing en verharding) in de nieuwe situatie circa 5.040 m². Echter, in het kader van de klimaatverandering en de duurzaamheidsprincipes waar het nieuwe gebouw aan zal voldoen, is het zeer wenselijk om op een duurzame en klimaatbestendige wijze om te gaan met het hemelwater. Conform de huidige wet- en regelgeving wordt de nieuw aan te leggen verharding (terreinverharding en bebouwing) voorzien van een hemelwaterafvoer. De initiatiefnemer is voornemens om ter plaatse een hemelwaterberging te realiseren. Dit om de waterhuishouding ter plaatse te ontlasten en tegemoet te komen aan de duurzaamheidsprincipes. Voor het aanpassen van verhard oppervlak geldt een bergingseis van minimaal 7 mm voor het vervangende oppervlak en 78 mm bij toename van het verhard oppervlak. Dat laatste, toename van verhard oppervlak, is binnen het plangebied niet van toepassing. Om er zeker van te zijn dat voldaan wordt aan de bergingseisen, is dit geborgd in de regels (zie artikel [5.2.2](#)). Om een idee te geven wat de omvang van de waterberging zal worden:

Er is enkel sprake van circa 5.040 m² vervangend verhard oppervlak (verhard oppervlak neemt niet toe). Daarmee dient op basis van deze opzet minimaal $5.040 \times 0,007 = 35,28$ m³ aan waterbergingscapaciteit gerealiseerd te worden. Binnen het plangebied zijn ruim voldoende mogelijkheden om deze omvang aan bergingsvoorziening aan te leggen (bijvoorbeeld onder de parkeerplaatsen). Hier wordt nader invulling aan gegeven bij de verdere uitwerking van het bouwplan.

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van het oppervlakte- en grondwater worden duurzame, niet-uitlogbare materialen gebruikt, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Wel is in de omgeving van het plangebied een aantal Natura 2000-gebieden gesitueerd:

- Regte Heide & Riels laag op een afstand van 6,6 kilometer;
- Kempenland West op een afstand van 10,2 kilometer.

Op grond van de Omgevingswet is het verboden om zonder vergunning projecten of andere handelingen uit te voeren die, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

De sloop van de bestaande panden aan de Industrieweg 3 en 5 en de Oordeelsestraat 7a alsmede de realisatie van de nieuwe Aldi supermarkt en daarmee gepaard gaande verkeersgeneratie zouden kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. Met het programma AERIUS Calculator is een berekening uitgevoerd om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Omgevingswet.

Uit berekeningen voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase blijkt dat er geen sprake is van stikstofdeposities die hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jr op Natura 2000-gebied. Voor projecten die niet leiden tot een toename van depositie is geen Natuur-vergunning nodig.

Het projectgebied is gelegen binnen de bebouwingscontour houtkap, waardoor de rijksregels vanuit het Bal niet van toepassing zijn.

Soortenbescherming

In 2019 is verkennend onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van en negatieve effecten op beschermde planten- en diersoorten ter plaatse van en direct rond de Industrieweg 3, 3a, 5 te Baarle- Nassau (Meer, van der, 2019). Dit verkennend onderzoek is aangevuld in 2022 voor de Oordeelsestraat 7a te Baarle-Nassau (Adviesbureau Mertens, 2022). Vervolgens is in 2020 een aanvullend onderzoek naar het voorkomen van steenmarters en vleermuizen uitgevoerd (Bouwman, 2020). Uit dit vervolgonderzoek kwam naar voren dat er verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis waren in dit gebied. Daarom is ontheffing van de voormalige Wet natuurbescherming aangevraagd en verkregen (besluit 7 oktober 2021 met kenmerk Z/143798). Op grond van deze ontheffing zijn vleermuiskasten geplaatst.

Op basis van de uitgevoerde ecologisch onderzoeken, genomen mitigerende maatregelen en de verkregen ontheffing, kon de voorgenomen ontwikkeling plaatsvinden. In de Omgevingsregeling (art 7.197j lid 2 b OR) is echter bepaald dat de jongste gegevens in een natuurwaardenonderzoek niet ouder mogen zijn dan drie jaar. De bovenstaande onderzoeken zijn derhalve gedateerd. Om die reden is nieuw ecologisch onderzoek opgestart. Er is een nieuwe quickscan voor beschermde planten- en diersoorten uitgevoerd voor het volledige plangebied (bijlage 11). Hieruit blijkt het volgende:

In verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels in het opgaand groen rond de opstallen is het noodzakelijk om de werkzaamheden zo vorm te geven dat broedende vogels niet negatief worden beïnvloedt (bijvoorbeeld vogelverschrikkers gebruiken, rooien opgaand groen buiten broedseizoen). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Omgevingswet worden overtreden.

Er is een kans op het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen (zomer- en winterverblijfplaatsen) in de opstallen in en rond het plangebied. In 2020 zijn verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis vastgesteld. Negatieve effecten op vleermuizen kunnen dan ook niet worden uitgesloten omdat er opstallen gesloopt gaan worden.

Binnen het plangebied wordt de bestaande beplanting mogelijk geheel of gedeeltelijk verwijderd (hagen en enkele bomen) om de ontwikkeling te kunnen realiseren. Deze beplanting betreft geen beschermde flora, zoals blijkt uit bijgevoegde quickscan flora- en fauna (bijlage 11).

Gegevens over het voorkomen van beschermde diersoorten zijn maximaal drie jaar geldig. Het veldonderzoek is derhalve gedateerd en dient geactualiseerd te worden.

Hierbij dient tevens het onderzoek naar de steenmarter geactualiseerd te worden omdat naar de steenmarter in 2020 ook gericht onderzoek is uitgevoerd. Inmiddels heeft een veldonderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van vleermuizen en de steenmarter. De rapportage van dit onderzoek is toegevoegd als bijlage bij het TAM-omgevingsplan. Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat rond de opstallen gewone dwergvleermuizen vliegen en foerageren. De vleermuizen komen voor in lage dichtheid in de (ruime) omgeving van de panden. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Er zijn geen steenmarters aangetroffen ter plaatse van en direct rond het plangebied.

Er zijn daarnaast twee verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis (twee x drie dieren) vastgesteld. Als gevolg van de plannen kunnen negatieve effecten op verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis niet worden uitgesloten. Voor de ontwikkeling dient daarom een Omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit voor de gewone dwergvleermuis te worden verkregen. De omgevingsvergunning is inmiddels aangevraagd. Mogelijk zijn (aanvullende) mitigerende maatregelen nodig in het kader van flora en fauna. Het is altijd mogelijk om deze mitigerende maatregelen te treffen. Er is dan ook geen reden om er vanuit te gaan dat de benodigde omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit niet kan worden verleend. Bovendien is er in een eerdere fase al ontheffing verleend. Helaas is deze ontheffing verlopen waardoor de onderzoeken geactualiseerd moeten worden. Er is echter geen enkele reden om aan te nemen dat een nieuwe ontheffing (natuurvergunning) nu niet verleend wordt. Aanzienlijke milieueffecten voor het aspect ecologie zijn dan ook uitgesloten.

3.6 Luchtkwaliteit

Huidige situatie

In het Bkl zijn voor een groot aantal stoffen grenswaarden opgenomen, maar uit onderzoek blijkt dat langs wegen alleen overschrijdingen van de grenswaarden voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) kunnen optreden. Voor de overige stoffen waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in het Bkl treden naar verwachting nergens langs het Nederlandse wegennet overschrijdingen van deze grenswaarden op.

Planvoornemen

In paragraaf 3.1 is berekend dat voor de nieuwe locatie de verkeersgeneratie op een werkdag met koopavond of een weekeinde met circa 2.152 mvt/etm toeneemt. Er vindt bevoorrading plaats door maximaal 3 vrachtwagens per dag, wat daarmee maximaal 6 mvt/etmaal bedraagt.

Om eenvoudig en snel te bepalen of het plan in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht, is voor de grootste verkeerstoename de NIBM-rekentool toegepast. Daaruit blijkt het volgende:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

Jaar van planrealisatie		2026
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		2.152
Aandeel vrachtverkeer		0,3%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,73
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 3.3 Berekening bijdrage planvoornemen m.b.t. NIBM-rekentool (bron: NIBM-tool 14-04-2025)

Uit de ingevulde NIBM-rekentool blijkt dat dat de extra verkeersgeneratie niet in betekende mate bijdraagt (zie conclusie in groen gedeelte van figuur 3.3).

Er heeft daarnaast aanvullend onderzoek plaatsgevonden aan de hand van de CIMLK-viewer. Uit de gegevens van de CIMLK-viewer blijkt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen de in het Bkl vastgestelde omgevingswaarden momenteel niet overschrijden. Met de bijdrage van het planvoornemen aan de concentraties stikstofdioxide (0,73 µg/m³) en fijnstof (0,19 µg/m³) komt de maximale bijdrage op:

- Stikstofdioxide: $12,52 + 0,73 = 13,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- Fijnstof: $15,11 + 0,19 = 15,30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Geconcludeerd wordt dat de bijdrage dermate gering is dat nog ruimschoots aan de normen van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt voldaan.

3.7 Externe veiligheid

Met dit project wordt niet voorzien in een nieuwe risicovolle activiteit. Er vindt geen opslag plaats van gevaarlijke goederen of transport van gevaarlijke stoffen. Er worden daarmee geen risicobronnen gerealiseerd die externe veiligheidsrisico's opleveren in de omgeving.

Wel wordt een kwetsbaar gebouw (winkel functie) mogelijk gemaakt. Daarom is het van belang om af te wegen of ten aanzien van de winkel een voldoende veilige omgeving kan worden geboden gelet op externe veiligheidsrisico's. Met behulp van de kaart 'Externe veiligheid' (figuur 3.4) kan in beeld worden gebracht welke risicobronnen zich in de omgeving van het projectgebied bevinden. Daarbij wordt gekeken naar risicovolle inrichtingen, buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en transportroutes over land (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.



Figuur 3.4 Uitsnede kaart veilige omgeving (bron: Atlas Leefomgeving)

Uit de kaart blijkt dat binnen het plangebied een risicobron aanwezig is aan de Industrieweg 5 in de vorm van een propaantank van 13 m^3 . Deze risicobron wordt ter plaatse echter weggenomen door de herontwikkeling van de locatie ten behoeve van de nieuwe supermarkt. Daarmee komen de risicocontour en het plaatsgebonden risico te vervallen.

Ten zuiden van deze locatie, op ruim 120 meter afstand van het plangebied, is nog een risicovolle inrichting aanwezig aan de Smederijstraat 5. Dit is een risicovol bedrijf gezien de ethanoltank van 35 m^3 binnen de inrichting. De risicocontour is hier echter gelegen op de inrichtingsgrens. De risicocontour van de betreffende tank heeft een diameter van 15 meter en ligt binnen de inrichtingsgrens. De plaatsgebonden risicocontour voor dit bedrijf is generiek. Het plangebied valt buiten alle risicozones van dit bedrijf.



In de nabijheid van de locatie zijn geen ondergrondse leidingen aanwezig die een risicobron op het gebied van externe veiligheid vormen. Ook zijn er geen transportroutes aanwezig die vallen onder het basisnet. Tot slot zijn er verder geen overige externe bronnen aanwezig die een belemmering kunnen vormen voor het planvoornemen. Het planvoornemen voorziet ook niet in de realisatie van een bijzonder of zeer kwetsbaar object.

Een onderdeel van het standaard advies van de brandweer betreft de opkomsttijd. De opkomsttijd voor een winkelfunctie is vastgesteld op 12 minuten. De beoogde locatie van de Aldi bevindt zich op een goed bereikbare locatie. Extra maatregelen zijn dan ook niet nodig. Tevens is het plangebied vanuit vier richtingen goed bereikbaar. Daarnaast voldoen de wegen rondom de beoogde locatie van de Aldi aan de CROW 165. Nabij de locatie is een Waarschuwings- en alarmeringsinstallatie (hierna: WAS) gesitueerd. Er is dan ook voldoende dekking en daarnaast is NL Alert ter plaatse operationeel. Op het bedrijventerrein zijn tot slot voldoende adequate bluswatervoorzieningen aanwezig die voldoen aan de richtlijnen van de brandweer.

3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Om de eventueel aanwezige cultuurhistorische elementen in en nabij het plangebied te inventariseren is de Cultuurhistorische Waardenkaart (hierna: CHW) van de provincie Noord-Brabant geraadpleegd.

Op basis van deze kaarten wordt geconcludeerd dat binnen het plangebied enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig zijn:

- Historische stedenbouw;
- Indicatieve Archeologische waarden;
- Regio (provinciaal cultuurhistorisch belang).

Het planvoornemen heeft geen invloed op de historische stedenbouw, de huidige bebouwing ter plaatse van de beoogde locatie is ook binnen deze aanduiding gelegen en heeft geen (cultuur)historische waarde. De aanduiding 'Historische Stedenbouw' heeft met name betrekking op de nederzetting met Belgische en Nederlandse enclaves. Het planvoornemen heeft hier indirect invloed op omdat met de ontwikkeling een bijdrage wordt geleverd aan het instandhouden van (de leefbaarheid binnen) de kern Baarle-Nassau. Hetzelfde geldt voor de regio waarbinnen het plangebied hier is gelegen.



Figuur 3.5 Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart provincie Noord-Brabant (met plangebied blauw omlijnd).

Het plangebied is daarnaast gelegen binnen een molenbiotoop. Het gaat om de bestaande romp van de korenmolen 'De Wachter' aan de Alphenseweg 6. Het is geen werkende molen meer, maar de romp is wel planologisch beschermd als gemeentelijk monument.

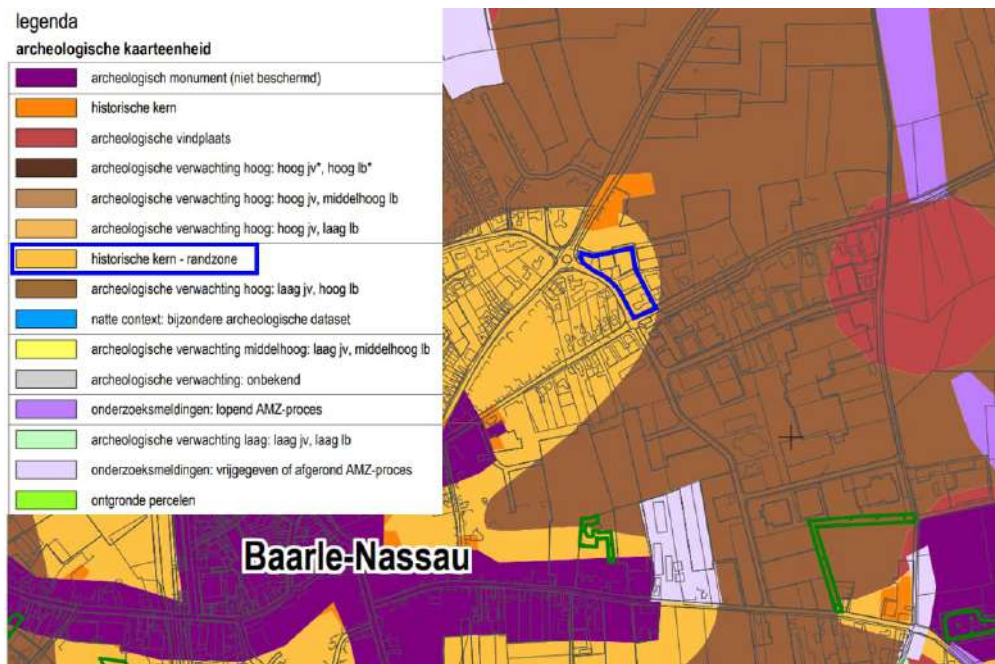
De molenbiotoop is niet planologisch verankerd. Wel is het wenselijk rekening te houden met de belevingswaarde van een open gebied met lage bebouwing rondom de molen. De bebouwing wordt gerealiseerd op een afstand circa 90 meter en krijgt een maximale hoogte van 6,5 meter. Gezien de afstand tot de overblijfselen van de molen, de tussenliggende bebouwing en het gegeven dat het nieuwe gebouw een maximale hoogte heeft van 6,5 meter, worden cultuurhistorische waarden van de molen niet aangetast.

De Alphenseweg en de Oordeelsestraat zijn twee oude wegen (van voor 1832). Deze wegen zijn historische wegen van redelijke hoge waarde. De wegen zijn niet binnen het projectgebied gelegen. Het nieuwe gebouw wordt op voldoende afstand van de wegen gerealiseerd. Daardoor vindt geen aantasting van de waarden plaats.

Archeologie

De gemeente Baarle-Nassau heeft de 'Nota Archeologie' vastgesteld. In combinatie met de archeologische beleidskaart vormt deze het beleidsinstrumentarium voor de gemeente om haar wettelijke taak als bevoegde overheid voor archeologie uit te kunnen voeren. De gemeente heeft in haar beleidskaart een 6-tal categorieën met bijbehorende verwachtingen opgenomen. Deze variëren van een zeer hoge tot een verwaarloosbare archeologische verwachting. Per verwachtingswaarde heeft de gemeente bepaald wat de vrijstellingsgrenzen voor archeologisch onderzoek zijn.

Industrieweg 3-5 en Oordeelsestraat



Figuur 3.6 Uitsnede Archeologische beleidskaart gemeente Baarle-Nassau, plangebied Industrieweg 3-5 en Oordeelsestraat 7a

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Baarle-Nassau is het plangebied ter plaatse van de Industrieweg 3-5 en de Oordeelsestraat 7a onderdeel van de randzone van de historische kern. Binnen deze gebieden geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen groter dan 500 m². De gronden zijn echter grotendeels verstoord tijdens de bouw van de huidige bebouwing. Het is echter niet mogelijk om door middel van historische informatie aan te tonen dat de gronden inderdaad geroerd zijn. Ten behoeve van het planvoornemen is dan ook een Archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd voor de percelen aan de Industrieweg 3 en 5.

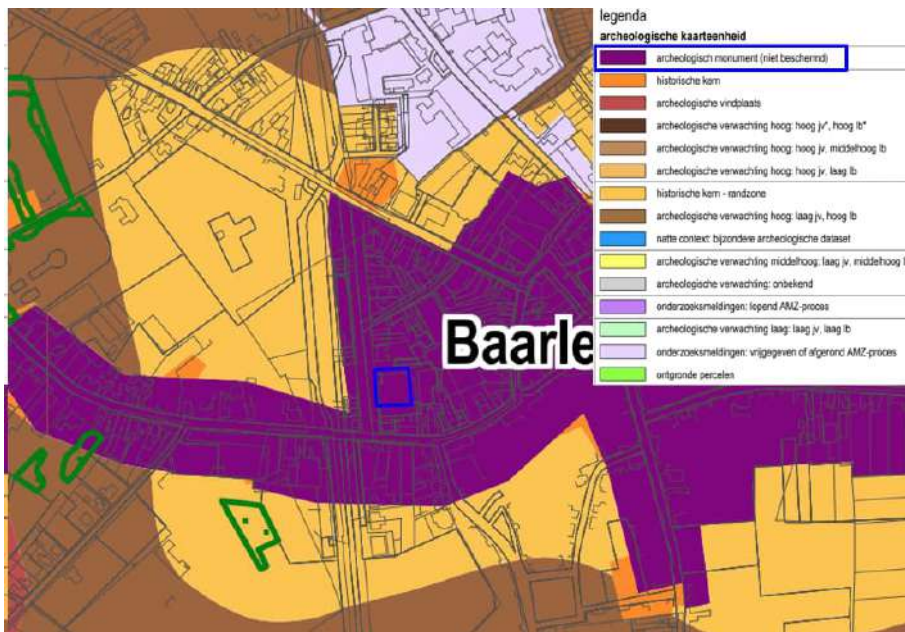
Het archeologisch onderzoek is noodzakelijk om te bepalen of er archeologische waarden aanwezig zijn binnen het plangebied en of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. Het vooronderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen.

Uit het vooronderzoek kan worden geconcludeerd dat het plangebied een hoge archeologische verwachting heeft voor, met name, grondsporen uit de periode Neolithicum – Middeleeuwen. Deze sporen worden onder een plaggendeak verwacht, op een diepte van 70 tot 150 cm –mv. Daarnaast worden onder een subrecent ophoogpakket van 30 tot 60 cm dik sporen van landgebruik (m.n. greppels/sloten) uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd verwacht. Deze sporenniveaus worden bedreigd door de voorgenomen nieuwbouw.

Omdat bij de voorgenomen nieuwbouw mogelijk aanwezige archeologische waarden worden bedreigd, is vervolgonderzoek noodzakelijk om vast te stellen of er daadwerkelijk archeologische waarden aanwezig zijn. De gemeente heeft dan ook besloten om een inventariserend veldonderzoek, karterende/waarderende fase verplicht te stellen. Dit onderzoek heeft tot doel vindplaatsen op te sporen, te begrenzen en te waarderen.

Omdat voornamelijk grondsporen worden verwacht, kan dit onderzoek het best worden uitgevoerd als een proefsleuvenonderzoek (IVO-P). Er zal dan ook eerst een proefsleuvenonderzoek worden uitgevoerd (er lijkt voldoende ruimte rondom de bestaande bebouwing) en indien nodig een ondergrondse sloopbegeleiding bij de bestaande bebouwing. Bovengronds is het reeds toegestaan om te slopen.

Het perceel aan de Oordeelsestraat 7a zal ook worden meegenomen in het proefsleuvenonderzoek. Tot die tijd blijft, conform het "Paraplubestemmingsplan Baarle-Nassau 2023", de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' ter plaatse gelden. Het proefsleuvenonderzoek dient te zijner tijd te worden uitgevoerd op basis van een door de bevoegde overheid, de gemeente Baarle-Nassau, goedgekeurd Programma van Eisen.



Figuur 3.7 Uitsnede Archeologische beleidskaart gemeente Baarle-Nassau, plangebied Stationsstraat 29

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Baarle-Nassau is het plangebied ter plaatse van de Stationsstraat 29 onderdeel van het gebied dat is aangewezen als 'Archeologisch monument, niet beschermd'. Binnen deze gebieden geldt een onderzoekspllicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 40 centimeter t.o.v. het maaiveld. Het planvoornemen voorziet ter plaatse uitsluitend in een functiewijziging. Het gebruik van het betreffende pand als supermarkt wordt namelijk uitgesloten. Er zijn geen bouwkundige wijzigingen voorzien en ook geen grondwerkzaamheden. Wel zal, conform "Paraplubestemmingsplan Baarle-Nassau 2023", ter plaatse de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' worden opgenomen om de eventueel aanwezige archeologische waarden voor de toekomst te beschermen.

Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect archeologie hiermee uitgesloten worden.

3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Bij de sloop- en aanlegwerkzaamheden van de beoogde ontwikkeling 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 locatie, aard en omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.10 Maatregelen

Uit de kenmerken van de milieueffecten blijkt dat rekening gehouden moet worden met de volgende maatregelen:

Ecologie

- Er zijn twee verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis (twee x drie dieren) vastgesteld. Als gevolg van de plannen kunnen negatieve effecten op verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis niet worden uitgesloten. Voor de uitvoering van werkzaamheden dient daarom een Omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit voor de gewone dwergvleermuis te worden verkregen.

Archeologie

- Het plangebied aan de Industrieweg 3-5/Oordeelsestraat 7a kan nog niet archeologisch worden vrijgegeven. In dat kader blijft de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' ter plaatse gehandhaafd. Ook de locatie aan de Stationsstraat kan archeologisch niet worden vrijgegeven. Hier is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' opgenomen.

Alvorens de gronden geroerd kunnen worden, dient een proefsleuvenonderzoek te zijn uitgevoerd.

Water

- Er is enkel sprake van circa 5.040 m² vervangend verhard oppervlak (verhard oppervlak neemt niet toe). Daarmee dient op basis van deze opzet minimaal $5.040 \times 0,007 = 35,28$ m³ aan waterbergingscapaciteit gerealiseerd te worden. Binnen het plangebied zijn ruim voldoende mogelijkheden om deze omvang aan bergingsvoorziening aan te leggen (bijvoorbeeld onder de parkeerplaatsen). Hier wordt nader invulling aan gegeven bij de verdere uitwerking van het bouwplan.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat de kenmerken en de plaats van het project geen aanleiding vormen voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Het stedelijk ontwikkelingsproject leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen.