
M.E.R. BEOORDELING AANMELDNOTITIE

Kaatsheuvel

Gemeente Loon op Zand

31 oktober 2025

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 31 oktober 2025
KENMERK 20240281/204494/

PROJECT Schotsestraat - Hoofdstraat Kaatsheuvel
PROJECTLEIDER ing. R.B.P. Verkooijen

OPDRACHTGEVER De Bunte Vastgoed Zuid B.V.
PROJECTNUMMER 20240281

AUTEUR WT





DISCLAIMER

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.

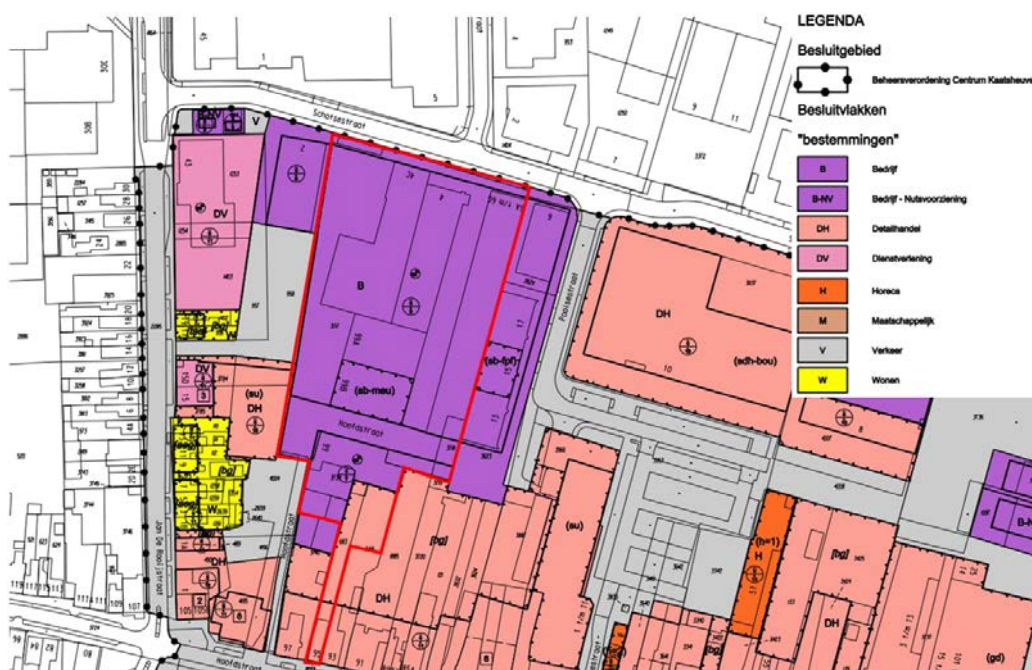
INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat houdt een mer-beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	6
2. Plaats van het project	7
2.1 Algemeen	7
2.2 Bestaand grondgebruik	8
2.3 Relatieve rijkdom aan/kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied	8
2.4 Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu	8
3. Kenmerken van het project	11
3.1 Omvang van het project	11
3.2 Cumulatie met andere projecten	13
3.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen	13
3.4 Risico's op rampen door klimaatverandering	14
3.5 Overige kenmerken	14
4. Kenmerken van de milieueffecten	15
4.1 Verkeer	15
4.2 Geluid	16
4.3 Bodem en water	16
4.3.1 Bodem	16
4.3.2 Water	17
4.4 Natuur	18
4.5 Risico van zware ongevallen en rampen	19
4.6 Luchtkwaliteit	20
4.7 Cultuurhistorie en archeologie	21
4.7.1 Cultuurhistorie	21
4.7.2 Archeologie	21
4.8 Risico's voor de menselijke gezondheid	22
4.9 Bouwwerkzaamheden	22
5. Conclusie	22

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer De Bunte Vastgoed Zuid B.V. is voornemens aan de Schotsestraat – Hoofdstraat te Kaatsheuvel de bestaande bedrijfsbebouwing te slopen en hiervoor in de plaats woningbouw en enkele commerciële ruimtes te realiseren. Het beoogde initiatief is in strijd met het tijdelijk omgevingsplan van de gemeente Loon op Zand met daarin (onder andere) de beheersverordening 'Centrum Kaatsheuvel' (vastgesteld op 27 juni 2013), zie onderstaande figuur. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken wordt het Omgevingsplan gewijzigd middels een TAM-omgevingsplan.



Figuur 1-1 Beheersverordening 'Centrum Kaatsheuvel' met projectgebied rood omkaderd (Bron: Regels op de kaart)

In het omgevingsbesluit is in kolom 3 opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen mer-beoordelingsplichtig is (Omgevingsbesluit, Bijlage V, categorie J11). Dit betekent dat voor het TAM-omgevingsplan een mer-beoordeling noodzakelijk is op basis waarvan het bevoegd gezag een mer-beoordelingsbesluit neemt. Deze aanmeldnotitie bevat deze beoordeling waarmee de initiatiefnemer een mededeling kan doen bij het bevoegd gezag.

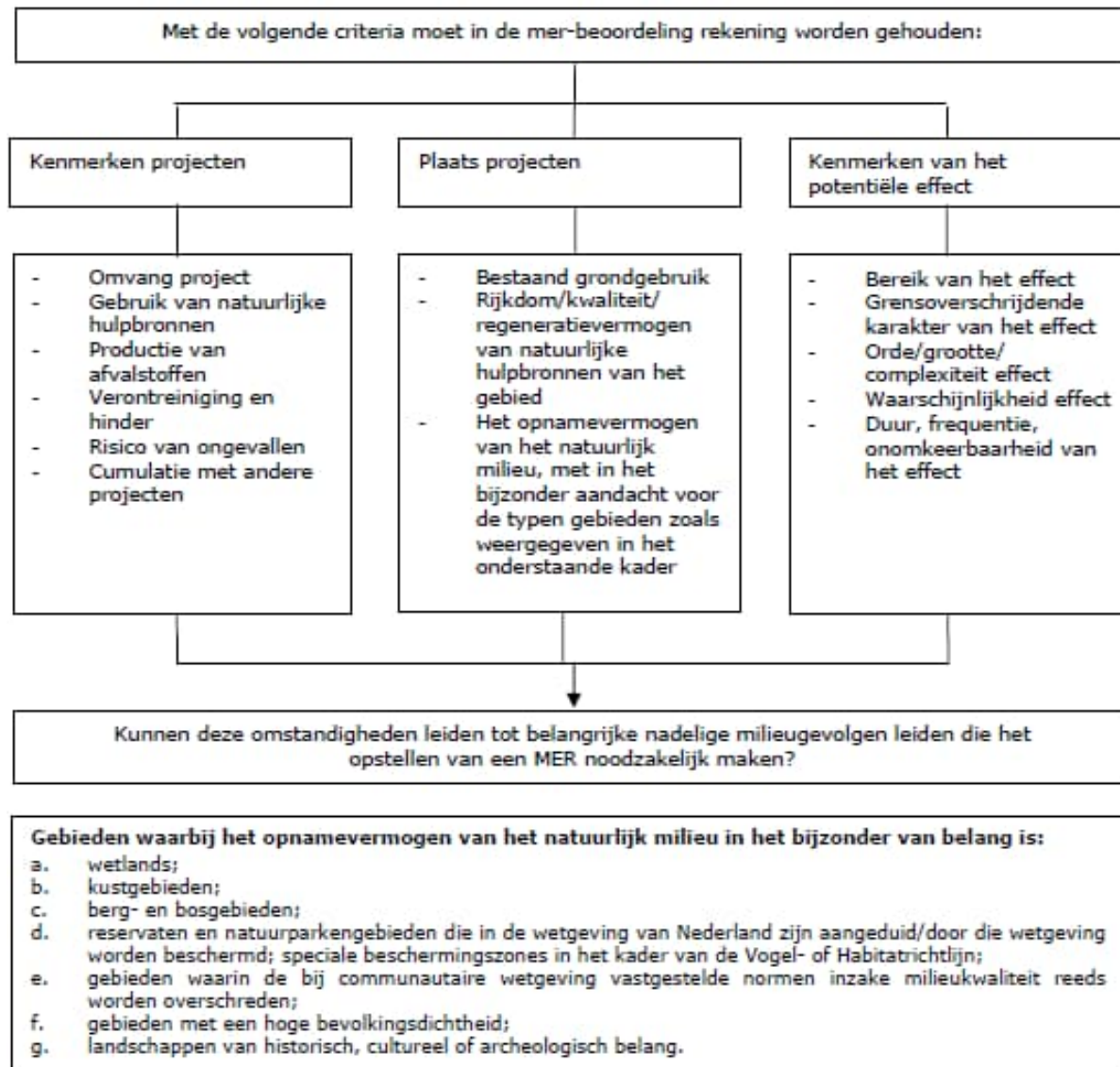
1.2 Wat houdt een mer-beoordeling in?

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 artikel 11.10 van het Omgevingsbesluit. Hierin dienen de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling (zie **Fout!** Verwijzingsbron niet gevonden.2) worden opgenomen, te weten:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een mer-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of in het kader van het wijzigingsbesluit Omgevingsplan wel of geen milieueffectrapport (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 maatregelen. Het mer-

beoordelingsbesluit wordt in een zo vroeg mogelijk stadium, maar in ieder geval voorafgaand aan het in procedure brengen van het wijzigingsbesluit.



Figuur 1-2 Criteria mer-beoordeling op basis van Bijlage 3 Richtlijn 2011/92/EU

1.3 Leeswijzer

Deze mer-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de kenmerken van het project;
- bevat in hoofdstuk 3 de plaats van het project;
- licht in hoofdstuk 4 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 5 de conclusie weer voor de mer-beoordeling.

Bij de analyse is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen van de motivering van het TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22b Hoofdstraat-Schotsestraat Kaatsheuvel.

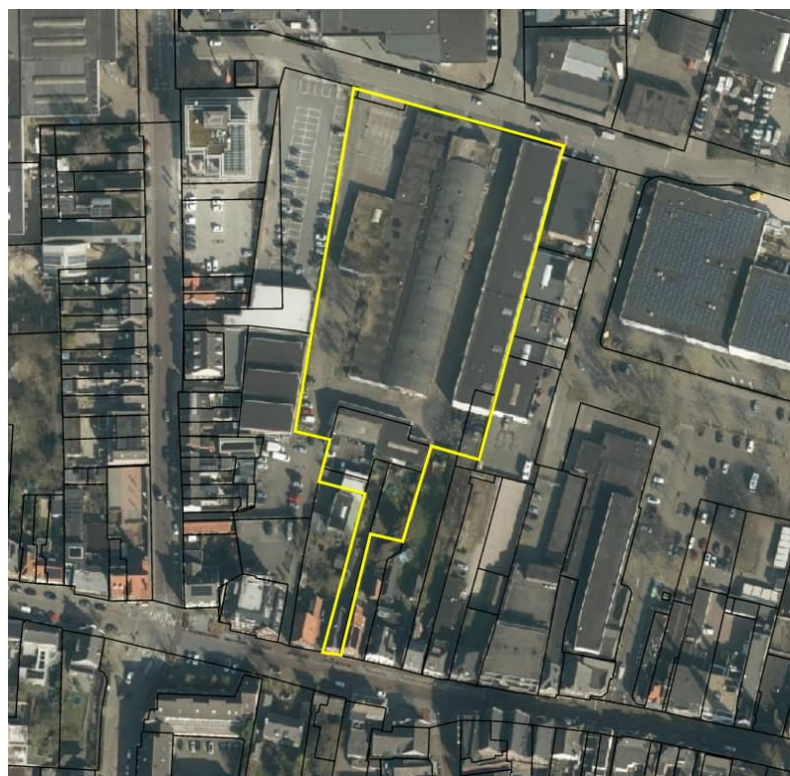
2. PLAATS VAN HET PROJECT

2.1 Algemeen

Het projectgebied ligt in de kern Kaatsheuvel binnen de gemeente Loon op Zand, weergegeven in Figuur 2-1 en Figuur 2-2. Het projectgebied is in totaal circa 11.802 m² groot en ligt ten noorden van de Hoofdstraat en ten zuiden van de Schotsestraat. Ten zuiden en westen van het projectgebied is een gemengde strook aanwezig met detailhandel en woningen. Ten noorden van het projectgebied ligt het bedrijvenpark Kaatsheuvel.



Figuur 2-1 Ligging projectgebied (push pin) in de kern Kaatsheuvel (Bron: Google Maps)



Figuur 2-2 Luchtfoto met het projectgebied

2.2 Bestaand grondgebruik

Aan de zijde van de Schotsestraat zijn binnen het projectgebied momenteel meerdere bedrijfsgebouwen, bestaande uit loodsen en kantoorruimten, aanwezig. Aan de Hoofdstraat bevinden zich winkelpanden met bovenwoningen met daarachter bijbehorende tuinen met erfafscheidingen. De begrenzing van het projectgebied is weergegeven in Figuur 2-2. Het projectgebied is in de huidige situatie, op enkele kleinschalige plantsoenen na, volledig verhard.

2.3 Relatieve rijkdom aan/kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied

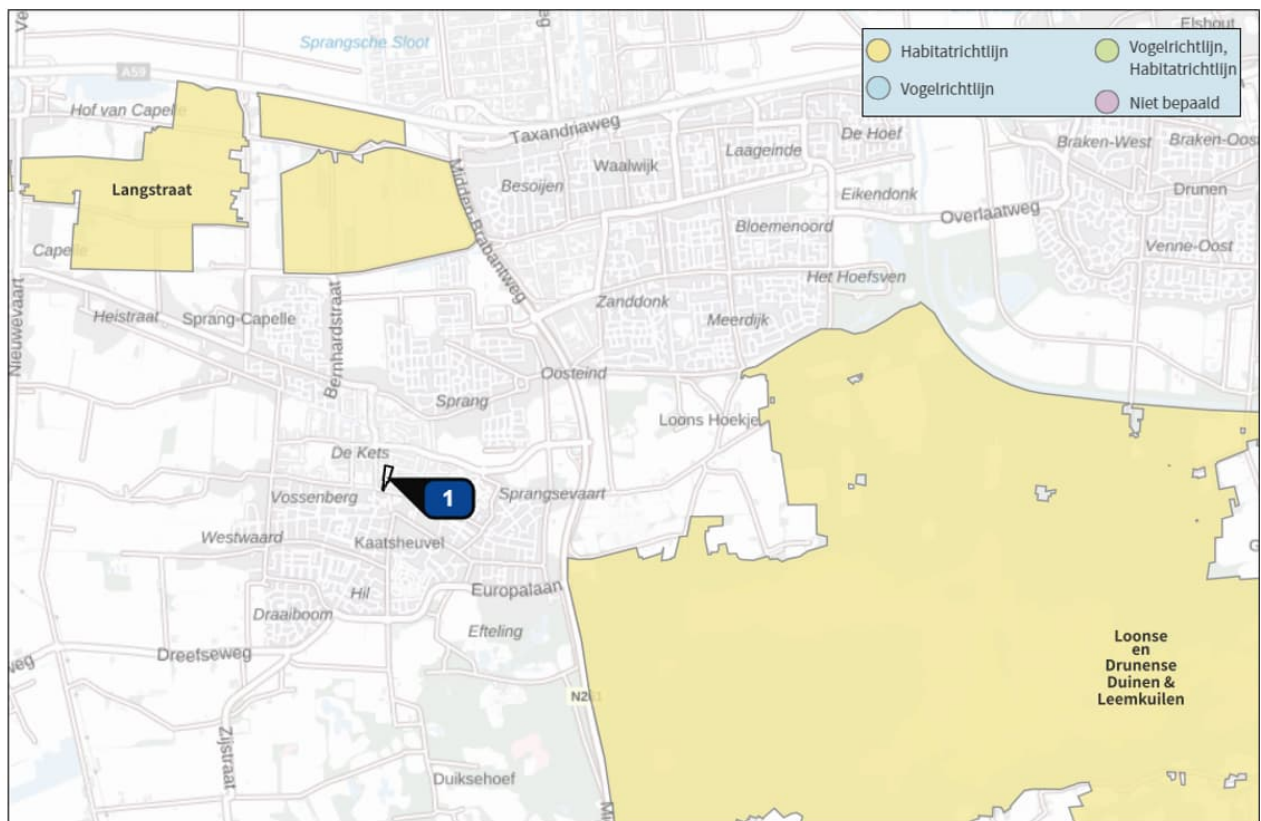
Het projectgebied maakt deel uit van het stedelijk gebied van Kaatsheuvel en bestaat uit meerdere bedrijfsgebouwen en is op enkele kleinschalige plantsoenen na, volledig verhard. Vanuit het oogpunt van ecosysteemdiensten wordt het gebied als volgt gekarakteriseerd:

- Het projectgebied is geen verstrekker van een product door ecosystemen (zoals een grondwaterbeschermingsgebied):
- Het projectgebied heeft in het huidige gebruik een minimale functie voor regulerende diensten (zoals bestuiving van gewassen);
- Het projectgebied heeft een minimale functie voor diensten die de voorgaande diensten ondersteunen (zoals biodiversiteit).

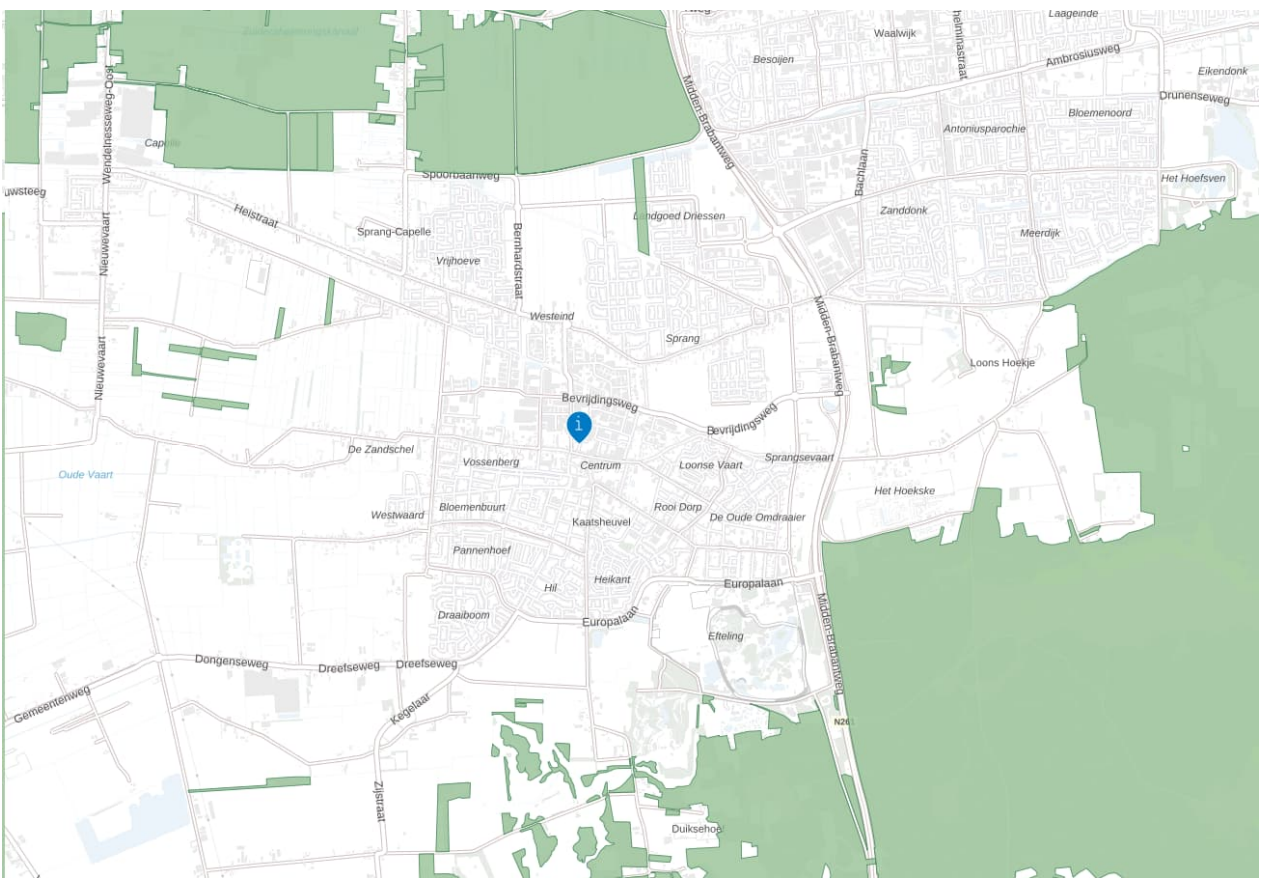
2.4 Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van een bijzonder gebied met een beschermde status. Waar het gaat om de ligging van het projectgebied is verder het volgende van belang:

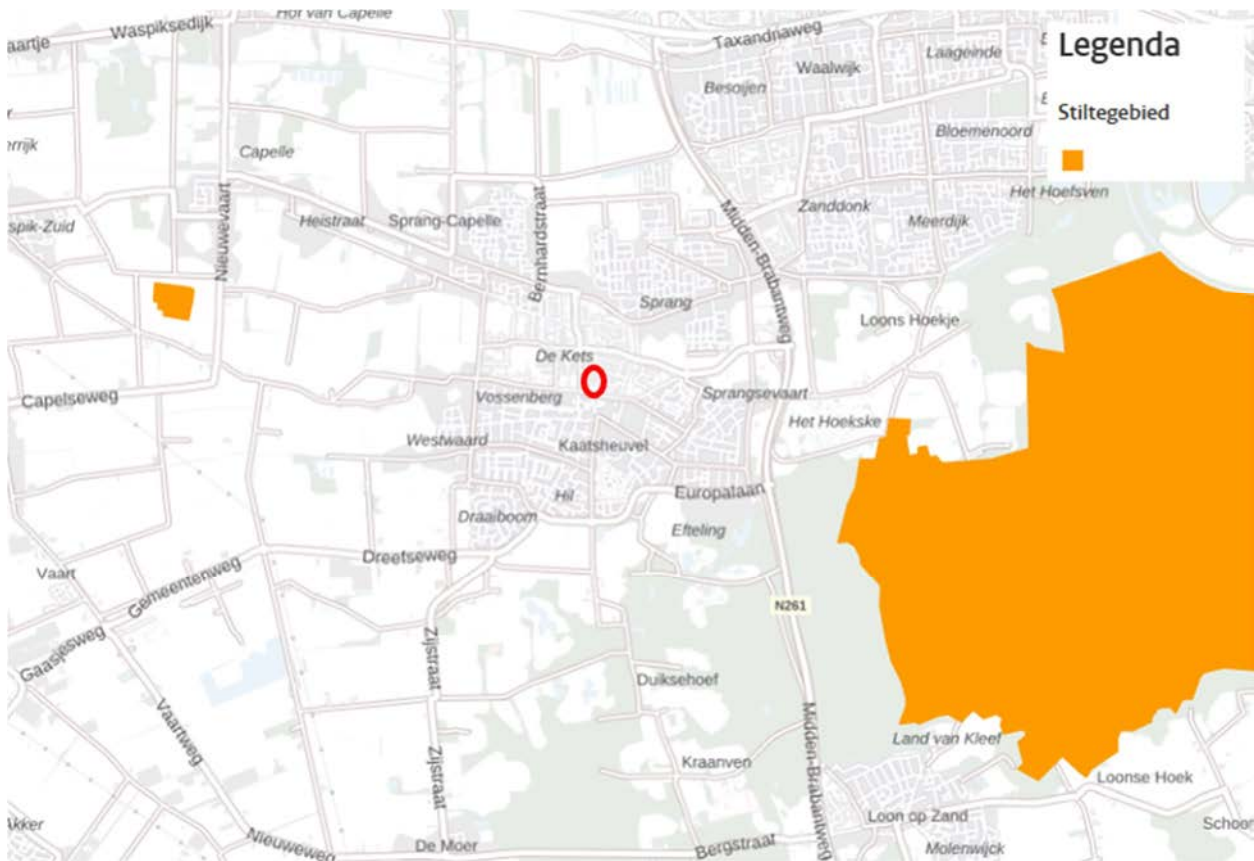
- Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van een wetland, kustgebied of bosgebied en ligt niet in de directe omgeving daarvan;
- Het projectgebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status op het gebied van natuur. Het projectgebied ligt op circa 1,7 kilometer van de Natura 2000-gebied Langstraat en het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen, zie Figuur 2-3. De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) liggen op een afstand van circa 1,3 kilometer, zie Figuur 2-4.
- Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van een Nationaal Landschap of van Werelderfgoed.
- Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van een stiltegebied. Wel ligt ten oosten van het projectgebied een stiltegebied op een afstand van circa 1,7 kilometer, zie Figuur 2-6.
- Het projectgebied ligt niet in intrekgebied of in grondwaterbeschermingsgebieden, zie Figuur 2-6.
- Vanwege de ligging in de kern van Kaatsheuvel kent het gebied ten zuiden van het projectgebied een hoge bevolkingsdichtheid. Ook is rondom het projectgebied stedelijk gebied aanwezig.
- De archeologische waarden van het gebied zijn beschreven in hoofdstuk 4.
- Het projectgebied en omgeving ligt niet in een gebied waar de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen (EU-normen, bijvoorbeeld met betrekking tot luchtkwaliteit) inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.



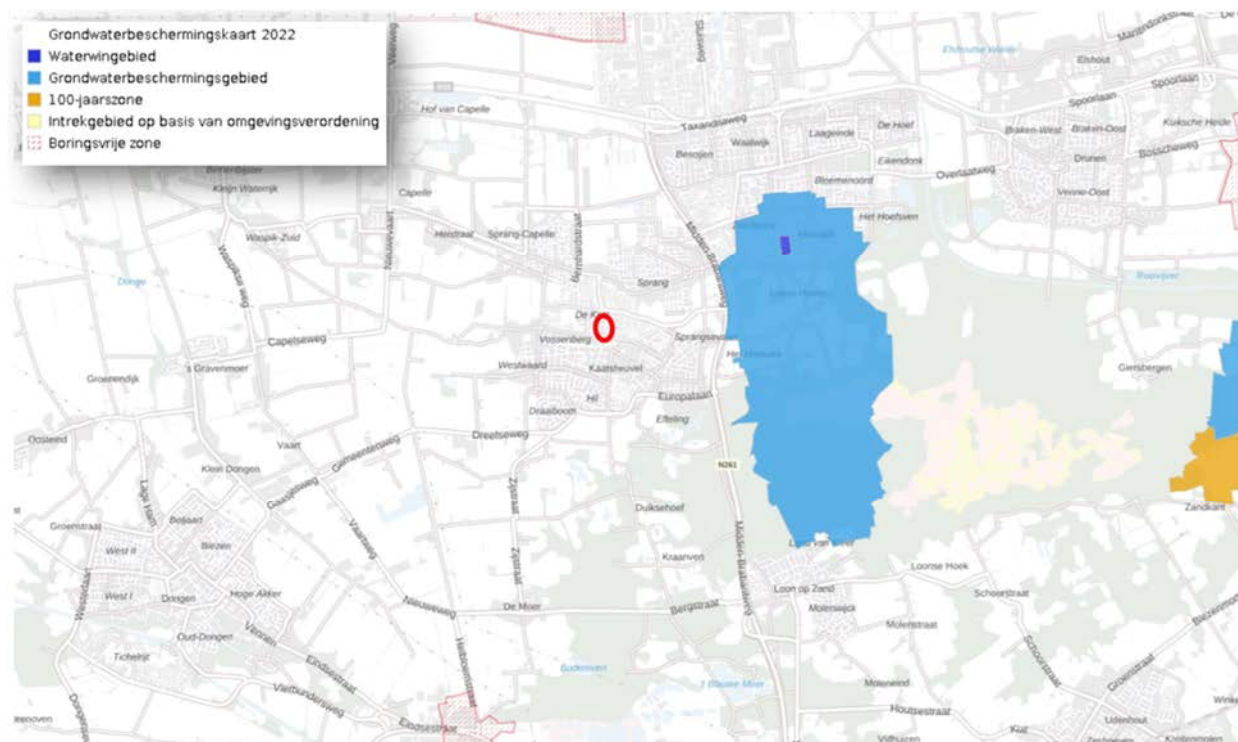
Figuur 2-3 Ligging project gebied ten opzichte van Natura 2000 (Bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2-4 Ligging projectgebied ten opzichte van NNN (Bron: Atlas leefomgeving)



Figuur 2-5 Ligging projectgebied (rood omcirkelt) ten opzichte van stiltegebieden (bron: BIJ12, 2024)



Figuur 2-6 Ligging projectgebied (rood omcirkelt) ten opzichte van grondwaterbeschermingsgebieden (bron: RIVM, 2022)

3. KENMERKEN VAN HET PROJECT

3.1 Omvang van het project

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de sloop van de bestaande bedrijfsbebouwing. Hiervoor in de plaats zal woningbouw (maximaal 118 wooneenheden) en commerciële ruimtes gerealiseerd worden. Aan de noordzijde van het projectgebied zullen commerciële ruimtes worden gerealiseerd. Het totaaloppervlak van het beoogde gebouw bedraagt hiervoor circa 880 m² welke ingericht wordt ten behoeve van kleinschalige bedrijven / kantoren. Binnen deze functie is geen detailhandel toegestaan. De maximale bouwhoogte van dit gebouw bedraagt 10 meter.

Het overige deel van het projectgebied zal ruimte bieden voor woningbouw. De nieuwe woningbouw zal bestaan uit een mix van verschillende woningtypes, waaronder eengezinswoningen en appartementen. De schaal van de bebouwing zal aansluiten bij de omliggende bebouwing en variëren van 2 bouwlagen tot maximaal 4,5 bouwlagen centraal in het projectgebied. In figuur 3-1 is de stedenbouwkundige situatietekening opgenomen. Figuur 3-2 toont een impressie van het totale projectgebied met bijbehorend programma.

De bebouwing wordt omringd door groene ruimtes, wandel- en fietspaden en de benodigde parkeerplaatsen. Aan de zijde van de hoofdstraat zal een nieuwe toegang aangelegd worden voor wandel- en fietsverkeer. Ook komt een toegang richting de Aldi en daarmee toegang richting de Jan de Rooijstraat voor fietsers en voetgangers.



Figuur 3-1 Stedenbouwkundige situatietekening (Bron: Studio Redd)



Figuur 3-2 Impressie totale projectgebied met bijbehorend programma met zicht vanuit noordzijde (Bron: Studio Redd)

Verkeer en parkeren

De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling is bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen uit de 'Uitwerking Parkeerbeleid Loon op Zand'. De normatieve parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling bedraagt daarmee 142 parkeerplaatsen (waarvan 107 voor bewoners en 35 voor bezoekers). Aangetoond dient te worden dat er wordt voorzien in de realisatie van voldoende parkeergelegenheid binnen het projectgebied voor het opvangen van de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling. De piek in parkeervraag ligt voor de woningen en de commerciële ruimtes echter op een ander moment van de dag. Bewoners zijn namelijk met name in de late avond en nacht thuis, terwijl de parkeervraag van de bedrijven overdag ontstaat. Daarom kunnen deels parkeerplaatsen overdag toegerekend worden aan de bedrijven en in de nacht aan de woonfunctie. Het maatgevende moment in de voorliggende ontwikkeling is de nacht op een werkdag. Er zijn op het maatgevende moment 130,30 parkeerplaatsen nodig.

In totaal worden binnen het projectgebied 131 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 51 parkeerplaatsen in de parkeerkelder onder het centrale gebouw. De overige parkeerplaatsen bevinden zich aan de randen van het gebied. Deze worden op een duurzame manier uitgevoerd met halfopen verharding. Op verschillende plekken in het gebied zal ruimte geboden worden voor openbare laadfaciliteiten.

Voor de bestaande en beoogde situatie is de verkeersgeneratie berekend in onderstaande tabel op basis van kencijfers afkomstig uit CROW-publicatie 744. De verkeersgeneratie in de beoogde situatie is 668,8 mvt/etmaal (weekdag gemiddeld). Het verkeer uit het projectgebied wordt bijna volledig afgewikkeld op de Schotsestraat. Via de Schotsestraat kan aangesloten worden op de Jan de Rooijstraat en kan het verkeer aansluiten op het regionale wegennetwerk. In het zuidwesten van het projectgebied wordt ook een klein parkeerterrein aangelegd. Dit parkeerterrein wordt ontsloten op de Hoofdstraat.

Tabel 3-1 Verkeersgeneratie projectgebied bestaande en beoogde situatie

Bestaande situatie			
Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdag (mvt/etmaal)
Bedrijf, arbeidsintensief/bezoekersextensief	6.273 m² bvo	8 per 100 m² bvo	501,8
Koop appartement, >100 m² bvo	1 woning	7,2 per woning	7,2
Buurt- en dorpscentrum	30 m² bvo	64 per 100 m² bvo	19,2
Autowascenter	n.v.t.	n.v.t.	60
Totaal bestaand			588,2
Beoogde situatie			
Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdag (mvt/etmaal)
Koop huis, vrijstaand	3 woningen	8,1 per woning	24,3
Koop huis, tussen/hoek	13 woningen	7,2 per woning	93,6
Koop appartement, >100 m² bvo	11 woningen	7,2 per woning	79,2
Koop appartement, 75 – 100 m² bvo	28 woningen	5,5 per woning	154
Koop appartement, <75 m² bvo	33 woningen	4,7 per woning	155,1
Huur appartement, sociale huur <75 m² bvo	30 woningen	3,6 per woning	108
Bedrijfsverzamelgebouw	880 m² bvo	6,2 per 100 m² bvo	54,6
Totaal beoogd			668,8
Toename (beoogd – bestaand)			80,5

3.2 Cumulatie met andere projecten

In de omgeving zijn geen andere ontwikkelingen waarmee cumulatie verwacht wordt. Er zijn plannen om het bedrijventerrein naast het projectgebied ook te herontwikkelen. Deze plannen zijn nog niet concreet genoeg om te spreken van een redelijkerwijze te verwachten toekomstige ontwikkeling en worden buiten deze mer-beoordeling gelaten.

3.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Bij de uitwerking van de plannen binnen het projectgebied wordt concreet invulling gegeven aan circulariteit en duurzame energie. De ambitie is een CO₂-neutrale energievoorziening. Dat betekent dat de gebiedsontwikkeling idealiter zelfvoorzienend is wat betreft het verwarmen en koelen van gebouwen en energieneutraal wat betreft elektriciteit en dat de jaarlijkse gemiddelde vraag naar energie voor gebouwen en faciliteiten in het gebied wordt opgewekt. Dit kan worden uitgewerkt met een warmte en koudenet op basis van warmte-koude-opslag in de bodem of restwarmte van een duurzaam stadsverwarmingssysteem.

Met de beoogde ontwikkeling zullen de gebruikelijke afvalstoffen gecreëerd worden. De woningen worden aardgasvrij gebouwd en voldoen aan de geldende EPC-eisen.

Circulariteit is voor de nieuwbouw een nadrukkelijke opgave. Dit wordt vorm gegeven door de realisatie van een zo laag mogelijke MPG score en elk gebouw wordt voorzien van een materialenpaspoort. Daarnaast krijgen circulaire materialen met een lage CO₂-uitstoot de voorkeur en moet er gedacht worden aan een ontwerp met een flexibele vloerindeling om geplande functies in de toekomst te kunnen veranderen.

Naast het toevoegen van nieuwe circulaire materialen worden er ook materialen gebruikt die al in de huidige situatie te vinden zijn. Zo worden van bestaande gebouwen gevels of constructies behouden. Een deel van de bestaande verhardingsmaterialen kan worden hergebruikt in de openbare ruimte. De betonstenen en -tegels kunnen hergebruikt worden als muren.



3.4 Risico's op rampen door klimaatverandering

Met de beoogde ontwikkeling zal er waterberging ter compensatie van de verharding geplaatst worden. Het projectgebied ligt niet in een overstromingsgebied of een gebied met een verhoogde kans op een overstroming. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering hiermee niet toe.

3.5 Overige kenmerken

De aspecten verontreiniging en hinder komen aan bod in het hoofdstuk kenmerken van de milieueffecten.

4. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkelingen beschreven. De milieueffecten van de beoogde situatie worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. Bij de analyse is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen van de motivering van het TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22b Hoofdstraat-Schotsestraat Kaatsheuvel.

4.1 Verkeer

Uit de hoofdstuk 3 blijkt dat de beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van 108 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag ten opzichte van de huidige situatie (referentiesituatie). De hoofdontsluiting van het gebied vindt plaats via de Schotsestraat. Via deze weg kan de Jan van Rooijstraat bereikt worden. De verkeerstoename is beperkt en deze wegen hebben voldoende capaciteit om de verkeerstoename op te vangen. Belangrijke negatieve verkeerseffecten ten aanzien van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op deze wegen kunnen uitgesloten worden.

Ontsluiting Hoofdstraat

Een klein deel van het verkeer zal vanaf de parkeerplaats in het zuidwesten van het projectgebied ontsloten worden op de Hoofdstraat. De ontsluiting op de Hoofdstraat gaat over een smalle ontsluitingsweg aanwezig tussen de percelen LOO00-L-3740 (Hoofdstraat 97) en LOO00-L-4475 (Hoofdstraat 101 t/m 103G). De beschikbare ruimte van de ontsluitingsweg is als volgt:

- Ca. 4,50 meter tussen zijgevel appartementen en trottoirband zijde Hoofdstraat 97;
- Ca. 5,30 meter tussen de 2 zijgevels bij de Hoofdstraat 97 en 101 t/m 103G;
- Ca. 4,80 meter tussen de 2 zijgevels ter hoogte van achtergevel Hoofdstraat 97.

Rijbaanbreedte bij ingang parkeerterrein (voor 1 auto) moet minimaal 2,30 meter zijn. Daar komt de obstakelvrees (van 1 meter bij 30 km/uur) vanuit zijkant voertuig bij totaal 4,30 meter. Voor een tweebaansweg is dit minimaal 4,80 meter breed (bij 30 km/uur) dit is exclusief obstakelvrees, totaal 6,80 meter. Er is voldoende ruimte voor een ingang voor 1 auto maar onvoldoende ruimte beschikbaar voor een tweebaansweg. Bij parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen moet tegelijk op- en afrijden mogelijk worden gemaakt [ASVV 10.8.2]. Het aantal parkeerplaatsen wat in de toekomstige situatie op deze weg wordt ontsloten bedraagt:

- Bestaande appartementen Hoofdstraat 101 t/m 103G: 12
- Bestaande parkeerplaatsen personeel ALDI: 15
- Nieuwe beoogde parkeerplaatsen bij de appartementen: 20

Dit is totaal 47 parkeerplaatsen waarvoor een ingang voor 1 auto voldoende is. Om de haalbaarheid van de afwikkeling voor de beoogde situatie te kunnen bepalen dient rekening gehouden te worden met cumulatie van reeds bestaande verkeersbewegingen op deze weg. Op basis hiervan kan op deze ontsluitingsweg worden uitgegaan van een afname van (290,1 - 282,1) 8 mvt/etmaal ten opzichte van de bestaande situatie.

In het drukste uur in de spits gaat het om 10% van de etmaalwaarde. Dit komt neer op een afname van 0,8 mvt/uur (10% van 8). In de bestaande situatie maken circa 290 mvt/etmaal al gebruik van de ontsluiting. Uitgaande van het drukste uur in de spits, gaat het over circa 29 motorvoertuigen (10% van 290). Na realisatie van de 30 appartementen in dit gedeelte maken straks naar verwachting circa 28,2 motorvoertuigen in het drukste uur gebruik van deze ontsluiting. Dit komt neer op circa 1 voertuig per 2 minuten (28,2/60). Er kan soms een situatie ontstaan waarbij een auto het steegje wil verlaten terwijl een andere auto het steegje wil inrijden. De auto vanaf de Hoofdstraat moet dan mogelijk even wachten. Omdat de Hoofdstraat een erftoegangsweg is met voornamelijk bestemmingsverkeer, vormt het wachten geen probleem. Daarbij zijn de verkeersintensiteit beperkt, ongeveer 1 auto per 2 minuten in het drukste uur. De ontsluitingsweg heeft een lengte van circa 50 meter. Er zitten geen bochten in die het zicht op eventueel tegemoet komende voertuigen belemmert. Hierdoor wordt verwacht dat het project geen verkeersknelpunten veroorzaakt.

4.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

Rond het projectgebied zijn wegen aanwezig waarvoor akoestisch onderzoek¹ is uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de standaardwaarde wordt overschreden bij 24 appartementen en 1 woning. Maatregelen om het geluid tot de standaardwaarde te reduceren zijn mogelijk, maar geen enkele maatregel afzonderlijk is effectief om het geluid voor alle woningen te reduceren tot de standaardwaarde. Vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke, technische of financiële aard worden geluidreducerende maatregelen niet genomen. Omdat er geen grenswaarden worden overschreden en alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel, wordt het geluid aanvaardbaar geacht.

Voor het wijzigingsbesluit is het gezamenlijk geluid (ten behoeve van het bepalen van de benodigde geluidwering op basis van het Bbl) bepaald aan de hand van de resultaten voor wegverkeerslawaaï. Rondom het projectgebied liggen diverse bedrijven met enige mate van geluidemissie. Om hiermee rekening te houden is worst-case uitgegaan van een bijdrage van 56 dB(A).

Uitstralingseffecten

Voor indirecte effecten vanwege veranderend verkeer geldt de “1,5 dB-toets”. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). In dit geval is geen sprake van indirecte akoestische effecten door veranderend verkeer.

Omliggende bedrijven

Rond het projectgebied liggen verschillende bedrijven. Grotendeels zijn hier bedrijven t/m milieucategorie 2 toegestaan. Nu geldt voor bedrijven t/m milieucategorie 2 over het algemeen dat deze zonder overlast naast woningen kunnen bestaan. Verwacht wordt dat alle bedrijven ter plaatse van den nieuwe woningen kunnen voldoen aan de regels uit de bruidsschat die opgenomen zijn in het tijdelijk deel van het Omgevingsplan. Deze regels borgen dat ter plaatse van de beoogde woningen sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Voor de bedrijfspercelen ten noorden van het projectgebied geldt dat hier bedrijven t/m maximaal milieucategorie 3.2 mogelijk zijn. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied. Het dichtstbijzijnde bedrijfsperceel ligt op een afstand van 42 meter van een beoogde woninggevel. De bedrijfspercelen Schotsestraat 3 t/m 5, 7 en Canadesestraat 2 liggen binnen 50 meter van een beoogde woninggevel. In de huidige situatie zijn ter plaatse van de Schotsestraat 7 en Canadesestraat 2 bedrijven uit milieucategorie 2 aanwezig en kan overlast uitgesloten worden.

Voor de Schotsestraat 3 t/m 5 geldt dat het bedrijfsperceel ligt op een afstand van 47 meter en niet wordt voldaan aan de richtafstand van 50 meter. Aan de voorzijde van deze percelen (Schotsestraat) vinden alleen verkeersbewegingen plaats. Overige activiteiten vinden in hoofdzaak binnen plaats (ook de meubelmakerij aan de Schotsestraat 5) waar wel voldaan wordt aan de richtafstand. Gezien de omvang van het bedrijf en de maatgevende geluidsactiviteiten binnen en op voldoende afstand plaats vinden mag worden verwacht dat ter plaatse van het projectgebied aan richtwaarde van 50 dB(A) kan worden voldaan. Ter plaatse van de beoogde woningen zal sprake zijn van een aanvaardbaar akoestisch klimaat en belangrijke negatieve gezondheidseffecten kunnen worden uitgesloten. Daarnaast is er rekening gehouden met het geluid van de bedrijven bij de berekening voor het gezamenlijke geluid in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï.

4.3 Bodem en water

4.3.1 Bodem

De beoogde functie (wonen) heeft geen negatieve effecten op de bodemkwaliteit. Ten behoeve van de ontwikkeling zijn voor diverse deelgebieden bodemonderzoeken² uitgevoerd. Hieronder wordt per deelgebied op basis van de kadastrale percelen de resultaten behandeld.

¹ Rho Adviseurs (september, 2025), *Akoestisch onderzoek wegeverkeerslawaaï, Schotsestraat – Hoofdstraat, Kaatsheuvel*, Kenmerk: 20240281/145761/PJBr

² Bakker milieuvragen Waalwijk (december, 2020), *Verkenning + nader bodemonderzoek Schotsestraat 4-6, Kaatsheuvel*, Documentnummer: BM/26121-2020

LOO00-L-3717

Op de locatie is bodemverontreiniging aangetoond. Bij nieuwbouw zal de grond gesaneerd worden en voorafgaand een saneringsplan worden opgesteld, waarin de aanpak van de sanering en de randvoorwaarden worden beschreven. Er is geen spoedeisend belang eerder tot sanering over te gaan. Op basis van een eerste raming is bepaald wat de saneringskosten zijn. Deze vallen in de exploitatie zoals opgesteld door de ontwikkelaar.

LOO00-L-3739

De resultaten van het onderzoek vormen geen belemmering om tot eigendomsoverdracht over te gaan, doch mogelijk wel een belemmering voor de realisatie van eventuele toekomstige bouwplannen ter plaatse. Geadviseerd wordt om, indien van toepassing, voorafgaand aan eventuele bouwplannen de zinkspot nader te onderzoeken, daar de contour nog niet bekend is en het in het kader van eventuele saneringsmaatregelen van belang is om te weten of ter plaatse sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging of niet. Tevens wordt geadviseerd om, gezien het later verkregen en ingelezen bodemonderzoek uit 2020 van naastgelegen perceel, bij nader onderzoek de locatie aanvullend te analyseren op de parameter koper en chroom.

De aanwezige vervuiling is nagenoeg horizontaal ingebakend. Een gedeelte zal echter grensoverschrijdend zijn.

Het (doen) gebruiken van gronden en bouwwerken, het bouwen en/of slopen en het uitvoeren van een werk binnen het verontreinigingsgebied is enkel toegestaan indien de verontreiniging is gesaneerd. In het TAM-omgevingsplan zal voor de percelen LOO00-L-3717 en LOO00-L-3739 een voorwaardelijke verplichting opgenomen worden. Bij de omgevingsvergunning voor bouwen dient te worden aangetoond dat aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Hiermee is geborgd dat de sanerende maatregelen genomen zullen worden.

LOO00-L-3740 (gedeeltelijk)

De resultaten van het onderzoek vormen, met in acht neming van aangetroffen bijmengingen en de vastgestelde kwaliteitsklasse, geen belemmering om tot eigendomsoverdracht over te gaan en eventuele bouwplannen ter plaatse te realiseren.

Het gebied onder de betonvloer zal in de nabije toekomst (na voorgenomen beëindiging van de activiteiten) nog wel onderzocht moeten worden als zijnde verdachte locatie.

LOO00-L-683 en LOO00-L-3418 (gedeeltelijk)

Vanuit milieuhygiënisch oogpunt bestaan voor deze gronden geen belemmeringen c.q. beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Conclusie

Na de sanerende maatregelen is in het projectgebied sprake van een aanvaardbare bodem- en grondwaterkwaliteit voor de functie wonen. Met de sanering van de bodemverontreinigingen is er sprake van positieve effecten op het gebied bodemkwaliteit.

4.3.2 Water

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 ligt het projectgebied niet in een grondwaterbeschermingszone. Het projectgebied ligt niet in de beschermingszone van een watergang of waterkering en heeft geen effect op de waterveiligheid. Het hemelwater afkomstig van de daken wordt afgekoppeld van de riolering en infiltreert waar mogelijk in de bodem of op het oppervlaktewater. De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename in verharding en de parkeerplaatsen zullen met

half verharding gerealiseerd worden. Door vergroening en/of ontharding van het projectgebied is er een meer natuurlijke wijze van hemelwaterinfiltratie mogelijk.

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem worden duurzame, niet-uitloogbare materialen gebruikt, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. Een negatief effect op de waterhuishouding kan uitgesloten worden.

4.4 Natuur

4.4.1 Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is het projectgebied niet gelegen in een beschermd natuurgebied. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand en de aard van de ontwikkeling kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding binnen de natuurgebieden worden uitgesloten. Het enige mogelijk relevante ecologische effect betreft vermesting/verzuring als gevolg van stikstofdepositie.

Stikstof

Voor de beoogde ontwikkeling is een stikstofberekening³ uitgevoerd voor de realisatie- en de gebruiksfase. Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (2025.0.1) voor de realisatie- en gebruiksfase zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de realisatie- en gebruiksfase uitgesloten.

4.4.2 Soortenbescherming

Om inzicht te krijgen in het mogelijk voorkomen van beschermde soorten is in februari 2025 een quickscan ecologie⁴ uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat negatieve effecten op beschermde soorten niet direct uit te sluiten zijn.

Op grond van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de uit te voeren activiteit schadelijke gevolgen heeft voor algemeen voorkomende soorten kleine zoogdieren. Het betreft een vergunningsvrij geval en er is dus géén omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit nodig. Wel is de specifieke zorgplicht van toepassing. Aangezien er geen kwetsbare of bedreigde soorten binnen de invloedssfeer van de uit te voeren activiteit verwacht worden, zijn er ook geen aanvullende maatregelen nodig voor deze soorten om gevolgen van de uit te voeren activiteit te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Wel is de algemene zorgplicht van toepassing.

Algemene broedvogels

Bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels om negatieve gevolgen voor deze soorten te voorkomen.

Vleermuizen en gierzwaluwen

Op basis van de quickscan kan de aanwezigheid van beschermde rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen en nestplaatsen van huismussen en gierzwaluwen niet worden uitgesloten. Daarom is nader onderzoek uitgevoerd door Florauna Natuuradvies⁵. Het onderzoek heeft aangetoond dat er geen verblijfplaatsen, essentiële foerageergebieden en essentiële vliegroutes van vleermuizen en geen jaarrond beschermde nesten van de huismus en gierzwaluw binnen het projectgebied aanwezig zijn. Er wordt echter wel geadviseerd om de werkzaamheden uit te voeren in overeenstemming met de specifieke zorgplicht (artikel 11.6 van het Besluit Activiteiten Leefomgeving). Dit kan door de volgende maatregelen te treffen:

- Sloopwerkzaamheden uitvoeren buiten het broedseizoen. Het broedseizoen loopt globaal van half maart tot en met half juli, maar dit kan per soort en afhankelijk van de weersomstandigheden anders zijn.
- Werkzaamheden overdag uitvoeren gedurende de daglichtperiode, dus tussen zonsopkomst en zonsondergang.
- Geen nachtelijke bouwverlichting voeren tijdens de uitvoerfase.

³ Rho Adviseurs (maart, 2025), *Stikstofmemo Schotsestraat – Hoofdstraat, Kaatsheuvel*, Kenmerk: 20240281/145731/

⁴ Florauna Natuuradvies (februari, 2025), *Quickscan soortenbescherming herontwikkeling tussen Hoofdstraat en Schotsestraat Kaatsheuvel*, Kenmerk: BUNT2303

⁵ Florauna Natuuradvies (februari, 2025), *Aanvullend soortspecifiek onderzoek herontwikkeling tussen Hoofdstraat en Schotsestraat Kaatsheuvel*, Kenmerk: 2024009

- In de toekomstige fase rekening houden met foeragerende vleermuizen door de toe te passen verlichting zo laag mogelijk te realiseren en uitstraling naar de omgeving te voorkomen. In de ideale situatie wordt geen nachtelijke verlichting gevoerd of op beweging.
- Indien tijdens de werkzaamheden toch nog planten of dieren worden aangetroffen dienen de werkzaamheden per direct stilgelegd te worden en dient contact opgenomen te worden met een ter zake kundige ecooloog om te bepalen welke vervolgstappen noodzakelijk zijn.

Aanvullende memo soortenbescherming in verband met uitbreiding plangebied

Recentelijk is door de initiatiefnemer van het plan Hoofdstraat-Schotsestraat te Kaatsheuvel ook een gedeelte van het perceel Hoofdstraat 97A ter plaatse van het autowascenter aangekocht. Deze was in oorspronkelijke onderzoeken wel al meegenomen, te weten:

- de quickscan uitgevoerd in 2023 en vernieuwd in 2025;
- het aanvullend onderzoek uitgevoerd door ons in 2024 en vernieuwd in 2025.

Met de uitbreiding van het plangebied is de ecooloog verzocht om hier in het kader van de ecologische quickscan een aanvullende specifieke beoordeling voor op te nemen. In een memo behorend bij het TAM-omgevingsplan is deze ecologische beoordeling op basis van een nieuw veldbezoek d.d. 9 september 2025 bij droog en zonnig weer opgenomen.

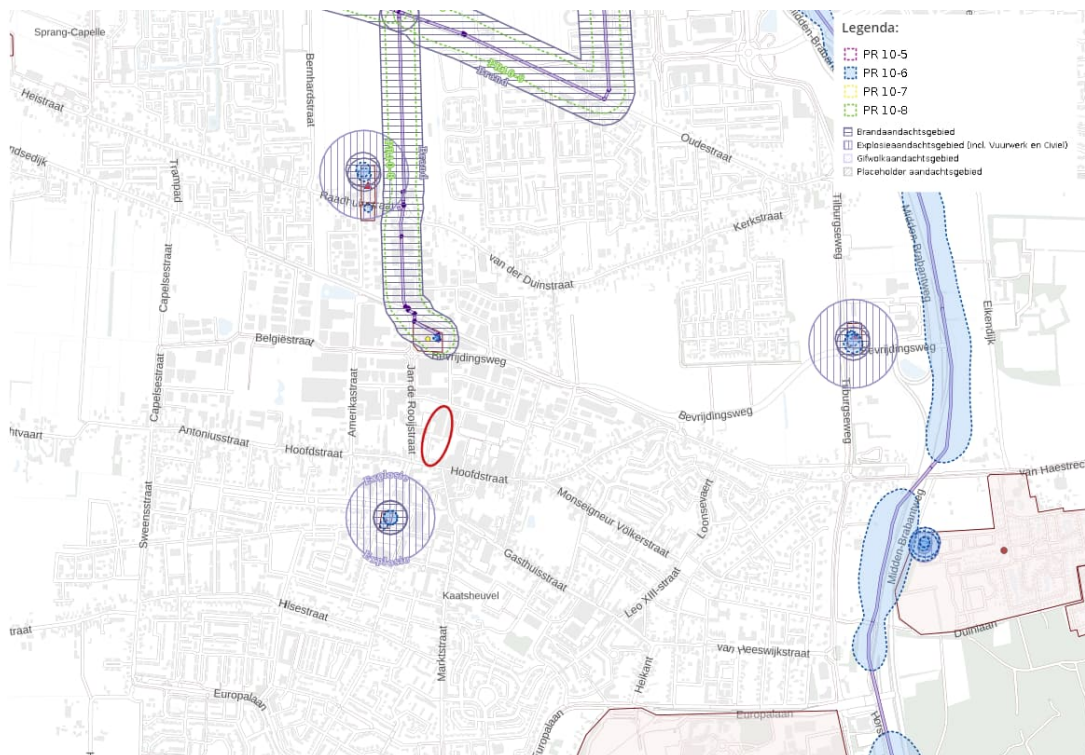
Gezien de verharding, de afwezigheid van een geschikte spouwmuur en een plat dak welke glad is afgewerkt zijn binnen de uitbreiding van het plangebied geen beschermde soorten of rode lijstsoorten te verwachten. De uitbreiding van het plangebied zorgt ten aanzien van het aspect soortenbescherming daardoor niet voor andere conclusies dan in deze paragraaf reeds beschreven.

Conclusie

Op basis van de quickscan, vervolgonderzoek en door het treffen van de genoemde maatregelen zijn belangrijke negatieve effecten op beschermde soorten uitgesloten.

4.5 Risico van zware ongevallen en rampen

Op basis van de risicokaart zijn rond het projectgebied geen relevante risicobronnen aanwezig (zie figuur 4-1). Het projectgebied bevindt zich niet in een PR 10^{-6} contour of aandachtsgebied van een risicobron. Met de ontwikkeling zelf wordt geen risicovolle bron mogelijk gemaakt. Het maaiveld bevindt zich op ruim 4 meter boven NAP. Er is daarom weinig kans op overstromingen ter plaatse van de beoogde ontwikkeling. Een belangrijk negatief effect op het risico van zware ongevallen en rampen is daarmee uitgesloten.



Figuur 4-1 Uitsnede kaart Externe Veiligheid met aanduiding projectgebied (Bron: Atlas leefomgeving)

4.6 Luchtkwaliteit

Om aan te tonen dat het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt is de NIBM-tool ingevuld, zie onderstaande figuur. Uit de NIBM-tool blijkt dat de extra voertuigbewegingen als gevolg van de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreinigende stoffen in de omgeving. De beoogde ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en een belangrijk negatief effect is uitgesloten.

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)		80,5
Aandeel vrachtverkeer		10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,10
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 4-2 invulling NIBM-tool

In het kader van gezondheid is aan de hand van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK), die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, hoort een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. De dichtstbijzijnde toetspunten bevinden zich aan de Bevdijdingweg op circa 400 meter van het projectgebied. In onderstaande tabel zijn de maximale meetresultaten weergegeven. Hieruit blijkt dat ter plaatse van het projectgebied de toetswaarden voor luchtkwaliteit zich ruimschoots onder de omgevingswaarden voor de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bevinden. De luchtkwaliteit ter plaatse is aanvaardbaar.

Tabel 4-1 Maximale meetresultaten (Bron: CIMLK)

	Omgevingswaarde (kalenderjaargemiddeld)	Maximale waarden toetspunten CIMLK
Stikstof (NO ₂)	40 µg/m ³	17,1 µg/m ³
Fijn stof (PM ₁₀)	40 µg/m ³	18,7 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	25 µg/m ³	10,4 µg/m ³

4.7 Cultuurhistorie en archeologie

4.7.1 Cultuurhistorie

Op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie ligt het projectgebied in het cultuurhistorisch landschap de Langstraat en niet in een archeologisch landschap. Het gebied is een middeleeuws veenontginningslandschap dat de sporen van de strijd tegen het water draagt. Het vertoont in het noorden sporen van dorpsverplaatsingen wegens klink in agrarisch ontgonnen veen; en wegens overstroming in en na 1421. Er zijn resten van oude turfvaarten maar ook recent gereconstrueerde veenwinningsgebieden. In het noorden ligt de Bergsche Maas, de in 1904 tot stand gekomen nieuwe monding van de Maas. Dit is een waterstaatkundig monument van nationaal belang. Door de realisatie werd het mogelijk om zowel de Beerse als de Baardwijkse Overlaat te sluiten.

Bij de beoogde ontwikkeling Hoofdstraat - Schotsestraat zullen landschappelijke waarden en historische (lijn)elementen behouden blijven en niet worden aangetast. Er zal op een acceptabele manier rekening gehouden worden met omliggende provinciale cultuurhistorische waarden waarmee belangrijke negatieve effecten uitgesloten kunnen worden.

4.7.2 Archeologie

In het kader van de planvorming is een archeologisch bureau- en verkennend booronderzoek⁶ uitgevoerd. Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het projectgebied ligt in het lagere gedeelte van het dekzandlandschap, waar gedurende het Holoceen veen op is ontwikkeld. Dit veen is vanaf 1400 in de Late Middeleeuwen afgegraven, waarna vervolgens een plaggendek is aangebracht. Het zuidelijke deel van het projectgebied langs de Hoofdstraat maakte in ieder geval vanaf het midden van de 17e eeuw onderdeel uit van het lintdorp Kaatsheuvel. De huidige bebouwing is in de eerste helft van de 20e eeuw gebouwd. Het noordelijke deel van het projectgebied is lang in agrarisch gebruik geweest. In 1954 is hier de schoenenfabriek van de familie Vesters gebouwd. Vervolgens is de fabriek meerdere malen uitgebreid en in 1972 gesloten. Voor de top van de dekzandafzettingen geldt een middelhoge tot lage archeologische verwachting voor het (Late-)Paleolithicum tot en met de Bronstijd. Voor het zuidelijke deel van het projectgebied geldt een hoge archeologische verwachting voor de Late-Middeleeuwen (na 1400) en de Nieuwe tijd. Deze archeologische waarden worden vanaf het maaiveld in het plaggendek verwacht. Voor de overige perioden geldt een lage archeologische verwachting.

Uit het verkennend booronderzoek blijkt dat de bodemopbouw binnen het projectgebied bestaat uit een plaggendek van 55 tot 100 cm dik. Dit plaggendek ligt vervolgens op een dunne laag van dekzand van 30 tot 50 cm. Hieronder bestaat de bodemopbouw uit matig tot sterk zandige leem. Binnen vrijwel het gehele projectgebied is de bodemopbouw vanaf het maaiveld tot circa 50 à 150 cm diep recentelijk verstoord aanwezig. Alleen in het zuidelijke deel van het projectgebied is er in één boring geen recentelijke verstoringen waargenomen. Slechts binnen twee boringen is de onderkant van de B-horizont van de oorspronkelijke bodem in de top van het dekzand intact aangetroffen. Omdat deze twee boringen aan weersijden van de voormalige schoenenfabriek zijn gezet, vormen deze twee boringen echter geen aaneengesloten terreindeel waar (de onderkant van) de B-horizont intact aanwezig kan zijn. Binnen de overige boringen is de oorspronkelijke bodem in de top van het dekzand opgenomen in het plaggendek of recentelijk verstoord.

⁶ Econsultancy (september, 2025), *Rapport archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek Schotsestraat/Hoofdstraat in Kaatsheuvel*, Rapport-nummer: 21997.001



Omdat er geen aaneengesloten terreindeel binnen het projectgebied aanwezig is waar de top van de dekzandafzettingen (deels) intact aanwezig is, kan worden geconcludeerd dat de mogelijk aanwezige archeologische waarden uit de perioden (Late-)Paleolithicum tot en met de Bronstijd niet meer in situ aanwezig zijn. Daarnaast betekent het relatief ondiep voorkomen van de leemlagen, dat het projectgebied zeer hoge grondwaterstanden heeft gekend. Hierom zal het geen geschikte (tijdelijke) vestigingslocatie zijn geweest. Daarom kan de archeologische verwachting voor deze perioden worden bijgesteld naar laag.

In het zuidelijke deel van het projectgebied zijn twee boringen gezet. Binnen één boring is het plaggendek intact aanwezig. Binnen de andere boring is tot 50 cm diepte een verstoorde laag met veel baksteen aangetroffen. Het kan hier gaan om een recente verstoring, maar de verstoring kan ook gerelateerd zijn aan een erfinrichting. Om deze rede blijft de hoge archeologische verwachting voor de Late-Middeleeuwen (na 1400) en de Nieuwe tijd binnen dit deel van het projectgebied gelden, in het bijzonder voor een historisch erf. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm onder het huidige maaiveld binnen dit deel van het projectgebied, is vervolgonderzoek noodzakelijk.

Omdat resten van historische bewoning niet goed met booronderzoek op te sporen zijn, is in dit stadium de meest geschikte onderzoeksmethode een karterend en waarderend proefsleuvenonderzoek. Bij een proefsleuvenonderzoek dienen verspreid over het projectgebied sleuven gegraven te worden met als doel om eventuele archeologische waarden te karteren en waarden. Voor dit onderzoek dient een door de bevoegde overheid goedgekeurd Programma van Eisen te zijn opgesteld waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek moet voldoen. Met deze werkwijze kan een belangrijk negatief effect op archeologische waarden in de grond uitgesloten worden. Om dit te borgen zal in de regels van voorliggend TAM-omgevingsplan een activiteit 'Waarde - Archeologie' opgenomen worden.

4.8 Risico's voor de menselijke gezondheid

Een groot aantal van de omgevingsaspecten in dit hoofdstuk hebben een gezondheidscomponent. Dit betreffen onder andere bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, geluidhinder en geurhinder. Uit de voorgaande paragrafen wordt ook duidelijk dat binnen het projectgebied geen sprake is van een onaanvaardbare milieubelasting en met de beoogde ontwikkeling geen sprake is van belangrijke negatieve effecten op de risico's van de menselijke gezondheid.

4.9 Bouwwerkzaamheden

Voor de aanlegwerkzaamheden van de beoogde ontwikkeling kunnen tijdens de werkzaamheden milieueffecten optreden. Op het gebied van stikstof zijn de aanlegwerkzaamheden meegenomen in het onderzoek en blijkt dat dit geen belangrijk negatief effect heeft op Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast 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 project kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

5. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat de kenmerken van het project, de plaats en de kenmerken van de milieueffecten geen aanleiding vormen voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Voor de voorgenomen ontwikkeling geldt dat geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht.