

Sint Gerardushof Bosschenhoofd

Gemeente Halderberge

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

20201367

projectleider:

ing. J.A. van Broekhoven

auteur(s):

S.E.H. Lie, MSc

planstatus

datum:

10-03-2022

opdrachtgever:

Krisma Vastgoed BV

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3. Leeswijzer	6
2. Plaats en omvang van het project	7
2.1. Plaats van het project	7
2.2. Kenmerken van het project	9
3. Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1. Verkeer en parkeren	12
3.2. Geluid	16
3.3. Bodem en water	17
3.4. Natuur	18
3.5. Luchtkwaliteit	19
3.6. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	19
3.7. Cultuurhistorie en archeologie	20
3.8. Aanlegwerkzaamheden	21
3.9. Mitigerende maatregelen	22
4. Conclusie	23
Bijlagen	24
Bijlage 1 – Memo parkeeronderzoek	24
Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek industrielawaai	25
Bijlage 3 – Bodemonderzoek fase 3 Centrumgebied Bosschenhoofd	26
Bijlage 4 – Stikstofberekening	27

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De ontwikkeling van het nieuwe dorpshart van Bosschenhoofd aan het St. Gerardushof is in volle gang, een deel van de ontwikkeling is inmiddels gerealiseerd. Aan de noordwest zijde van het St. Gerardushof bestaat het voornemen om naast 9 woningen ook een supermarkt te realiseren en hiermee het centrum te complementeren.

Op het plangebied is volgens het bestemmingsplan 'Centrumgebied Bosschenhoofd' de bestemming 'Wonen' van toepassing. Op basis van dit bestemmingsplan zijn de beoogde 9 woningen toegestaan. De bouw en het gebruik van een supermarkt past echter niet binnen de geldende bestemmingsregeling. Ten behoeve van deze ontwikkeling is het noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

De 9 woningen worden doormiddel van een separate omgevingsvergunning voorafgaand aan dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Deze vergunning wordt in onderliggend bestemmingsplan bestendigd. De supermarkt zal met een zogenaamde gecoördineerde procedure mogelijk worden gemaakt.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of heeft op een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 9 woningen en een supermarkt van 700 m². Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waar dit document in voorziet.

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

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

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

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

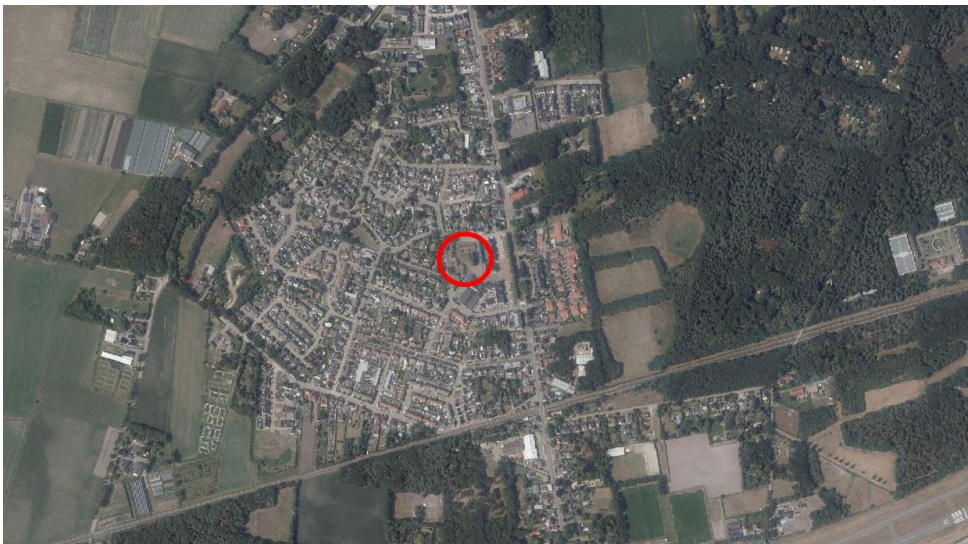
- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen.

2. Plaats en omvang van het project

2.1. Plaats van het project

In figuur 2.1 is de ligging van de ontwikkeling aangeduid. De locatie bevindt zich in het centrum van Bosschenhoofd.



Figuur 2.1 Ligging plangebied

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het plangebied kent in het bestemmingsplan 'Centrumgebied Bosschenhoofd' (vastgesteld op 04-02-2016) geen archeologische dubbelbestemming.

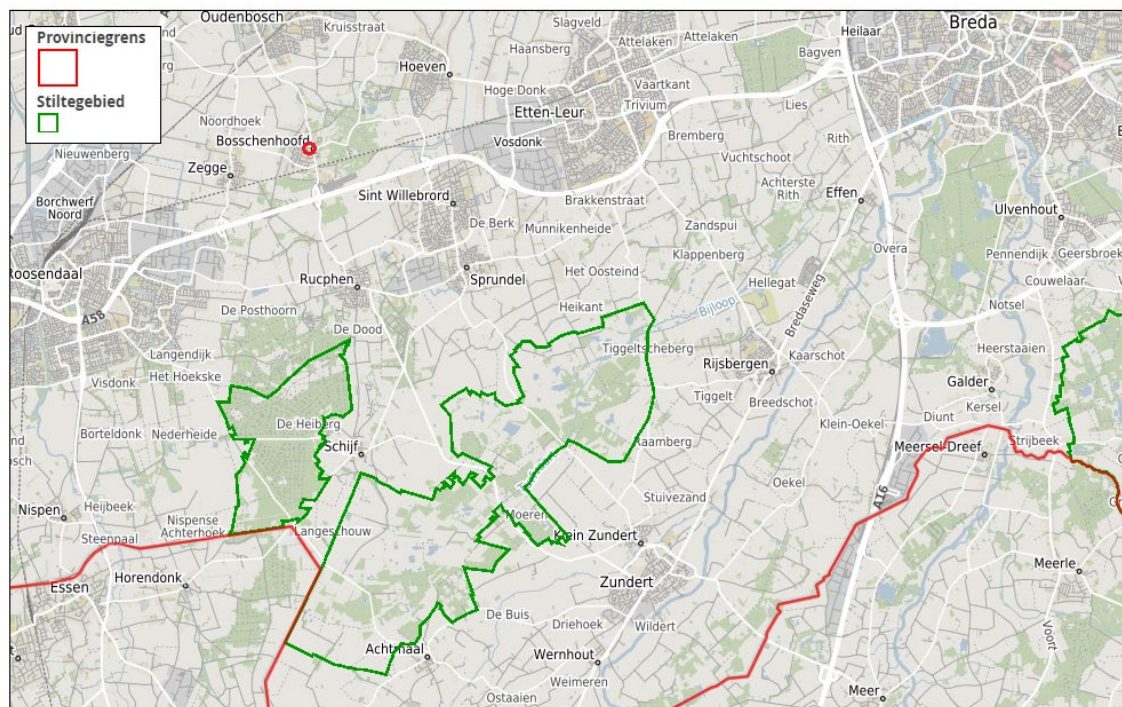
Het plangebied is geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Brabantse Wal ligt op circa 14,2 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNB-gebied ligt op circa 173 meter afstand van het plangebied (figuur 2.2). Het plangebied is gelegen binnen een grondwaterbeschermingsgebieden (figuur 2.3). Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een stiltegebied (figuur 2.4).

Grondwaterbeschermingsgebieden

- Boringsvrije zone
- Waterwingsgebied
- Grondwaterbeschermingsgebied 25-jaarszone
- Grondwaterbeschermingsgebied 100-jaarszone

The map shows the town of Zege with various streets labeled, including Zandstraat, Ulenburgseweg, Bovenstraat, Boeschemhofstraat, Boeschemhofseweg, Hoenderparkdreef, Hoezestraat, Kapelstraat, Dorpsbos, Repestraat, and Sjoonstraat. A red outline indicates the 'Boringsvrije zone' (drilling-free zone), and a blue area indicates the 'Grondwaterbeschermingsgebied 100-jaarszone' (100-year groundwater protection zone). The map also shows the 'Bredasebaan A58' and 'Rijksweg-Zuid'.

20201367



Figuur 2.4 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van stiltegebieden (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant)

2.2. Kenmerken van het project

De ontwikkeling bestaat uit 9 woningen aan de oostzijde van het plangebied en een supermarkt aan de westzijde van het plangebied. De bestaande bomen binnen het plangebied worden behouden, waardoor de groene ruimte binnen het plan direct een volwassen invulling heeft.

Woningen

De 9 rijwoningen bevinden zich evenwijdig aan de reeds gerealiseerde rijwoningen. De woningen hebben ieder een eigen tuin aan de westzijde en worden aan de oostzijde ontsloten. Tussen de voorzijde van de woningen en de tegen over liggende woningen is een openbaar groengebied. De woningen zijn twee bouwlagen met een kap en hebben een bouw- en goothoogte van respectievelijk 6 meter en 10,5 meter. Ten noorden van de woningen zijn 6 parkeerplaatsen beoogd.

Supermarkt

De supermarkt aan de westzijde van het plangebied is een middelgrote supermarkt met een oppervlakte van 700 m². De bebouwing is één bouwlaag hoog. De entree van de winkel bevindt zich aan de zuidzijde van de bebouwing. Aan de zuid- en westzijde van de bebouwing is een parkeerterrein. Hier is ruimte voor 65 parkeerplaatsen. De bevoorrading van de supermarkt wordt gedaan aan de noordzijde. Hier is een bevoorradingsstraat uitgewerkt die uit het zicht wordt genomen door een groene invulling met bestaande bomen op de hoek. Bevoorradingsverkeer komt via de St. Gerardushof aan noordwestzijde het plangebied binnen en rijdt vervolgens via de bevoorradingsstrook terug naar de St. Gerardushof en de doorgaande Pastoor van Breugelstraat (zie ook figuur 2.5).



Figuur 2.5 Inrichtingstekening (bron: Hoefnagels Civiel Techniek bv)

Verkeersontsluiting

Het plangebied grenst aan de noord- en westzijde aan het Sint Gerardushof. Via deze erftoegangsweg (30 km/uur) kan in oostelijke richting de Pastoor van Breugelstraat worden bereikt. De Pastoor van Breugelstraat (50 km/uur) geldt als de belangrijkste gebiedsontsluitingsweg voor Bosschenhoofd en vormt een noord-zuidverbinding tussen de provinciale weg N640 enerzijds en de rijksweg A58 anderzijds. Het plangebied is gezien de ligging dichtbij de Pastoor van Breugelstraat goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer.

Parkeren

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt een parkeerterrein gerealiseerd. Dit parkeerterrein is bereikbaar vanaf het Sint Gerardushof. Tevens worden er langs de rijbaan van het Sint Gerardushof enkele nieuwe haakspaarplaatsen gerealiseerd.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen ontstaan tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

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

De ontwikkeling van het nieuwe dorpshart van Bosschenhoofd aan het St. Gerardushof is in volle gang, een deel van de ontwikkeling is inmiddels gerealiseerd. De herontwikkeling van het gehele nieuwe dorpshart valt onder de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage, waardoor een m.e.r. procedure niet hoeft te worden doorlopen. Voor de andere ontwikkelingen is reeds een aparte aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld of zal dit nog gebeuren.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1. Verkeer en parkeren

Verkeersgeneratie

Het plangebied ligt in de huidige situatie braak. In de toekomstige situatie komen hier een supermarkt en 9 rijwoningen voor in de plaats. Dit zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied. Deze toename wordt berekend aan de hand van CROW kencijfers (publicatie 381). Zie tabel 3.1. Voor de toekomstige situatie wordt gerekend met een supermarkt met een oppervlakte van circa 700 m² BVO. Verder wordt de verkeersgeneratie van 9 grondgebonden rijwoningen berekend. Omrekening van weekdag- naar werkdaggemiddelden gebeurt aan de hand van de standaard omrekenfactoren 1,2 voor supermarkten en 1,11 voor woonfuncties.

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie plangebied (toekomstig)

Functie	Aantal	CROW kencijfer	Verkeersgeneratie	
			<i>Weekdag</i>	<i>Werkdag</i>
Supermarkt	700 m ²	129,15 per 100 m ² bvo	904,1	1.084,9
Koop, huis, tussen/hoek	9 woningen	7,4 per woning	66,6	73,9
Totaal mvt/etmaal)			971	1.159

Verkeersafwikkeling

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van circa 1.160 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Deze toename zal zich spreiden over de dag en wordt afgewikkeld over beide richtingen van het Sint Gerardushof. Vervolgens zal de meerderheid van het verkeer afwikkelen via de Pastoor van Breugelstraat, waar het opgaat in het heersende verkeersbeeld van die weg. De verkeersgroei ten gevolge van de komst van de supermarkt en 9 rijwoningen in het plangebied is ten opzichte van de dagelijkse verkeersintensiteit op de Pastoor van Breugelstraat beperkt. Bovendien kent de supermarkt haar bezoekerspiek over het algemeen op vrijdag- en zaterdagmiddag, terwijl de Pastoor van Breugelstraat in het spitsuur op werkdagen maatgevend is. Hierdoor kan de berekende verkeerstoename zonder problemen worden afgewikkeld over het bestaande wegennet.

Parkeren

Normatieve parkeerbehoefte

De parkeernormen van de gemeente Halderberge zijn opgenomen in de Kadernota Parkeren 2017-2021 (gemeente Halderberge, 2016). De toekomstige parkeerbehoefte van de beoogde functies binnen het plangebied wordt berekend in tabel 3.2. Daarbij is net als bij de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van 700 m² bvo supermarktoppervlakte en 7 rijwoningen. Voor woningen groter dan 90 m² gbo (gebruiksoppervlakte) geldt in overig gebied een parkeernorm van 2,3 parkeerplaatsen per woning, waarvan 2,0 parkeerplaatsen per woning voor bewoners en 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers. De totale parkeerbehoefte van de beoogde functies bedraagt afgerond 54 parkeerplaatsen.

Tabel 3.2 Parkeerbehoefte plangebied (toekomstig)

Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Detailhandel	700 m ² bvo	4,7 per 100 m ² bvo	32,9
Woningen >90m ² gbo	9 woningen	2 per woning	18,0
bezoekers		0,9	2,7
Totaal			53,6

Dubbelgebruik

Om dubbelgebruik toe te kunnen passen wordt over de gehele week bekeken wat de parkeerdruk is, omdat niet alle functies op hetzelfde moment hun piekmoment kennen. Bij het vaststellen van de parkeereis wordt het piekmoment als maatgevend gezien. In het gemeentelijk parkeerbeleid zijn geen aanwezigheidspercentages opgenomen, daarom wordt aangesloten bij de aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 381. Zie tabel 3.3.

Tabel 3.3 Aanwezigheidspercentages (CROW 381)

Functie	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Supermarkt	100%	30%	60%	70%	0%	80%	100%	40%	0%
Wonen bewoners	100%	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Wonen bezoekers	100%	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%

De aanwezigheidspercentages uit tabel 3.3 kunnen worden toegepast op de in tabel 3.2 berekende parkeerbehoefte voor de verschillende functies. Vervolgens kan per moment van de week worden bepaald wat de parkeerbehoefte van de beoogde functies is. Tabel 3.4 toont de parkeerbehoefte per moment van de week.

Tabel 3.4 Parkeerbehoefte bij dubbelgebruik

Functie	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Supermarkt	32,99	9,87	19,74	23,03	0	26,32	32,9	13,16	0
Wonen bewoners	18	9	9	16,2	18	14,4	10,8	14,4	12,6
Wonen bezoekers	2,7	0,27	0,54	2,16	0	1,89	1,62	2,16	1,89
Totaal	54	20	30	42	18	43	46	30	15

Tabel 3.4 toont aan dat bij dubbelgebruik van de beoogde parkeercapaciteit, de zaterdagmiddag maatgevend is. De parkeerbehoefte bedraagt dan 46 parkeerplaatsen. Dit is 8 parkeerplaatsen minder dan de berekende normatieve parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik (54 parkeerplaatsen).

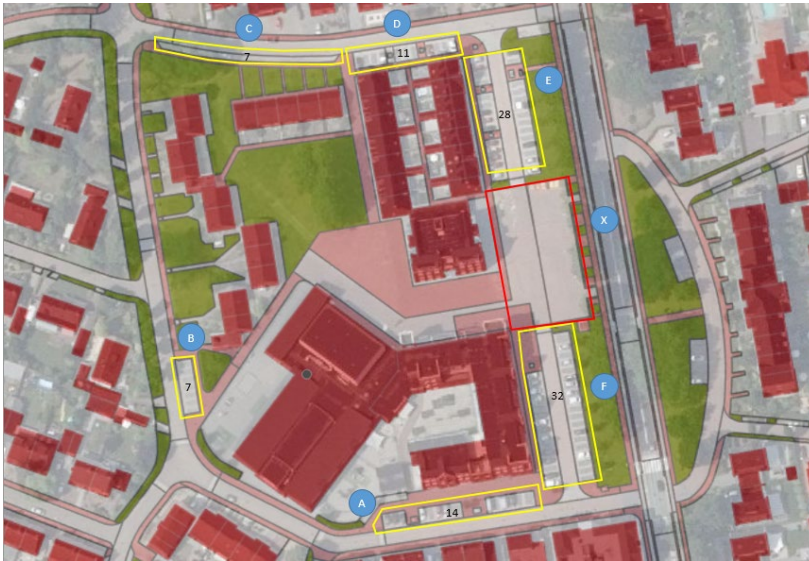
Parkeeroplossing

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt een parkeerterrein gerealiseerd. Dit parkeerterrein is bereikbaar vanaf het Sint Gerardushof. Tevens worden er langs de rijbaan van het Sint Gerardushof enkele nieuwe haakspaarkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal worden er 77 parkeerplaatsen aangelegd (65 bij de supermarkt, 6 bij de woningen en 6 op het Midzomerplein). Met de ontwikkeling gaan er 20 reeds aanwezige parkeerplaatsen verloren, namelijk 7 parkeerplaatsen die ter hoogte van de basisschool liggen en 7 langspaarkeerplaatsen aan de noordzijde van het plangebied en de ruimte voor 6 langspaarkeerplaatsen op de rijbaan aan de westzijde van de voormalige woningen. Per saldo neemt het aantal parkeerplaatsen met de ontwikkeling dus toe met 57 parkeerplaatsen ($77 - 20$). Dit lijkt ruim voldoende om te voorzien in de berekende maatgevende parkeerbehoefte van 46 parkeerplaatsen op zaterdagmiddag. Echter maakt dit plan onderdeel uit de overkoepelende herontwikkeling van het centrum van Bosschenhoofd. Eerder zijn er in de directe omgeving van het plangebied al diverse nieuwe functies toegevoegd. Het is daarom belangrijk dat er integraal naar het gebied wordt gekeken en wordt getoetst of er in zijn totaliteit voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

In het kader van het bestemmingsplan 'Centrumgebied Bosschenhoofd' is bepaald dat er 169 parkeerplaatsen nodig waren, deze zijn niet allemaal gerealiseerd. In verhouding met de plannen destijds en de plannen met onderliggende ontwikkeling zijn er normatief 27,3 plaatsen minder noodzakelijk door het realiseren van 13 minder woningen en zullen er 32,9 plaatsen extra nodig zijn voor de realisatie van de supermarkt. Nog niet alle benodigde parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Om te onderzoeken of de realisatie van alle parkeerplaatsen noodzakelijk is in dat kader heeft er in het najaar van 2020 een parkeerdrukmeting plaatsgevonden in de directe omgeving van het plangebied. Op een aantal maatgevende momenten (zaterdagmiddag- en avond en maandagochtend- en avond) is de parkeerdruk in de straten rondom het projectgebied gemeten. Hierna volgt een korte samenvatting en analyse van de resultaten.

Parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden op alle openbare parkeerplaatsen langs het Sint Gerardushof, zie bijlage 1. In totaal gaat het om een parkeercapaciteit van 99 parkeerplaatsen, waarvan 95 reguliere parkeerplaatsen, 3 parkeerplaatsen voor invaliden (kenteken) en 1 parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen. Figuur 3.1 toont een kaart van het onderzoeksgebied en de parkeercapaciteit per sectie (A t/m F). De potentiële parkeerruimte op het Midzomerplein (sectie X) is niet meegerekend in de parkeercapaciteit maar het aantal parkeerders op dit plein is tijdens de telling wel genoteerd en meegenomen in de parkeerdruk.



Figuur 3.1 Onderzoeksgebied en capaciteit parkeeronderzoek

De gemeten parkeerdruk in het onderzoeksgebied is gemiddeld tot hoog. Op de getelde zaterdagmiddag is de totale bezetting laag (53%). Op de getelde avond- en nacht is de totale bezetting gemiddeld (61%). De parkeerdruk in op de werkdagochtend is maatgevend, de parkeerdruk in het onderzoeksgebied is dan circa 94%. De restcapaciteit binnen het onderzoeksgebied is dan nog maar 3 parkeerplaatsen (vrije invalidenplaatsen niet meegerekend), wat zeer weinig is.

Met de ontwikkeling worden er per saldo 57 parkeerplaatsen aan het onderzoeksgebied toegevoegd. Op de maatgevende momenten van de week kan worden bepaald of er in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien om de behoefte van de reeds aanwezige en nieuwe functies op te vangen:

1. Op zaterdagmiddag is de bestaande parkeerdruk 53%. Wanneer hierin wordt meegerekend dat er per saldo 57 parkeerplaatsen worden toegevoegd en er t.b.v. de ontwikkeling een behoefte van 46 parkeerplaatsen extra zal zijn (zie tabel 3.4, zaterdagmiddag), dan zal de parkeerdruk toenemen tot 63%. Dit is nog ruim onder de maximaal acceptabele grens van 85 – 90%.
2. Op zaterdagavond en de werkdagavond is de bestaande parkeerdruk 61%. Wanneer hierin wordt meegerekend dat er per saldo 57 parkeerplaatsen worden toegevoegd en er t.b.v. de ontwikkeling een behoefte van 42 parkeerplaatsen extra zal zijn (zie tabel 3.4, werkdagavond), dan zal de parkeerdruk toenemen tot 65%. Dit is nog ruim onder de maximaal acceptabele grens van 85 – 90%.
3. Op de werkdagochtend is de bestaande parkeerdruk 94%. Wanneer hierin wordt meegerekend dat er per saldo 54 parkeerplaatsen worden toegevoegd en er t.b.v. de ontwikkeling een behoefte van 20 parkeerplaatsen extra zal zijn (zie tabel 3.4, werkdagochtend), dan zal de parkeerdruk afnemen tot 72%. Dit is eveneens ruim onder de maximaal acceptabele grens van 85 – 90%.

Bovenstaande analyse laat zien dat de parkeerdruk in de directe omgeving met de komst van een supermarkt, 9 rijwoningen en extra parkeercapaciteit (+57 parkeerplaatsen) zal veranderen. Op middagen, avonden en nachten neemt de parkeerdruk toe, maar blijft deze nog ruim onder de maximaal acceptabele grens van 85 – 90%. Op haal- en brengmomenten van de aanwezige basisschool, zoals de werkdagochtend, is de huidige parkeerdruk in de straten rondom het plangebied zeer hoog. Met de beoogde ontwikkeling verbetert deze situatie en neemt de parkeerdruk af tot een acceptabele waarde (72%). Op basis van de toekomstige parkeerbalans en resultaten van het parkeeronderzoek kan worden

geconcludeerd dat de ontwikkeling niet zal leiden tot parkeerknelpunten. Daarmee staat het aspect parkeren de ontwikkeling niet in de weg.

Bevoorrading

Bevoorrading van de beoogde supermarkt zal plaatsvinden aan de noordzijde van het pand. Er wordt een bevoorradingsweg gecreëerd tussen met een aparte in- en uitrit op het Sint Gerardushof. Om de manoeuvres bij het bevoorraden van de supermarkt op een goede en veilige manier plaats te laten vinden, zijn er een aantal maatregelen noodzakelijk.

- Bevoorradingsroute: Idealiter vindt de aankomst plaats vanuit het zuiden en vindt het vertrek plaats in noordelijke richting (linksaf op kruispunt Pastoor Breugelstraat – St. Gerardushof).
- Oplettendheid chauffeur: Op het kruispunt tussen de Pastoor Breugelstraat met de St. Gerardushof en rondom de bevoorradingsweg is oplettendheid van de chauffeur vereist, om zo geen conflicten te laten plaatsvinden met overige weggebruikers.
- Wegverbreding: Het St. Gerardushof en de inrit vanaf de Pastoor Breugelstraat is dermate smal dat het overige verkeer het vrachtverkeer moeilijk zal kunnen passeren. Vanuit dat oogpunt is de verbreding van de straat en inrit wenselijk. Ook dient de bevoorradingsweg en laad- en losplaats voldoende breedte te hebben.
- Verwijderen wegmeubilair: Op het kruispunt St. Gerardushof – Clemensstraat dienen de anti-parkeer-paaltjes verwijderd te worden, alsmede ten minste 2 lichtmasten. Ook dienen de aanwezige bomen te allen tijde goed gesnoeid te zijn. Overig belemmerend wegmeubilair dient verwijderd te worden. Vanuit de aspecten verkeer en parkeren worden negatieve effecten uitgesloten.

3.2. Geluid

Wegverkeer

Een supermarkt is geen geluidsgevoelige functie op basis van de Wet geluidhinder. Woningen zijn dit wel. De geluidbelasting op woningen is in het kader van het bestemmingsplan 'Centrumgebied Bosschenhoofd' onderzocht:

Wegverkeer en railverkeer

In het kader van het bestemmingsplan 'Centrumgebied Bosschenhoofd' is voor de locatie van de woningen onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Hieruit bleek dat ter plaatse van de beoogde woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden wordt door wegverkeerslawaai en dat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 55 dB ter plaatse van de planlocatie niet wordt overschreden door het railverkeer. Ook wordt ter plaatse van het plangebied voldaan aan de Milieukwaliteitsmaat MKM Lden.

Vliegveld Breda International Airport

Het plangebied is gelegen binnen de Bkl contour van het Vliegveld Breda International Airport. Het vliegveld bestaat uit lesvluchten, zakelijk verkeer en recreatief verkeer. Er kunnen per jaar ca 58.000 vluchten plaatsvinden met luchtvaartuigen met een maximale AUW (All Up Weight) kleiner dan 6.000 kg. Evenals bij het bestemmingsplan 'Centrumgebied Bosschenhoofd' zijn de Bkl contouren op de Verbeelding overgenomen voorzien van de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone - 5'. Korthedshalve wordt verwezen naar de toelichting van Komplan Bosschenhoofd vastgesteld door de gemeenteraad op 11 oktober 2012. Daaruit blijkt dat het geluid door luchtvaartverkeer geen belemmering is voor de ontwikkeling.

Inrichtingslawaai

Om een onaanvaardbare geluidbelasting uit te sluiten is akoestisch onderzoek inrichtingslawaai gedaan. Uit de berekeningen blijkt dat bij de onderzochte woningen sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat, ten gevolge van de supermarkt. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat er een geluidscherm wordt opgericht met een hoogte van 2 meter, aan de noord- en zuidzijde ter plaatse van de erfgrans van de nieuwbouw.

Ten gevolge van het sluiten van portieren kan in de avondperiode niet voldaan worden aan de grenswaarde van 65 d(A) ter hoogte van de nieuwbouw. Maatregelen hieraan zijn redelijkerwijs niet te treffen. De gemeente wordt verzocht dit toe te staan, bijvoorbeeld door het stellen van maatwerkvoorschriften. Hiermee kunnen negatieve effecten vanuit het aspect geluid uitgesloten worden.

3.3. Bodem en water

Bodem

In het kader van de ontwikkeling van het centrumplan is onder andere in het plangebied een bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage 3). De resultaten van dit verkennend bodemonderzoek vormen geen beletsel voor de gevoelige functie wonen die hier beoogd werd, daarnaast gaven de resultaten ook geen aanleiding voor het verrichten van een nader bodemonderzoek. Omdat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van de gevoelige functie woningen, geldt dat de kwaliteit ook voldoende is voor de realisatie van een supermarkt. Negatieve effecten vanuit het aspect bodem kunnen uitgesloten worden.

Water

Als gevolg van de planontwikkeling vinden er wijzigingen plaats in verhard en onverhard oppervlak. De verdeling van de oppervlakten in de huidige en toekomstige situatie zijn weergegeven in tabel 3.5.

Tabel 3.5 Verhardingen oude en toekomstige situatie

Type oppervlak	Huidige situatie	Toekomstige situatie
Daken	0 m ²	1.100 m ²
Verharding	0 m ²	2.300 m ²
Onverhard	5.100 m ²	1.700 m ²

Met een toename van verharding van 3.400 m² vanuit het stedenbouwkundig ontwerp valt de planontwikkeling tussen de grenswaarden van 2.000 m² en 10.000 m². Voor een verhardingstoename welke binnen deze grenswaarde valt, geldt de rekenregel uit de Algemene Regel om de retentiecapaciteit te berekenen. In formulevorm luidt deze regel: Benodigde retentiecapaciteit (in m³) = Toename verhard oppervlak (in m²) * Gevoeligheidsfactor * 0,06 (T=100). Het plangebied is gelegen in stedelijk gebied en kent een gevoeligheidsfactor van 1. Dit betekent dat voor het plangebied 204 m³ waterberging benodigd is. De bodemgesteldheid (zandgronden) laat het toe om regenwater te infiltreren, echter gezien de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied is dit niet toegestaan. Voor de ontwikkelingen in de kern van Bosschenhoofd zijn derhalve afspraken gemaakt om het regenwater af te voeren naar een gezamenlijke retentievoorziening buiten de kern en het grondwaterbeschermingsgebied. Deze gezamenlijke retentievoorziening is gelegen ter hoogte van 'Albano' aan de Vaartweg, in de vorm van retentievijvers. Overige waterberging vindt plaats ten oosten van de woningen in het plangebied, hier zal een Wadi worden aangelegd waarin voldoende ruimte is voor de waterberging van 35 m³.

De ontwikkeling kan rechtstreeks worden aangesloten op het in 2010 aangelegd gescheiden rioolstelsel in de Pastoor van Breugelstraat. Dit hoofdriool sluit aan op de Albanovijvers. Er dient gebruik gemaakt te worden van milieuvriendelijke bouwmaterialen (niet uitlogende materialen). Uitlogende

bouwmaterialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC kunnen zich namelijk ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie. Het DWA-stelsel dient nog nader te worden uitgewerkt in een rioleringsplan. Het nieuwe DWA-stelsel dient te worden aangesloten op het bestaande gemeentelijk stelsel in de Pastoor van Breugelstraat. Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling derhalve geen negatieve effecten voor de waterhuishoudkundige situatie.

3.4. Natuur

Gebiedsbescherming

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar mogelijke toename van stikstofdepositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van het horeca terrein. De beoogde locatie ligt op circa 14,2 kilometer afstand van stikstofgevoelig Natura 2000-gebied Brabantse Wal. Vermesting en verzuring als gevolg van stikstofdepositie zijn niet op voorhand uit te sluiten. Met het programma AERIUS Calculator (2020) zijn berekeningen 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 Wet natuurbescherming. Deze zijn in bijlage 4 weergegeven. Op basis van de berekeningen blijkt dat in de aanleg- en gebruiksfase geen sprake is van een stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is geen sprake van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. Een significant negatief effect als gevolg van stikstofemissie is derhalve uitgesloten.

Soortenbescherming

De huidige ecologische waarden zijn vastgesteld aan de hand van foto's van het plangebied en algemene ecologische kennis. Aan de randen van het plangebied grenzend aan het Sint Gerardushof en aan de oostzijde zijn een aantal bomen aanwezig, deze bomen blijven in de zo veel mogelijk plannen behouden.

Het overige deel van het plangebied bestaat uit een braakliggend terrein dat regelmatig gemaaid wordt. Dit gebied kan gebruikt worden als leefgebied door algemene soorten als veldmuis en egel. Overige soorten worden hier niet verwacht. Er is geen ontheffing nodig voor deze algemeen voorkomende soorten omdat hiervoor in provincie Noord-Brabant een vrijstelling geldt van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Aangezien de ontwikkeling niet leidt tot negatieve effecten op beschermde soorten, is een ontheffing van de Wet natuurbescherming niet noodzakelijk. Uiteraard geldt wel de algemene zorgplicht. Dat betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving. Tijdens de werkzaamheden dient daarnaast rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels wordt voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. In het kader van de Wet natuurbescherming wordt geen standaardperiode gehanteerd voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden overigens tussen 15 maart en 15 juli (bron: website vogelbescherming).

Gezien de bovenstaande conclusies staat de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie ten aanzien van soortenbescherming, met inachtneming van de voorgestelde maatregelen, de uitvoering van het plan niet in de weg. Negatieve effecten worden niet verwacht vanuit het aspect soortenbescherming.

3.5. Luchtkwaliteit

De verkeersgeneratie voor de nieuwe locatie bedraagt op een werkdag met koopavond of een weekeinde circa 1.159 mtv/etm. 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. Uit de NIBM-tool blijkt dat de maximale bijdrage NO₂ 1,00 µg/m³ bedraagt en de maximale bijdrage voor PM₁₀ 0,19 µg/m³. Hierdoor heeft de beoogde ontwikkeling een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³). De beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld aan het toetsen aan de grenswaarden. Voldaan wordt aan de luchtkwaliteitswetgeving.

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1159
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,85
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 3.2 Resultaten NIBM-tool

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2019 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de A58, ten zuiden van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2018 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2018; 19,5 µg/m³ voor NO₂, 18,6 µg/m³ voor PM₁₀ en 10 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.6. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, zijn er in de omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen te vinden met een externe werking. Ook vindt er geen transport van gevaarlijke stoffen plaats via het water.

Ten zuiden van het plangebied bevindt zich op een afstand van circa 282 meter het spoortraject Roosendaal Oost - Breda. Het invloedsgebied wordt bepaald door stofcategorie D4 en bedraagt meer dan 4 kilometer. Daarnaast bevindt zich ten zuiden van het plangebied op een afstand van circa 996 meter de

A58. Het invloedsgebied van deze bedraagt meer dan 4 kilometer. Voor beide trajecten geldt dat het plangebied zich niet in de PR-contour bevindt. De A58 heeft een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter, ook hier bevindt het plangebied zich niet in. Daarnaast is de afstand tussen het plangebied en beide trajecten meer dan 200 meter, waardoor er volgens het Basisnet geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel is vanwege de ligging in het invloedsgebied een beknopte verantwoording opgesteld waarin nader wordt ingegaan op de bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid. Hieruit blijkt dat de bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid als voldoende kunnen worden beschouwd. Hiermee worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Er is sprake van een toename in verharding, hiervoor zullen compenserende maatregelen genomen worden. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

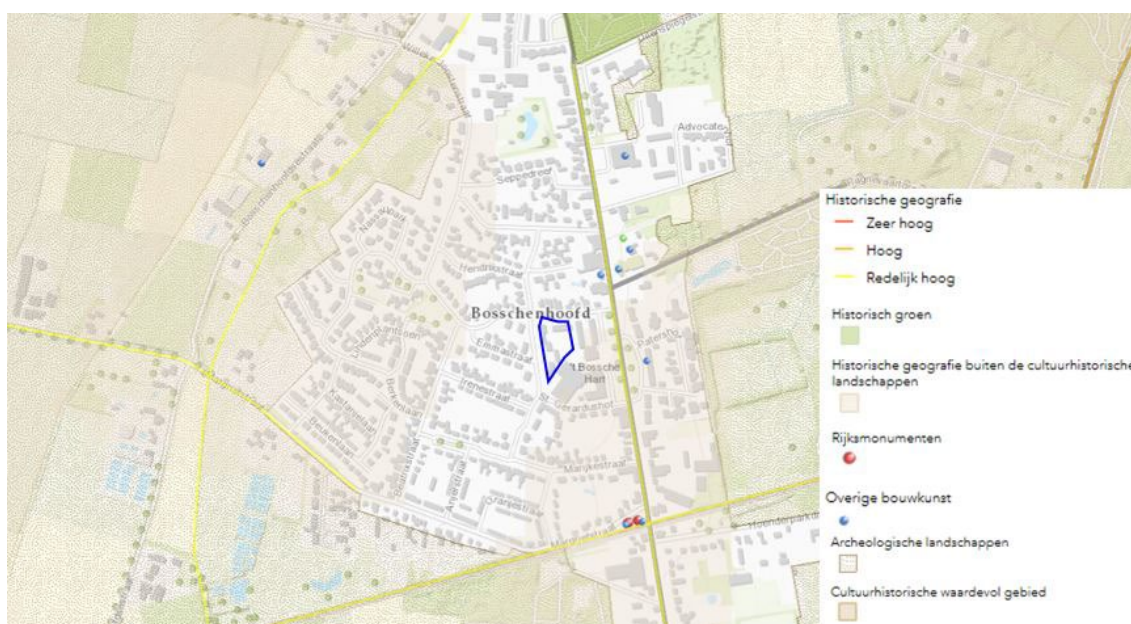
Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant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

3.7. Cultuurhistorie en archeologie

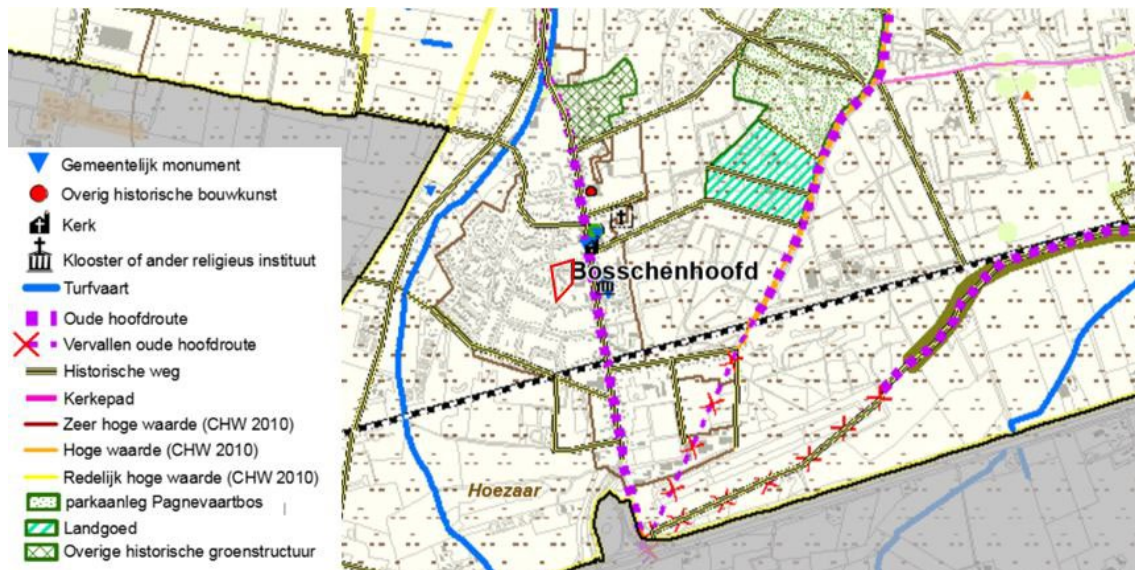
Cultuurhistorie

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

Op basis van deze kaarten wordt geconcludeerd dat binnen het plangebied of direct daar aan grenzend geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig zijn (figuur 3.3 en 3.4). De ontwikkeling heeft daarnaast ook geen invloed op de nabij gelegen oude hoofdroute van de Pastoor van Breugelstraat of andere in de omgeving gelegen cultuurhistorisch waardevolle objecten.



Figuur 3.3 Uitsnede CHW provincie Noord-Brabant (met plangebied blauw omlijnd).

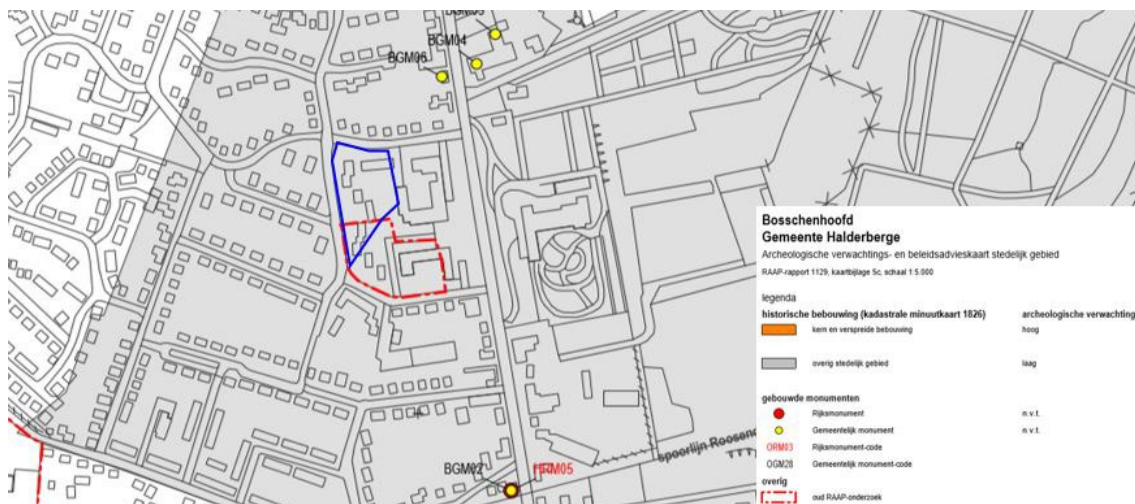


Figuur 3.4 Uitsnede Cultuurhistoriekaart Halderberge (plangebied rood omlijnd)

Vanuit het aspect cultuurhistorie kunnen negatieve effecten worden uitgesloten.

Archeologie

Uit kaartblad 5c van de hiervoor vermelde beleidsadvieskaart blijkt dat de nieuwe locatie een lage verwachtingswaarde heeft. Zie figuur 3.5. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect archeologie worden uitgesloten.



Figuur 3.5 Fragment kaartblad 5c Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart (plangebied, blauw omlijnd)

3.8. Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.9. Mitigerende maatregelen

- Het is noodzakelijk dat er een geluidscherm wordt opgericht met een hoogte van 2 meter, aan de noord- en zuidzijde op de erfgrans van de nieuwbouw. Hiermee is er sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.
- Ten gevolge van het sluiten van portieren kan in de avondperiode niet voldaan worden aan de grenswaarde van 65 d(A) ter hoogte van de nieuwbouw. Maatregelen hieraan zijn redelijkerwijs niet te treffen. De gemeente wordt verzocht dit toe te staan, bijvoorbeeld door het stellen van maatwerkvoorschriften.
- Voor de toename van 3.400 m² verharding dient een waterberging van 204 m³ gerealiseerd te worden.
- Tijdens de werkzaamheden dient daarnaast rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden overigens tussen 15 maart en 15 juli (bron: website vogelbescherming).

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.

Bijlagen

Bijlage 1 – Memo parkeeronderzoek

Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek industrielawaai

Bijlage 3 – Bodemonderzoek fase 3 Centrumgebied Bosschenhoofd

Bijlage 4 – Stikstofberekening