



AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

**Kampstraat (naast 1a), Heesch
Realisatie twee woningen**

Heidebloemstraat 15
Postbus 64
5480 AB Schijndel
T 073 594 10 11
F 073 594 11 20
info@deroever.nl
www.deroever.nl

NL97 RABO 0122 6903 11
NL21 INGB 0001 0833 26
Advies- en ingenieursbureau
J.G. de Roever B.V.
KvK 16068733
BTW NL 8015.63.136.B.01

Opdrachtgever: Wintraecken Advies
Contactpersoon: de heer D. Wintraecken

Documentnummer: 20181192/TH02
Datum: 31 augustus 2018

Opdrachtnemer: De Roever Omgevingsadvies
Auteur: De heer T. van Overbeek
Projectleider: De heer R. Keetels

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
1.1. Algemeen.....	3
1.2. Besluit milieueffectrapportage.....	3
1.3. Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten.....	3
2. KENMERKEN VAN HET PROJECT	4
2.1. Gegevens inrichting	4
2.2. Beschrijving activiteit.....	4
2.2.1. Huidige situatie.....	4
2.2.2. Beschrijving van het project	4
2.3. Tijdspad.....	5
3. PLAATS VAN HET PROJECT	6
3.1. Locatie activiteit.....	6
3.2. Gebieden	7
3.2.1. Natuurnetwerk Nederland	7
3.2.2. Natura 2000, habitattypen en Beschermd Natuurmonumenten	8
3.2.3. Overige gebieden	9
4. KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN	10
4.1. Bedrijven en milieuzonering.....	10
4.2. Geluid.....	10
4.3. Lucht.....	10
4.4. Stikstof	11
4.5. Overig	12
5. CONCLUSIES	13
BIJLAGEN I	14

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

De initiatiefnemer heeft het voornemen om tussen de Hoefstraat 3 en Kampstraat 1 te Heesch, twee woningen te realiseren. Voor deze ruimtelijke ontwikkeling is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2. Besluit milieueffectrapportage

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) moet wordt beoordeeld of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Onder categorie D 11.2 van onderdeel D uit de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage valt de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject. Als drempelwaarde is daarbij opgenomen een aantal van 2.000 of meer woningen. Het plan Kampstraat naast 1a te Heesch heeft betrekking op in totaal 2 woningen (en dus ruim minder dan 2.000).

De drempelwaarden die genoemd zijn in onderdeel D zijn indicatief. Dit houdt in dat ook vanwege een activiteit met minder woningen een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet worden genomen, ondanks het feit dat deze drempelwaarde niet wordt overschreden. Dit is sinds 7 juli 2017 geregeld in het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage.

1.3. Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten

Uit Bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten volgt dat in overweging moet worden genomen

1. Kenmerken van het project
2. Plaats van het project, met in het bijzonder aandacht voor Natuurnetwerk Nederland, Natura 2000-gebieden, habitattypen en Beschermde Natuurmonumenten
3. Kenmerken van het potentiële effect

Elk van deze punten worden in komende hoofdstukken behandeld.

2. KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1. Gegevens inrichting

Naam: Kampstraat Heesch
Adres: Ten noorden van Kampstraat 1a
Postcode / plaats: 5384 PV, Heesch

2.2. Beschrijving activiteit

2.2.1. Huidige situatie

In de huidige situatie maken de percelen deel uit van de bouwvlakken van Hoefstraat 3 en Kampstraat 1a.

2.2.2. Beschrijving van het project

Het project bestaat uit het toevoegen van twee woonpercelen. De ruimte die hier voor nodig is komt deels van het perceel Hoefstraat 3 en deels van het perceel Kampstraat 1a. Het terreinoppervlak bedraagt 2.500 m², zie afbeelding 1.

De bebouwing zoals zichtbaar in afbeelding 1 als 'bebouwd vlak' worden gesloopt. In de beoogde situatie is sprake van twee woningen binnen het plangebied. Het plangebied is nog niet vast ingedeeld, als gevolg hiervan wordt de grens van het plangebied gebruikt voor het bepalen van de afstanden tot mogelijke potentiële effecten. De ontsluiting zal plaatsvinden via de Kampstraat.



Afbeelding 1. Huidige situatie met plangebied

Bron: tekening

2.3. Tijdspad

Na vaststelling van het bestemmingsplan zal worden gestart met de sloop- en bouwwerkzaamheden.

3. PLAATS VAN HET PROJECT

3.1. Locatie activiteit

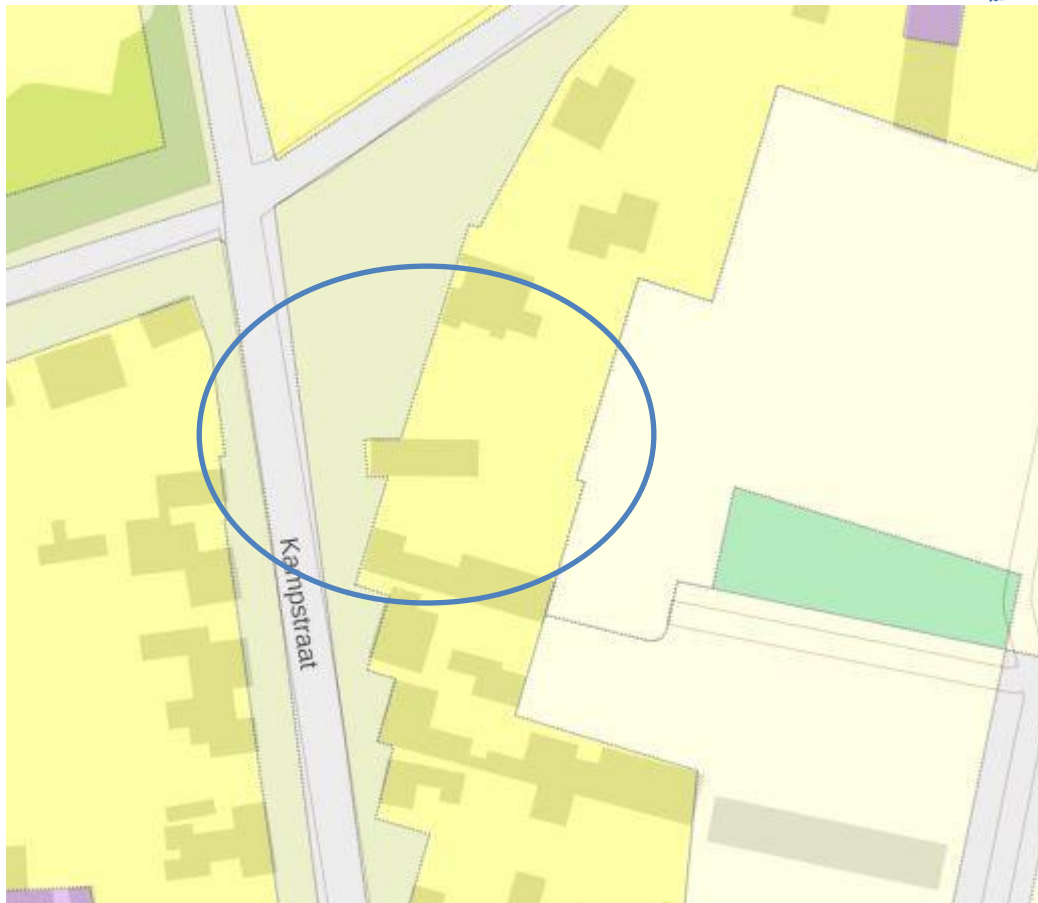
De locatie is gelegen aan de Kampstraat in Heesch, kadastraal bekend als gemeente Heesch, sectie B, nummers 6610 en 7451, zie afbeelding 2.



Afbeelding 2. Kadastrale situatie

Bron: PDOK

Volgens het vigerende bestemmingsplan 'De Hoef 2, fase 3' heeft het perceel de bestemming 'Wonen' en 'Tuin', zie afbeelding 3. Ten behoeve van de te bouwen woningen en appartementen wordt de bestemming omgezet naar de bestemming 'Wonen' en 'Tuin', maar met een andere verdeling dan in de huidige situatie. Na de omzetting zijn de gronden geschikt voor het beoogde gebruik.



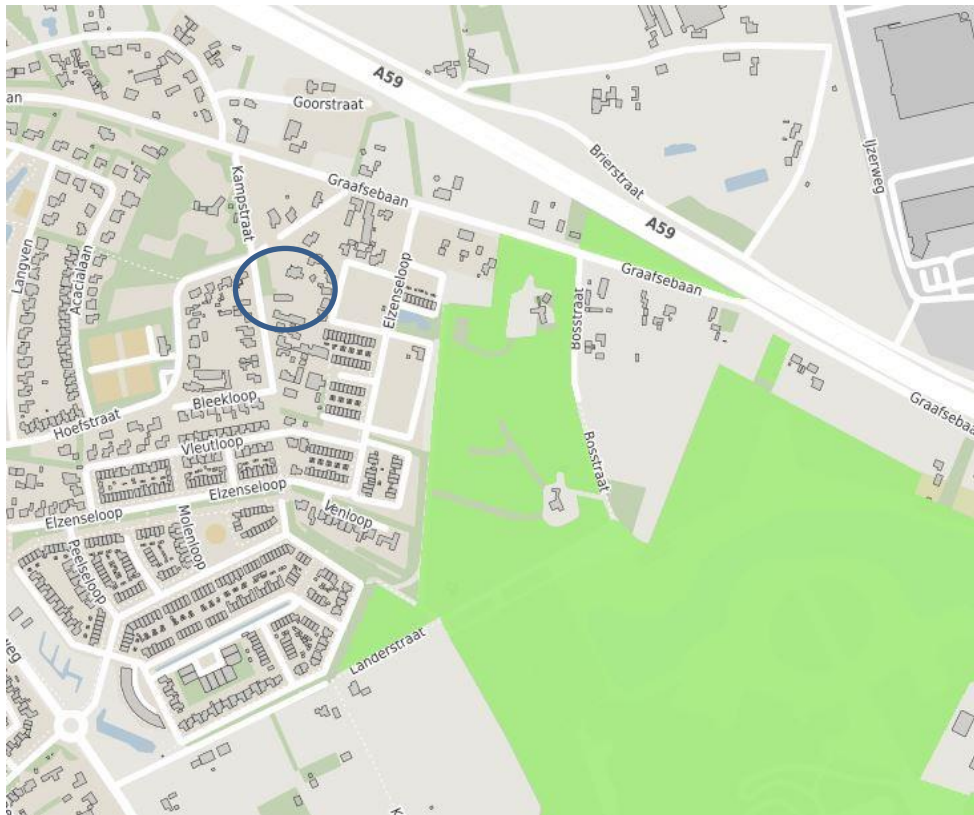
Afbeelding 3. Bestemmingsplan

Bron: PDOK

3.2. Gebieden

3.2.1. *Natuurnetwerk Nederland*

Door natuurgebieden te vergroten en onderling te verbinden ontstaat een sterk natuurnetwerk. Planten en dieren krijgen zo meer ruimte en kunnen makkelijker van het ene naar het andere gebied. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur, EHS), zie afbeelding 4.



Afbeelding 4. Natuurnetwerk Nederland

Bron: Provincie Noord-Brabant

Het plangebied ligt op een afstand van 170 meter van het Natuurnetwerk Nederland. De beschreven activiteiten hebben geen relevante invloed op het Natuurnetwerk Nederland.

3.2.2. *Natura 2000, habitattypen en Beschermde Natuurmonumenten*

Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn, zie afbeelding 5.



Afbeelding 5. Natura 2000-gebieden

Bron: AERIUS Calculator

Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied (Rijntakken) is gelegen op een afstand van ruim 14,5 kilometer van het plangebied. Gelet op deze afstand zijn er geen merkbare effecten door de beoogde ontwikkeling.

3.2.3. Overige gebieden

Stiltegebied de Maashorst ligt op circa 2,5 kilometer van het plangebied. Er worden geen negatieve gevolgen verwacht als gevolg van dit plan. Overige gebieden, zoals wetlands komen niet voor in de omgeving van het plangebied.

4. KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN

De inrichting heeft effecten op het milieu in de vorm van de volgende aspecten:

- bedrijven en milieuzonering;
- geluid;
- lucht;
- stikstof.

Deze aspecten worden in de volgende paragrafen nader toegelicht.

4.1. Bedrijven en milieuzonering

Het project betreft het realiseren van een milieugevoelige functie. De beoogde woningen komen niet voor in de lijst met richtafstanden behorende bij milieubelastende functies uit de handreiking Bedrijven en milieuzonering¹.

Het verkeer ten gevolge van het plan heeft mogelijk effecten op de luchtkwaliteit en op geluid in de omgeving. Hierop wordt hierna nader ingegaan. Van overige mogelijke effecten op het milieu (geur, industrielawaai en externe veiligheid) is geen sprake.

4.2. Geluid

De verkeersgeneratie door realisatie van twee woningen is weergegeven in bijlagen I.

De huidige verkeersintensiteit op de Hoofdstraat bedraagt 721 motorvoertuigen per etmaal². Met de realisatie van de 2 woningen neemt de intensiteit toe met 16 motorvoertuigen per etmaal (voor zover deze ontwikkeling niet al in het verkeersmodel zit). De toename bedraagt 2,2%. De geluidbelasting op woningen neemt hierdoor toe met $10 \times \log(1,022) = 0,09$ dB. Deze toename is verwaarloosbaar.

4.3. Lucht

Op basis van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) kan worden beoordeeld of een project niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze projecten hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In de Regeling NIBM zijn projecten (met een maximale omvang) opgenomen die zonder meer als NIBM kunnen worden beschouwd. Projecten die de vastgestelde maximale omvang niet overschrijden dragen per definitie niet in betekenende mate bij. Dit hoeft niet te worden aangetoond met berekeningen en er hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

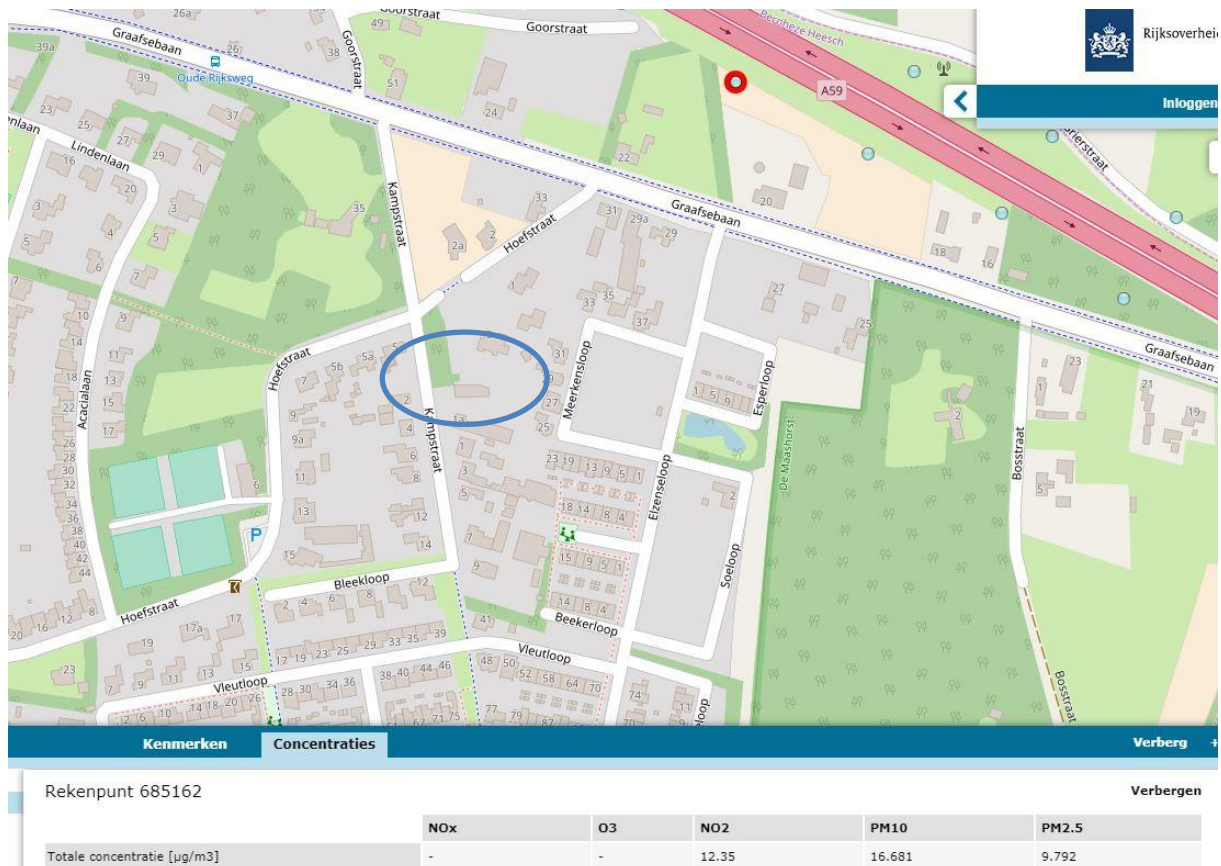
Woningbouwprojecten die minder dan 1.500 woningen omvatten vallen binnen de kwantitatieve grenzen van de Regeling NIBM. Er worden twee woningen gerealiseerd. Het project zelf draagt niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de

¹ Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), 2009

² Wegenverkeersmodel 2030, ODBN.

luchtkwaliteit. De bijdrage door het project hoeft daarom niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

De heersende luchtkwaliteit in de omgeving van plangebied is weergegeven op afbeelding 6.



Afbeelding 6. Luchtkwaliteit

Bron: NSL-monitoring

Er wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit:

- voor NO_2 geldt een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde concentratie;
- voor PM_{10} geldt een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde concentratie;
- voor $\text{PM}_{2.5}$ geldt een grenswaarde van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde concentratie.

In de omgeving is sprake van een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat en het project zorg niet voor een verslechtering daarvan.

4.4. Stikstof

Voor activiteiten of projecten in de buurt van een beschermd natuurmonument en/of een Natura 2000-gebied kan een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk zijn. Dit is het geval wanneer er sprake is van significant negatieve effecten. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat de gewenste bedrijfsvoering geen

significant negatieve effecten heeft op de beschermde natuurmonumenten en/of Natura 2000-gebieden in de omgeving.

De invloed van het onderliggende plan (twee woningen), bestaat slechts uit verkeer en mogelijk verstookt gas. De hoeveelheid stikstof die van twee woningen komt is te verwaarlozen, zeker als de afstand tot Natura 2000 gebieden wordt meegenomen.

4.5. Overig

De verandering heeft geen relevant effect op overige milieuaspecten, zoals bodem, brandveiligheid, afvalwater, afvalstoffen, energie, externe veiligheid, verkeer/vervoer/mobiliteit, geur en BBT.

5. CONCLUSIES

Uit deze aanmeldnotitie blijkt dat er, gezien de kenmerken en plaats van de beoogde ontwikkeling in relatie met de potentiële effecten daarvan, geen significante nadelige gevolgen voor het milieu zullen zijn.

BIJLAGEN I . VERKEERSGENERATIE ALS GEVOLG VAN PLAN

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: wonen
koop, vrijstaand

Functieprofiel

grootte 2 woningen
gemeente Oss
ligging rest bebouwde kom

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	8 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	15 %
% bezoekers maatgevend uur	n.v.t. %
verblijftijd bezoekers	n.v.t. min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	16 mvt/etmaal ¹ +/- 4%
gemiddelde openingsdag	16 mvt/etmaal ² +/- 4%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	17 mvt/etmaal ³ +/- 4% (gemiddelde werkdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	17 mvt/etmaal ⁴ +/- 4% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	4 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	6 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- ¹ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ² Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de 'gangbare werkfuncties') gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ³ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ⁴ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand 'gemiddeld' staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke orderingsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.