



VORMVRIJE M.E.R-BEOORDELING

1. INLEIDING
2. M.E.R.-BEOORDELING VOOR PROJECTEN ONDER DE DREMPELWAARDE
3. KENMERKEN VAN HET PROJECT
4. PLAATS VAN HET PROJECT
5. KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT
6. CONCLUSIE

1. INLEIDING

Aan het Handelsterrein in Oude-Tonge is sinds 2018 een braakliggend terrein aanwezig. Dit betreft het terrein van de voormalige camping Oude-Tonge. Het voornemen is om deze locatie te herontwikkelen voor woningbouw. Het plan betreft de bouw van 68 grondgebonden woningen bestaande uit een variatie aan eengezinswoningen, budgetwoningen en woningen voor eenpersoons/tweepersoonshuishoudens. Daarnaast zal er in het gebied ruimte zijn voor openbaar groen en parkeren.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dienen de bestemmingen te worden gewijzigd. Hiertoe is een bestemmingsplan opgesteld en zijn diverse (milieu)onderzoek uitgevoerd. In het kader van het ruimtelijk plan dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Deze memo bevat de aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling voor projecten onder de drempelwaarde.

2. M.E.R.-BEOORDELING VOOR PROJECTEN ONDER DE DREMPELWAARDE

In bijlage D van het Besluit m.e.r. is een groot aantal activiteiten met een drempelwaarde genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Indien in een bestemmingsplan een ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt die één van de in bijlage D genoemde activiteiten betreft, maar onder de drempelwaarde blijft, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde. Op 7 juli 2017 is het Besluit m.e.r. gewijzigd, waarmee voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling enkele procedurele vereisten uit de Wet milieubeheer van toepassing zijn geworden. Het college van burgemeester en wethouders of de raad dient op basis van een aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling een besluit te nemen of het opstellen van een milieueffectrapportage benodigd is. Deze notitie (aanmeldnotitie) dient als onderbouwing van het (separaat te nemen) vormvrije project-m.e.r.-beoordelingsbesluit.

De aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling voor projecten onder de drempelwaarde bestaat uit een integrale toets aan Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. De volgende drie hoofdcriteria staan daarbij centraal:

1. Kenmerken van het project.
2. Plaats van het project.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

In onderstaande tabel wordt ingegaan op de mogelijke milieueffecten van het project, waarbij getoetst wordt aan de drie hoofdcriteria. De beoordeling vindt integraal en in samenhang plaats. Op die wijze wordt beoordeeld of er



mogelijk nadelige milieugevolgen ontstaan door de ontwikkeling van de 68 woningen ter plaatse van het voormalig campingterrein.

3. KENMERKEN VAN HET PROJECT

A.	Locatie van het project	Het plangebied ligt aan de zuidzijde van Oude-Tonge, globaal tussen de recente woningbouwontwikkeling 'Molenpolder' en het havenkanaal. Aan de noordzijde sluit het plangebied aan op een parkeerterrein welke via het Handelsterrein ontsloten is, aan de oostzijde grenst het plangebied aan het Handelsterrein, aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de achterzijde van de woonpercelen aan de Crispijn en aan de westzijde grenst het plangebied aan de achterzijde van de woonpercelen aan de Zuiddijk.
		
		Afbeelding 1: Luchtfoto plangebied (bron: PDOK, bewerking Juust B.V.)
B.	Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	In bijlage D van het Besluit m.e.r. is onder 11.2 de activiteit 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' opgenomen met een drempelwaarde van een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 68 woningen op een voormalig campingterrein. De gewenste ontwikkeling is zodanig (aard en omvang) dat er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. Echter blijft de activiteit ruim onder de drempelwaarde van het Besluit m.e.r.. Het uitvoeren van een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.
C.	Cumulatie met andere projecten	De ontwikkeling is een op zichzelf staande ontwikkeling. Er kan cumulatie met andere projecten ontstaan indien er ontwikkelingen in de directe omgeving plaatsvinden. In de omgeving zijn de volgende ontwikkelingen voorzien: - Recreatiewoningen Suisdijk - 63 woningen Nieuwe Handelskade In de directe omgeving zijn geen andere concrete plannen/activiteiten bekend of te verwachten die gezamenlijk met dit project mogelijk tot nadelige effecten kunnen leiden. Ten aanzien van cumulatie kunnen effecten optreden ten aanzien van verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Onder 5F wordt nader ingegaan op de cumulatie van deze effecten.
D.	Gebruik natuurlijke hulpbronnen	Het criterium 'Gebruik natuurlijke hulpbronnen' is vooral relevant voor industriële activiteiten. Bij meer ruimtelijk georiënteerde projecten, waar hier sprake van is, worden natuurlijke hulpbronnen gebruikt bij de productie van de bouwmaterialen. Hierbij wordt gestreefd naar zoveel mogelijk hergebruik van materialen. Daarnaast wordt gelet op de

		oorsprong van de materialen en duurzame toepassing, zodat de bouwmaterialen bij sloop geschikt zijn voor hergebruik. Er is geen sprake van een potentieel effect.
E.	Verontreiniging en hinder	Ten aanzien van verontreiniging en hinder zijn de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit van belang. Door de ontwikkeling zal het verkeer toenemen. Dit kan leiden tot (meer) geluidhinder en verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee is er sprake van een potentieel effect. Onder 5A wordt nader ingegaan op het effect van deze aspecten. Ten aanzien van de productie van afvalstoffen zal bij de realisatie van het plan gelet worden op de afvalstromen. Bij de civieltechnische uitwerking van het plan zal rekening worden gehouden met voldoende (opstelplaatsen van) afvalcontainers ten behoeve van een gescheiden afvalinzameling.
F	Het risico van zware ongevallen en/of rampen (externe veiligheid)	Door deze ontwikkeling wordt het risico op ongevallen niet vergroot. Met het planvoornemen worden geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt. Binnen en nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen waarvan de plaatsgebonden risicocontour over het plangebied is gesitueerd (externe veiligheid).
G.	Risico's voor de menselijke gezondheid	Het planvoornemen maakt geen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk met effecten op de volksgezondheid. Effecten die kunnen optreden als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten, verkeer, geluid, luchtverontreiniging, bodemverontreiniging en water worden onder 5 'Kenmerken van de potentiële effecten' nader beschreven.

4. PLAATS VAN HET PROJECT

A.	Bestaande grondgebruik	Het plangebied bestaat momenteel uit een braakliggend stuk grond. Er wordt regelmatig gemaaid om spontane opgaande vegetatie tegen te gaan. Voorheen was het terrein in gebruik als camping. In 2016 hebben de laatste recreanten het terrein verlaten. Er was sprake van achterstallig onderhoud en vandalisme. Daarom is het gebied in 2018, vooruitlopend op de woningbouwontwikkeling, volledig leeggehaald.  <i>Afbeelding 2: Huidige situatie plangebied (bron: Juust B.V.)</i>
B.	Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen van het gebied	De locatie heeft geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.
C.	Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, gebieden die zijn aangewezen in het kader	Hieronder wordt per thema ingegaan op mogelijke aanwezige waarden in het plangebied: <i>Archeologie</i> De gemeente Goeree-Overflakkee heeft een archeologische beleidskaart welke weergeeft voor welke gebieden welke vrijstellingsgrens geldt, uitgedrukt in

van de Vogel- en Habitatrictlijnen, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.	oppervlakte (vierkante meters) en diepte (centimeters onder maaiveld). Ter plaatse van het plangebied zijn geen archeologische verwachtingswaarden aanwezig. <i>Cultuurhistorie</i> Cultuurhistorisch waardevolle objecten, zoals monumenten of karakteristieke panden zijn in of in de directe omgeving van het plangebied, waarmee in het plan rekening moet of kan worden gehouden, niet aanwezig. <i>Ecologie</i> <i>Soortenbescherming</i> In het kader van soortenbescherming is het gebied onderzocht op het voorkomen van beschermde plant- en diersoorten. Uit de quickscan blijkt, dat op- en rondom het plangebied alleen sprake is van een mogelijk jachtgebied voor vleermuizen. Er is geen sprake van aantasting van essentieel jachtgebied. Primaire vliegroutes en vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen zijn uit te sluiten vanwege het ontbreken van lijnvormige hoogopgaande boom- en struikstructuren en het ontbreken van gebouwen. Nader onderzoek en overtredingen van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming zijn geheel niet aan de orde. Effecten op beschermde soorten grondgebonden zoogdieren zijn geheel uit te sluiten. De beoogde nieuwbouw heeft geen negatief effect op beschermde natuurwaarden en daarmee dus geen overtredingen van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Effecten op broedvogels (al of niet met jaar rond beschermde nesten) zijn op voorhand uit te sluiten. Effecten op algemeen voorkomende soorten vogels die in de directe omgeving van de ingreeplocatie broeden zijn te voorkomen door de werkzaamheden uit te voeren buiten de broedperiode (dus buiten de periode half maart-half juli). Effecten op beschermde soorten vaatplanten, amfibieën, vissen, dagvlinders, libellen, reptielen en andere ongewervelden treden geheel niet op, omdat er geen optimaal habitat ontwikkeld is. In het kader van de Wet natuurbescherming kan geconcludeerd worden dat de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden, zoals beoogd. Op het terrein groeien enkele reuzenpaardenstaarten. Deze zeldzame soort is behoudenswaardig voor het gebied en/of de directe omgeving. Geadviseerd wordt een groot deel van de aanwezige planten te verplanten in het gebied en/of de omgeving. Zodoende wordt er tevens een bijdrage geleverd aan de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie. <i>Gebiedsbescherming</i> Het plangebied maakt geen deel uit van een natuurgebied en is geen onderdeel van een gebied of verbinding die is aangewezen als Natuur Netwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde beschermde Natura 2000-gebied is het Krammer-Volkerak. Dit natuurgebied ligt op circa 1 kilometer van het plangebied. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling op enige afstand van beschermde Natura 2000-gebieden plaatsvindt worden geen negatieve effecten als gevolg van externe werking (middels visuele verstoring en verstoring door productie van geluid, trilling en licht) verwacht. Voor het plan is, op basis van de Wet natuurbescherming, de uitstoot van stikstof en de neerslag daarvan op Natura 2000-gebieden berekend. Deze berekening is uitgevoerd met de meest recente versie van de AERIUS-calculator voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase. De uitkomst uit de AERIUS-berekening is, dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Het project heeft daarmee geen negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura2000-gebieden. Er is geen vergunning nodig op grond van de Wet natuurbescherming.
---	--

5. KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT

A. Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking) en aard van het effect	Het project betreft de realisatie en ingebruikname van maximaal 68 woningen en de aanleg van bijbehorende voorzieningen, zoals openbaar groen, straten en parkeervoorzieningen. Omdat de toekomstige functie een gevoelige functie betreft (wonen), heeft de ontwikkeling geen negatieve milieueffecten ten aanzien van de aspecten bodemkwaliteit, externe veiligheid en milieuzonering. Er worden geen functies mogelijk gemaakt die mogelijk kunnen leiden tot bodemverontreinigingen of die een risicobron vormen voor de omgeving.
---	--



De potentiële effecten die als gevolg van de ontwikkeling optreden, zien op de aspecten bedrijfsmatige activiteiten, geluid, verkeer, luchtkwaliteit en water en zijn lokaal van aard.

Geluid

Op grond van de volgens het geldende bestemming toegestane functie (campingterrein), zal de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied meer verkeersbewegingen genereren. Dit betekent dat in de toekomstige situatie met woningen op het voormalige campingterrein de verkeersintensiteiten hoger zijn, dan op grond van het geldende bestemmingsplan. Dit resulteert in een toenemende geluidbelasting vanwege verkeer van en naar het plangebied. Het gaat om een marginaal verschil (0,3 tot 0,5 dB). Vanuit de planologische verschillen, is er daarom geen aanleiding voor een overweging van inzet van geluidreducerende maatregelen.

Bedrijfsmatige activiteiten

Binnen het plangebied worden woningen en bijbehorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen, gerealiseerd en geen andere functies. Het plangebied wordt daarom aangemerkt als rustig woongebied en heeft daarmee geen (milieu)hinder voor de omgeving. In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen bedrijfsfuncties aanwezig. Rondom het plangebied zijn hoofdzakelijk woningen aanwezig. Op een grotere afstand is het perceel Zuidelijk 14 gelegen met een bedrijfsbestemming. Conform de bestemming zijn hier bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 2 toegestaan (richtafstand 30 meter). Bedrijfsactiviteiten in categorie 1 en 2 worden algemeen toelaatbaar geacht naast en tussen woningen, gelet op hun aard en beperkte invloed op de omgeving. Overigens ligt de locatie op een afstand van 60 meter waardoor ruim voldaan wordt aan de richtafstand.

De gebouwen aan de Handelskade hebben een gemengde bestemming. Naast wonen zijn hier ook kantoren, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening toegestaan en beperkte detailhandel en horecabedrijven. Deze functies worden gecombineerd met wonen en vormen geen belemmering voor de voorziene ontwikkeling.

Verkeer

Op basis van de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' is het parkeerkencijfer bepaald. Voor de woningen is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk gebied' en het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Voor de 25 reguliere eengezinswoningen wordt uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie voor een koopwoning tussen/hoek. Ook voor de budgetwoningen wordt uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie van een koopwoning tussen/hoek. In de CROW-publicatie is voor de één- tot tweepersoonswoningen geen specifieke richtlijnen opgenomen. Wel zijn er richtlijnen voor kleine eenpersoonswoningen, zoals tiny houses. Omdat hier sprake is van een iets grotere woning dan een eenpersoonswoning, is gekozen om de minimale verkeersgeneratie te nemen van een reguliere eengezinswoning (koopwoning tussen/hoek). De verkeersgeneratie bedraagt daarmee in totaal 494,4 motorvoertuigen per etmaal. Het plangebied wordt ontsloten op het Handelsterrein. Via het handelsterrein, de Kaai en Oostdijk is de Stationsweg (N498) te bereiken. Ten behoeve van de verkeersontsluiting in Oude-Tonge is er een verkeerscirculatieplan opgesteld. Dit plan is in 2019 geactualiseerd en begin 2020 is het rapport definitief gemaakt. In het rapport zijn maatregelen uitgewerkt voor knelpunten die tijdens de actualisatie aan het licht zijn gekomen. Vier knelpunten met maatregelen liggen op de ontsluitingsroute tussen het plangebied en de Stationsweg. De ontsluitingsroute is een geschikte route om het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling goed te kunnen afwikkelen. Met de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan zijn en worden een aantal knelpunten op de route weggenomen waardoor de doorstroming van het verkeer op deze route wordt verbeterd.

Luchtkwaliteit

De voorgestane ontwikkeling voorziet in de realisatie van 68 woningen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is gerekend met de NIBM-tool. Voor de verkeersgeneratie van de woningen is uitgegaan van 494,4 motorvoertuigen per etmaal. Uit de onderstaande rekentool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is. Het plan draagt niet in betekende mate bij aan een



verslechtering van de luchtkwaliteit. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet benodigd.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2025
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	494,4
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,28
PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
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	

Afbeelding 3: NIBM tool (bron: www.infomil.nl)

Water

Het plangebied betreft een voormalig campingterrein. Vooruitlopend op de woningbouwplannen is de camping gesaneerd, vanwege vandalisme op het leegstaande terrein en overlast voor de omgeving. De toename aan verharding dient te worden gecompenseerd. Op basis van het nieuwe beleid (per 1 januari 2024) dient 14% van de toename aan verharding te worden gecompenseerd. Hierbij mag uitgegaan worden van de situatie van 10 jaar geleden. Ten tijde van de camping was het plangebied grotendeels verhard (circa 60%). Met de woningbouwontwikkeling zal de oppervlakte aan verharding (in relatie tot het gebruik van de camping) beperkt toenemen met circa 105 m². Voor de afwatering kan gebruik worden gemaakt van het bestaande rioolstelsel. Het hemelwater zal via dit bestaande stelsel afgevoerd worden op het havenkanaal. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap. Daarbij is aangegeven, dat watercompensatie niet nodig is omdat er geen sprake is van afwatering op het watersysteem van het Waterschap. Het plan heeft geen invloed op de grondwaterkwaliteit.

B.	Grensoverschrijdend karakter	Van grensoverschrijdende milieueffecten is geen sprake. De potentiële effecten beperken zich tot het plangebied en de directe omgeving van het plangebied.
C.	Intensiteit en complexiteit van het effect	De effecten die als gevolg van het plan optreden, zijn beperkt en niet complex.
D.	Waarschijnlijkheid van het effect	Een toename van verkeer als gevolg van het planvoornemen leidt niet tot relevante milieueffecten. Gelet op de omvang van het plan draagt het project slechts 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit. Het optreden van effecten is minimaal. Er zijn geen significant negatieve effecten te verwachten.
E.	Verwachte aanvang, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect	Effecten ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit, ecologie en verkeer zijn permanent. Er zijn voor dit project geen negatieve effecten met betrekking tot ecologie. Geluideffecten kunnen in theorie verder worden beperkt door nieuwe maatregelen. De effecten op luchtkwaliteit en verkeer zijn niet omkeerbaar. De effecten duren zo lang het projectgebied als zodanig in gebruik is. De effecten zijn uitsluitend omkeerbaar door het gebruik te beëindigen.
F.	Cumulatie van effecten met effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten	Cumulatie van effecten kunnen optreden ten aanzien van verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Ten aanzien van verkeer is in het verkeerscirculatieplan reeds rekening gehouden met de diverse ontwikkelingen in Oude-Tonge. In het verkeerscirculatieplan zijn diverse knelpunten benoemd en maatregelen om deze knelpunten op te lossen of te verbeteren. Hiermee zou er voldoende doorstroming moeten kunnen plaatsvinden. Ten aanzien van geluid is onderzoek uitgevoerd naar ontwikkelingen in de omgeving die tevens een verkeersaantrekkende werking hebben. Dit betreft de ontwikkeling Nieuwe Handelskade en de ontwikkelruimte in het bestemmingsplan 'Recreatieterreinen'. Beide ontwikkelingen worden op dezelfde route ontsloten. Onderzocht is wat het verwachte geluidseffect is als

gevolg van de toename van het verkeer van de ontwikkelingen in samenhang. Uit de resultaten volgt een geluidtoename van ten hoogste circa 1,3 dB voor de woningen binnen de invloedssfeer van het Handelsterrein/Kaai. Voor de woningen binnen de invloedssfeer van Handelsterrein/Kaai is daarmee sprake van significant geluideffect. Derhalve kan de inzet van geluidreducerende maatregelen (stillen elementverharding) voor Handelsterrein/Kaai overwogen worden. Hiermee wordt het geluideffect vanwege verkeer van en naar de plangebieden in voldoende mate verminderd.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is de bijdrage van de totale verkeersgeneratie ($494,4 + 283 + 491 = 1.268,4$ motorvoertuigen per etmaal op basis van gegevens akoestisch onderzoek) berekend met de NIBM-tool. Hieruit blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is. Er is geen sprake van een significant effect.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie		2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1268,4
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,72
	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-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding 4: NIBM-tool cumulatie (bron:)

G.	Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.	Er zijn als gevolg van het planvoornemen nagenoeg geen effecten op de omgeving te verwachten. Mitigerende maatregelen zijn niet aan de orde.
----	--	--

6. CONCLUSIE

Uit een integrale beoordeling van de milieueffecten gelet op de aanvraag en de selectiecriteria uit bijlage III m.e.r.-richtlijn (in onderlinge samenhang beschouwd) wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) is daardoor niet noodzakelijk.