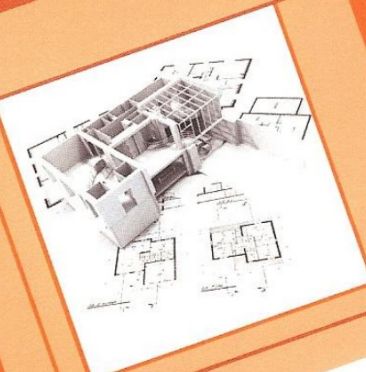
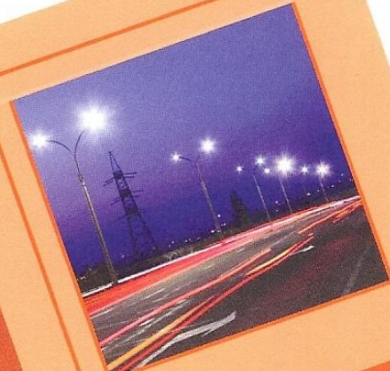
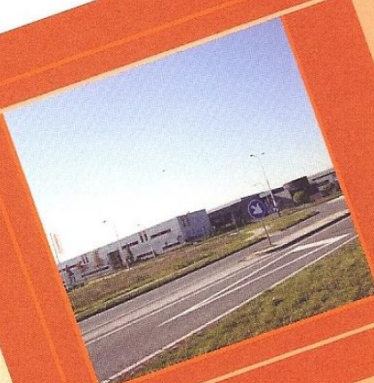
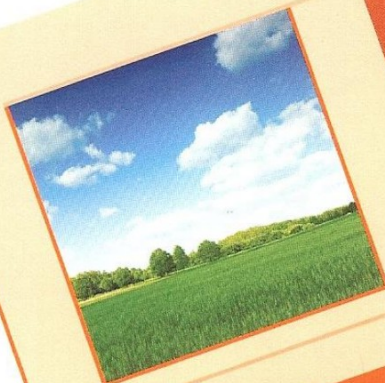




# BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



---

# **aanmeldnotitie**

## **vormvrij m.e.r.-beoordeling**

tankstation N279-Bosscheweg Beek en Donk

Gemeente Laarbeek

---

## VERANTWOORDING EN STATUS

**Titel:** aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling tankstation N279-Bossheweg Beek en Donk (gemeente Laarbeek)

**Opdrachtgever:**  
**Contactpersoon:**

**Aantal pagina's:** 13

**1<sup>e</sup> concept:** 16 juni 2023

**2<sup>e</sup> concept:**

**Ontwerp:**

**Definitief:**

**Opsteller:** paraaf:

**Controleur:** paraaf:

## COLOFON

**& JANSEN**  
Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

### Post- en kantooradres:

T/F: 077-3744817  
M: 06-

E: [@kpnplanet.nl](mailto:@kpnplanet.nl)  
I: [www.nl](http://www.nl)

© 2023 & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

*Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.*

*& Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.*

*Alle rechten voorbehouden.*

# INHOUDSOPGAVE

<b>1. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE</b>	<b>5</b>
1.1 Algemeen	5
1.1 Activiteit en drempelwaarden	5
1.3 Toetsing	6
<b>2. VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING</b>	<b>8</b>
2.1 Kenmerken van het project	8
2.2 Locatie van het project	11
2.3 Kenmerken van de potentiële milieu-effecten	11
<b>3. CONCLUSIE</b>	<b>13</b>



# 1. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

## 1.1 Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of toch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling.

## 1.1 Activiteit en drempelwaarden

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' (D 11.3) opgenomen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

Het begrip 'industrieterrein' is beperkter dan het begrip 'bedrijventerrein' dat voor de wijziging van het Besluit m.e.r. in 2011 in deze categorie was opgenomen. Meubelboulevards, kantoorcomplexen en andere bedrijfslocaties waar geen industriële bedrijven gevestigd mogen worden, vallen niet in categorie D11.3. Deze projecten zijn wel aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject en moeten worden getoetst aan categorie D 11.2.

Onder industrieterrein worden terreinen verstaan die bedoeld zijn voor de vestiging van industriële bedrijven. Hierbij worden niet alleen terreinen voor vestiging de grote, zware industrie worden bedoeld. Ook terreinen voor de vestiging van kleinere bedrijven waarbinnen industriële activiteiten plaatsvinden, vallen hier onder.

In de drempel wordt gesproken over een oppervlakte. Onder 'oppervlak' wordt niet alleen de netto uitgeefbare gronden verstaan. Er moet uitgegaan worden van het bruto-oppervlak. Dit betekent dat de tussen de bedrijfsgebouwen aan te leggen wegen en groenstroken dienen te worden meegerekend (zie AbRvS 200502510/1, 22 maart 2006 (Linderveld, Deventer)).

Op de locatie aan de Bosscheweg wordt nieuw duurzaam tankstation gerealiseerd. Op het nieuwe tankstation kan Euro 95, Diesel, Diesel High Speed, Adblue en ook Blauwe diesel (duurzame diesel) getankt worden. LPG en CNG worden **niet** doorgezet. Er zal wel voorzien worden in nieuwe alternatieve brandstoffen, zoals snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's. Verder wordt een waterstof (diwaterstof H<sub>2</sub>) tankinstallatie gerealiseerd. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 1,3 ha.

De omzetting van het projectgebied van een agrarische gebied in een duurzaam tankstation met de opslag en doorzet van diwaterstof (H<sub>2</sub>) is te kwalificeren als de aanleg van een industrieterrein, zoals bedoeld in onderdeel D 11.3 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.

Categorie D 25.3 uit de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is niet van toepassing omdat de gasvormige brandstof (waterstof) uitsluitend opgeslagen wordt in bovengrondse opslagvoorzieningen.

## 1.3 Toetsing

### ***Toets m.e.r.-plicht***

De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein komt niet voor in onderdeel C van de bijlage van het besluit m.e.r. Er is dus geen sprake van een directe verplichting om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

### ***Toets m.e.r.-beoordelingsplicht***

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' (D 11.3) opgenomen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer. De bij deze categorie genoemde drempelwaarden worden echter bij lange na niet overschreden, waardoor er in ieder geval zeker geen verplichting geldt om een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Omdat de activiteit wel voorkomt in kolom 1 van de D-lijst, dient echter wel een *vormvrije m.e.r.-beoordeling* te worden verricht.

### ***Vormvrije m.e.r.-beoordeling***

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een informele m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r. beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn opgenomen in bijlage III van de Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten.

## **CRITERIA OM VAST TE STELLEN OF DE IN BIJLAGE II GENOEMDE PROJECTEN AAN EEN MILIEUEFFECTBEOORDELING MOETEN WORDEN ONDERWORPEN**

### **1. KENMERKEN VAN HET PROJECT**

De kenmerken van de projecten moeten in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) de omvang en het ontwerp van het gehele project;
- b) de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;
- d) de productie van afvalstoffen;
- e) verontreiniging en hinder;
- f) het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis;
- g) de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).

## 2. LOCATIE VAN HET PROJECT

De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) het bestaande en goedgekeurde landgebruik;
- b) de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;
- c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
  - i. wetlands, oeverformaties, riviermondingen;
  - ii. kustgebieden en het mariene milieu;
  - iii. berg- en bosgebieden;
  - iv. natuurreservaten en -parken;
  - v. gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG;
  - vi. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet-nagekomen;
  - vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
  - viii. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

## 3. SOORT EN KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT

De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten moeten, in samenhang met de onder punten 1 en 2 van deze bijlage hierboven uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project op de in artikel 3, lid 1, uiteengezette factoren, met inachtneming van:

- a) de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
- b) de aard van het effect;
- c) het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- d) de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- e) de waarschijnlijkheid van het effect;
- f) de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- g) de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- h) de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.



## 2. VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

### 2.1 Kenmerken van het project

#### a. de omvang van het project

Het projectgebied ligt tussen het dorp Boerdonk en Beek en Donk-Noord. Het projectgebied ligt in het buitengebied. Ten westen ligt de Zuid Willemsvaart, ten noorden de N 279 en ten oosten en zuiden loopt de Bosscheweg richting Beek en Donk. Het projectgebied ligt in de 'oksel' van de bocht van de N279 naar de Bosscheweg. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 2.54 ha.

Op de locatie aan de Bosscheweg wordt een nieuw duurzaam bemand tankstation gerealiseerd. De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een verkooppunt voor motorbrandstoffen bestaande uit 4 afleverzuilen voor Euro 95, Diesel, Diesel High Speed, Adblue, blauwe diesel (duurzame diesel) en waterstof (diwaterstof H<sub>2</sub>). LPG en CNG worden **niet** doorgezet. De afleverzuilen worden geplaatst onder een luifel van 363 m<sup>2</sup>. De luifel van het tankstation wordt voorzien van zonnepanelen om ter plekke ook groot deel van stroombehoefte zelf op te wekken. De luifel zal een onderdoorrijhoogte hebben van 4,75 en de bouwhoogte zal 6 meter bedragen.

Verder zal er worden voorzien in 5 snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's.

Daarnaast zal er een winkelruimte/tankshop van 283 m<sup>2</sup> BVO met een bouwhoogte van 4,10 meter gerealiseerd worden. Deze shop bestaat een winkel van ca. 173 m<sup>2</sup> v.v.o. met een bakkerij (voor broodjes enz.), zitgedeelte, kassabox, kantoor, magazijn/opslagruimte, toiletten, keuken en een vries- en koelcel.

Verder wordt er een gebouw met 5 wasboxen en een wasstraat (mechanische 'roll-over carwash') van 307,5 m<sup>2</sup> en een bouwhoogte van 4,5 meter gerealiseerd. Er wordt verder ook nog voorzien in 4 stofzuigerplaatsen. Ook wordt de bouw van een reclamemast beoogd. Deze zal een bouwhoogte hebben van maximaal 12 meter. Deze reclamemast bevat het logo van het tankstation zelf.

Tenslotte zullen op het perceel 29 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 5 voorzien van elektrische oplaadpunten t.b.v. elektrische auto's en 2 opstelplaatsen voor een vrachtauto of bestelbus ten behoeve van het laden en lossen. Van het projectgebied (2.54 ha.) zal ca. 27 % worden verhard (6951 m<sup>2</sup>) door bedrijfsbebouwing en erfverharding ten behoeve van de afwikkeling van het vracht- en personenautoverkeer en het parkeren. Voor de overige 73% blijft het projectgebied onverhard en wordt het met name vormgegeven door groen- en watervoorzieningen.

Het extra te verwachten verkeer ten gevolge van het tankstation zal volgens opgave van de initiatiefnemer circa 900 voertuigbewegingen per dag bedragen, waarvan 73 vrachtbewegingen (8,1%).

#### b. de cumulatie met andere projecten

Binnen het projectgebied zelf zijn er geen andere relevante andere ruimtelijke activiteiten of projecten in ontwikkeling waarmee rekening moet worden gehouden in de beoordeling.

De Raad van State heeft het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 'N279 Veghel – Asten' in december 2021 vernietigd<sup>1</sup>. In de onmiddellijke nabijheid van het projectgebied stond een reconstructie van de N279 gepland. De huidige rotonde N279-Bosscheweg-Middenweg (gelijkvloerse aansluiting) moest omgebouwd worden tot een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de N279 over de Bosscheweg-Middenweg heen loopt. Het verkeer dat gebruikt maakt van het traject Bosscheweg-Middenweg zou via een onderdoorgang de N279 kunnen passeren. Hiermee zouden beide verkeersstromen worden gescheiden, hetgeen een aanzienlijke verbetering zou betekenen voor zowel de doorstroming van het verkeer als de verkeersveiligheid.

<sup>1</sup> Uitspraak AbRvS 15 december 2021 (PIP N279 Veghel-Asten), zaaknr. 201900309/1/R2 (ECLI:NL:RVS:2021:2782)



Onderdeel van deze reconstructie was dat er twee opritten en twee afritten zouden worden aangelegd om de N279 en de Bosscheweg en Middenweg met elkaar te verbinden. Het beoogde nieuwe tankstation zou gerealiseerd worden langs een nieuw te realiseren afrit van de N279 naar de Bosscheweg.

De provincie Noord-Brabant en alle betrokken gemeenten (waaronder Laarbeek) zijn een nieuwe zogenoemde brede belangenbenadering gestart om de gebiedsopgave rond de N279 opnieuw vast te stellen. Uit het op 8 december 2022 vastgestelde 'Plan van aanpak N279 Veghel – Asten' blijkt dat de realisatie van de bovengenoemde infrastructurele ingreep ter hoogte van het projectgebied nog steeds een reële mogelijkheid is.

Uit een verkeerskundig onderzoek is gebleken dat de ontsluiting en afwikkeling van het verkeer tussen de gereconstrueerde N279/Bosscheweg-Middenweg en het beoogde tankstation veilig en effectief kan plaatsvinden.

Voor de volledige onderbouwing van de verkeersgevolgen van het project en de beoogde reconstructie van de N279/Bosscheweg-Middenweg ten opzichte van elkaar wordt verwezen naar paragraaf 4.9 van de ruimtelijke onderbouwing en het verkeersonderzoek dat als bijlage 10 integraal deel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing.

#### **c. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen**

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen verandert niet als gevolg van de realisatie van het tankstation. Dit onderdeel geeft geen aanleiding aanzienlijke gevolgen voor het milieu te veronderstellen, zodanig dat daarvoor een milieueffectrapportage moet worden doorlopen.

#### **d. de productie van afvalstoffen**

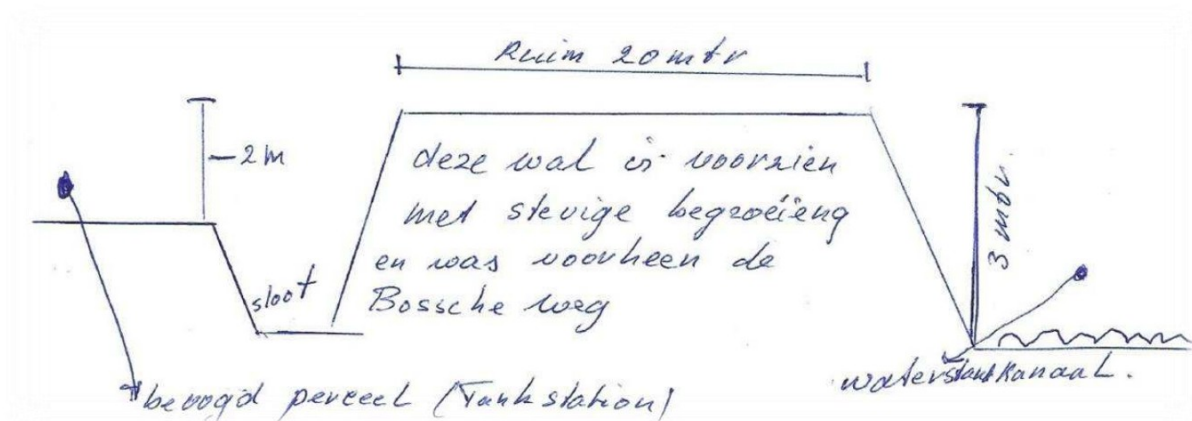
Zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase vindt er geen productie plaats van afvalstoffen, uitgezonderd het reguliere bedrijfsmatige afval vanwege klanten van de shop.

#### **e. verontreiniging en hinder**

Tijdens de realisatiefase is er wellicht enige hinder in de vorm van geluid en trillingen. Het (aannemers)bedrijf welke verantwoordelijk is voor de uitvoering van de realisatie zal zich moeten houden aan de algemene wet en regelgeving en de geldende milieuwetgeving.

#### **f. risico van ongevallen en/of rampen**

Aan de westzijde van het projectgebied is een rijkswaagweg (Zuid-Willemsvaart) gelegen. Het risico op overstroming van het projectgebied als gevolg van hoogwatersituaties (als gevolg van klimaatverandering) is zowel gelet op de afstand van het projectgebied tot het kanaal (30 meter) als vanwege de aanwezigheid van een beschermende 3 meter hoge en een ruim 20 meter brede dijk en tenslotte ook vanwege het hoogteverschil tussen het projectgebied en het kanaal (projectgebied is ca 100 cm hoger gelegen), gering.



profiel en niveauverschil projectgebied en kanaal (bron: eigenaar gronden)

#### g. gezondheidsrisico's en gevaar

Het project kent naar zijn aard weinig risico's voor de menselijke gezondheid. De risico's die zouden kunnen spelen voor omwonenden zijn een verminderde luchtkwaliteit als gevolg van de verkeersaantrekkende werking en externe veiligheidsaspecten vanwege de beoogde waterstofinstallatie als onderdeel van het tankstation.

#### h. Luchtkwaliteit

Het extra te verwachten verkeer ten gevolge van het tankstation zal volgens opgave van de initiatiefnemer circa 900 voertuigbewegingen per dag bedragen, waarvan 73 vrachtbewegingen (8,1%). Deze verkeersgeneratie gaat uit van een **worstcasescenario** waarbij er geen overlap zal zijn tussen het verkeer dat komt tanken en de shop bezoekt. In de praktijk zal het tankverkeer ook de shop bezoeken en zal de totale verkeersgeneratie lager zijn.

Voor de toetsing van de verkeersaantrekkende werking aan het Besluit NIBM (luchtkwaliteitseisen) is de zogenaamde NIBM-tool ontwikkeld. Met deze tool wordt bepaald wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn door de verkeersaantrekkende werking van een plan. Uit luchtkwaliteitsberekeningen blijkt dat de extra verkeersgeneratie als gevolg van dit plan, niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht. De maximale bijdrages van 1,04 en 0,19  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  voor respectievelijk  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  door dit plan voldoen ruim aan de NIBM grenswaarde van 1,2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Voor de volledige onderbouwing van de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van de ruimtelijke onderbouwing en het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage 5 integraal deel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing.

#### i. Externe veiligheid

Het invloedsgebied van de beoogde waterstofinstallatie (diwaterstof  $\text{H}_2$ ) reikt tot een afstand van 75 meter. Binnen deze afstand zijn geen kwetsbare objecten aanwezig. De betreffende installatie is dan ook niet relevant voor de omgeving. Voor het overige zal er ter plaatse van het beoogde tankstation geen LPG en geen CNG worden opgeslagen en doorgezet.

## 2.2 Locatie van het project

### a. het bestaand grondgebruik

Het projectgebied is op dit moment een geheel onbebouwd en onverhard terrein dat als akkerland en weiland wordt gebruikt ten behoeve van vollegrondsakkerbouw en de weidegang van dieren.

### b. natuurlijke hulpbronnen

Ter plaatse van de projectlocatie zijn geen relevante natuurlijke hulpbronnen aanwezig welke ge- of verbruikt dan wel aangetast worden door het project.

### c. Opnamevermogen van het natuurlijke milieu

#### **Natura 2000-gebieden**

Het projectgebied is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als **Natura 2000**. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide & Beuven' bevindt zich op circa 14,3 kilometer afstand ten zuiden van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toenamen van geluid, licht of depositie van stikstof. Externe effecten als gevolg van de voorgenomen plannen binnen het projectgebied zijn, gezien de afstand ( $\pm 14,3$  km) tot het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied in combinatie met de aard van de plannen (realisatie tankstation met bijbehorende voorzieningen) niet te verwachten.

#### **Stikstof**

Voor de berekening van de planbijdrage voor de depositie van NOx en NH3 in Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van de AERIUS-2020. Uit berekening van de invoerwaardes blijkt dat de gemodelleerde emissies van de aanleg- en gebruiksfase leiden tot een projecteffect van **0,00 mol/ha/jaar**. Hierdoor zorgt het beoogde project niet voor een significante toename in stikstofdepositie en kunnen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten.

#### **Natuurnetwerken**

Het projectgebied maakt geen deel uit van het Brabantse deel van het **Natuurnetwerk Nederland (NNN)**. Het meest nabijgelegen gebied bevindt zich circa 30 meter ten zuidwesten van het projectgebied. Het betreft de Zuid-Willemsvaart, wat valt onder beheertype N04.02 Zoete Plas. Door de voorgenomen plannen in combinatie met de afstand (circa 30 meter), zullen de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland derhalve niet worden aangetast. De dubbele bomenrij en de bosschage tussen het projectgebied en het Natuurnetwerk Nederland zorgen ervoor dat er geen lichthinder of verstoring van rust ontstaat op het Natuurnetwerk Nederland als gevolg van de voorgenomen plannen binnen het projectgebied.

#### **Cultuurhistorisch of archeologisch relevante gebieden**

Uit de cultuurhistorische waardekaart van Laarbeek - onderdeel van de Erfgoedkaart van de ODZB - blijkt dat het projectgebied deel uitmaakt van een groter gebied met een hoge cultuurhistorische waarde (namelijk oude akkers/besloten akkers). Feitelijk zijn ter plaatse alleen nog oude groen- en kavelstructuren aanwezig zijn. Het project heeft hiervoor geen gevolgen.

Voor het projectgebied geldt een lage archeologische waarde.

## 2.3 Kenmerken van de potentiële milieu-effecten

### a. Ruimtelijk bereik, aard, intensiteit, complexiteit en waarschijnlijkheid van de effecten

Voor de rapportages van alle uitgevoerde milieuonderzoeken en een uitvoerige beschrijving van alle relevante ruimtelijke-, milieuplanologische- en overige omgevingsaspecten, zoals geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, verkeersaantrekkende werking, wordt verwezen naar de betreffende paragrafen in hoofdstuk 4 van de ruimtelijke onderbouwing. Hieruit blijkt niet van overwegende bezwaren.

### b. Grensoverschrijdend karakter van het effect

Dit project heeft geen grensoverschrijdende milieu- en ruimtelijke effecten.

**c. Verwachte aanvang, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect**

Startproject, bouwtermijn ca. 6 maanden. Daarna zijn tijdelijke overlasteffecten beëindigd. De exploitatie van het tankstation is permanent. Vastgesteld dat dat ruimtelijk en milieuhygienisch aanvaardbaar is.

**d. Cumulatie van effecten met effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten**

In en om de projectlocatie zijn er thans geen andere relevante andere ruimtelijke activiteiten of projecten in ontwikkeling waarmee rekening moet worden gehouden in de beoordeling.

**e. Mogelijkheden om effecten doeltreffende te verminderen**

De bouw van het tankstation leidt tot meer verstening in het buitengebied. Om deze visuele gevolgen te verminderen wordt voorzien in een uitgebreide landschappelijke inpassing en groenafscherming.



### 3. CONCLUSIE

In het kader van deze notitie is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van de beoogde ontwikkeling. Samengevat blijven de effecten van het planvoornemen beperkt tot de projectlocatie en de directe omgeving daarvan. De effecten zijn beperkt en de ontwikkeling stuit niet op bezwaren in relatie tot de aangehaald milieu- en omgevingsaspecten.

Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van een dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure. Gelet op het vorenstaande is de conclusie dan ook dat het niet noodzakelijk is om ten behoeve van het project een milieueffectrapportage op te stellen