Burgemeester en wethouders van de gemeente Heerlen
Postbus 1
6400 AA Heerlen

Onderwerp:
Schriftelijke mededeling voornemen indiening verzoek tot het nemen van een besluit als bedoeld in artikel 7.2, lid 4 van de Wet milieubeheer

Datum: 30 april 2020

Geacht college,

Inleiding
Het voornemen bestaat tot herontwikkeling van twee percelen kadastraal bekend als Heerlen, sectie D, nr.s 7707 en 9908, gelegen aan de Spoorsingel (Spoorsingel 42-46C) te Heerlen. Ter plaatse van deze percelen was in het verleden reeds jarenlang sprake van leegstand en verpaupering van de daar aanwezige bebouwing. In het kader van de herontwikkeling van de percelen is deze bebouwing en de bijbehorende parkeerplaats geamoveerd. Hiervoor in de plaats worden 20 kwalitatief hoogwaardige woningen gerealiseerd. De omvang van de ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarden die zijn opgenomen in kolom 2, onderdeel D (11.2) van het Besluit m.e.r, namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

Bestemmingsplan
In opdracht van de gemeente Heerlen is door BRO een bestemmingsplan opgesteld dat separaat zal worden ingediend ter ambtelijke toetsing.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Op basis van paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer (Wm), dient degene die een activiteit wil ondernemen, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, en die voornemens is een verzoek in te dienen tot het nemen van een besluit als bedoeld in het vierde lid van dat artikel, dit voornemen schriftelijk mee te delen aan het bevoegd gezag. Op basis van artikel 7.16 Wm dient door de initiatiefnemer schriftelijk te worden medegedeeld dat hij voornemens is een verzoek in te dienen tot het nemen van een besluit waarvoor het bevoegd gezag een beslissing dient te nemen inzake de noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport. De schriftelijke mededeling zoals hier bedoeld is vormvrij. Bij de mededeling dient in ieder geval de informatie te worden verstrekt zoals omschreven in artikel 7.16 lid 2 tot en met 4 Wm.

De onderhavige brief dient te worden beschouwd als een schriftelijke mededeling als bedoeld in artikel 7.16 Wm, op basis waarvan het bevoegd gezag op grond van artikel 7.17 Wm een beslissing kan nemen. Op basis van artikel 7.17 Wm, dient het bevoegd gezag uiterlijk zes weken

na de datum van ontvangst een beslissing te nemen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

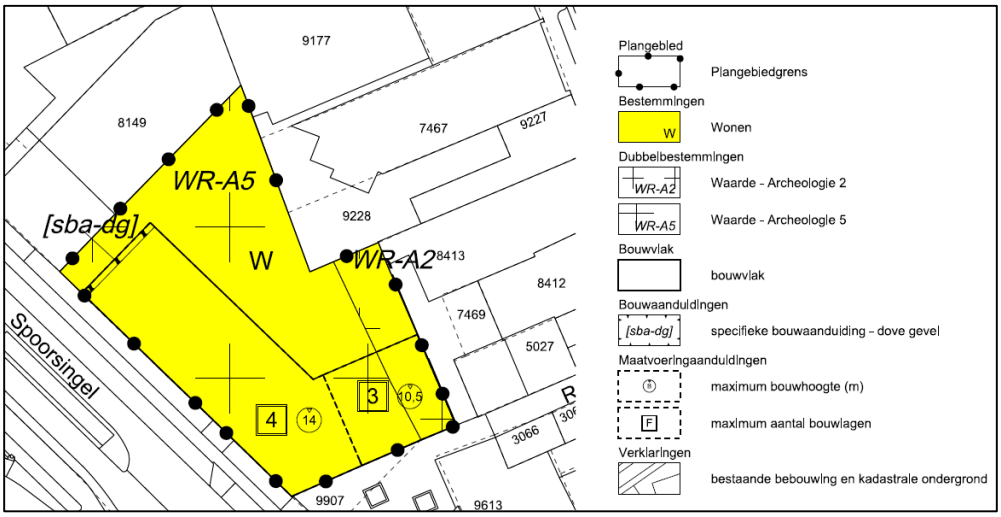
De achterliggende gedachte bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.(-beoordeling) plaatsvinden.

In deze brief wordt getoetst of op basis van de criteria die genoemd zijn in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook onderstaande tabel):

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project;
3. De kenmerken van het potentiële effect.

Deze brief kan als aanmeldnotitie beschouwd worden.



Functionele indeling plangebied

Kenmerken van het project
• Omvang van het project • Cumulatie met andere projecten • Gebruik van natuurlijke grondstoffen • Productie van afvalstoffen • Verontreiniging en hinder • Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
Plaats van het project
• Bestaand grondgebruik • Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kust-gebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect
• Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) • Grensoverschrijdende karakter van het effect • Waarschijnlijkheid van het effect • Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Criteria EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgesteld op basis van de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan.

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
Omvang van het project	Het project heeft betrekking op de realisatie van maximaal 20 woningen. De totale oppervlakte van het plangebied is circa 2.020 m^2.
Cumulatie met andere projecten	Nee, er is geen sprake van cumulatie met andere projecten.
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Bij de ontwikkeling wordt niet permanent gebruik gemaakt van natuurlijke hulpbronnen.
Productie van afvalstoffen	Naast het reguliere afval van de toekomstige bebouwing en functies zal geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen.
Verontreiniging en hinder	De ontwikkeling vindt plaats in stedelijk gebied. Tijdens de aanlegfase is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden, maar dit betreft geen hinder groter dan bij reguliere bouwwerkzaamheden. Dit zal geen permanente nadelige gevolgen hebben aangezien het slechts om een tijdelijke situatie gaat. Luchtkwaliteit: Met voorliggend plan wordt geen significante invloed op de luchtkwaliteit uitgeoefend. Bij de voorgenomen ontwikkeling is er slechts sprake van de realisatie van maximaal 20 woning, waarmee binnen het 3% criterium van de NIBM-grens gebleven wordt. De voorgenomen ontwikkeling draagt hierdoor 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit.

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
	Bodem: In het kader van onderhavig plan is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit dient de hypothese “onverdacht” voor de ondergrond binnen het plangebied te worden verworpen. Dit heeft echter geen consequenties voor de gevolgde onderzoeksstrategie. De hypothese “verdacht” voor de bovengrond dient te worden aanvaard. Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat geen milieuhygiënische belemmeringen bestaan voor het geplande gebruik van de locatie (woonfunctie). Uit de toetsing van de analyseresultaten aan de toepassingsnormen (voor het toepassen van grond en baggerspecie) uit het Tijdelijk handelingskader blijkt dat de kwaliteit van de onderzochte bodem voor de stofgroep PFAS indicatief varieert van “achtergrondwaarde” tot “wonen”, hetgeen overeenkomt met het beoogde functionele gebruik van de gronden binnen het plangebied (woonfunctie). Er is zowel visueel als analytisch vastgesteld dat binnen het plangebied geen asbest in de bodem aanwezig is. Het plangebied is daarmee vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor het voorgenomen gebruik/functie. Geluid weg- en railverkeer: In het kader van onderhavig plan is een akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat alleen als gevolg van de Spoorsingel een overschrijding optreedt van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB voor wegen. De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt met maximaal 9 dB overschreden. Hiermee wordt de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB en de plandrempel van de gemeente (eveneens 63 dB) echter niet overschreden. Naast de overschrijding veroorzaakt door de Spoorsingel, zorgt ook het doorgaand spoor voor een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor spoorwegen. De hoogsttoelaatbare geluidsbelasting van 55 dB wordt met maximaal 2 dB overschreden. De plandrempel van de gemeente van 63 dB wordt echter niet overschreden. Ook de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB wordt niet overschreden. Voor de Spoorsingel en het doorgaand spoor zijn afwegingen van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Ten gevolge van de Spoorsingel wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB overschreden. Conform de Wet geluidhinder dient een maatregelenonderzoek plaats te vinden. Hierbij dienen achtereenvolgens bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen te worden overwogen. Op basis van de maatregelenafweging worden zowel bron- als overdrachtsmaatregelen niet doelmatig geacht. De maatregelen stuiten op overwegende financiele of stedenbouwkundige bezwaren. Voor de nieuw te bouwen woningen dient ten gevolge van de overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de Spoorsingel en doorgaand spoor een hogere waarde bij het college van B&W te worden aangevraagd. In het kader van onderhavig plan zal gelijktijdig met het bestemmingsplan een hogere waarde bij het college van B&W worden aangevraagd.

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
	Voor de woningen binnen het plangebied dient het akoestisch klimaat in de woningen (het zogenaamde binnenniveau) van maximaal 33 dB te worden gegarandeerd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw is derhalve een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk. De uitvoering van dit onderzoek is binnen onderhavig bestemmingsplan middels een voorwaardelijke verplichting in de bestemmingsplanregels gewaarborgd. Geluid industrielawaai: • *Bedrijfsperceel (verpakkingswinkel)* Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie van de Verpakkingswinkel bedraagt ten hoogste 34 dB(A). Deze geluidsbelasting treedt op ter plaatse van de noordelijke kopgevel op begane grond. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie. Het maximale geluidniveau bedraagt ten hoogste 70 dB(A), met uitzondering van de toetspunten op de noordelijke kopgevel. Hier treedt een maximale geluidniveau tot 73 dB(A) op en wordt de richtwaarde uit stap 2 overschreden. De overschrijding is het gevolg van sluitende autoportieren op het parkeerterrein van de Verpakkingswinkel en treedt enkel in de dagperiode op. In beginsel worden hiermee de geluidsrechten van de inrichting aangetast. Bij toepassing van stap 3 uit de VNG-publicatie wordt het geluid als gevolg van aan- en afrijdend verkeer uitgezonderd van toetsing. In dat geval treedt geen overschrijding op. Toepassing van stap 3 is mogelijk omdat uit het onderzoek naar (weg- en rail)verkeerslawaai en het emplacement blijkt dat sprake is van een rumoerige omgeving. Voorgesteld wordt de betreffende kopgevel uit te voeren als een dove gevel, dus zonder te openen delen. In dat geval is de gevel niet onderhevig aan toetsing van de geluidsbelasting en er is geen sprake meer van aantasting van de geluidsrechten van de inrichting. Bovendien is de karakteristieke geluidwering van de gevel hoger dan gemiddeld, hetgeen een gunstig effect heeft op het geluidniveau in de woning. De realisatie van een dove gevel is binnen onderhavig plan gewaarborgd middels een voorwaardelijke verplichting in de bestemmingsplanregels. • *Spoorwegemplacement* Uit de berekeningsresultaten blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de ‘voorgevel’ (zijde Spoorsingel) hoger is dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt de richtwaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie overschreden. Ter plaatse van 5 toetspunten wordt tevens de richtwaarde uit stap 3 overschreden. Ter plaatse van de voorgevel blijkt de geluidsbelasting in de avondperiode maatgevend. In de nachtperiode is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau nergens hoger dan 45 dB(A). Ook is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de dagperiode nergens hoger dan 50 dB(A). De kans op (nachtelijke) slaapverstoring is aanvaardbaar klein.

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
	Omdat uit het onderzoek naar wegverkeerslawaai is gebleken dat ter plaatse van deze toetspunten een hogere waarde moet worden vastgesteld, is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevel vereist. Daarom wordt voorgesteld in dat onderzoek ook het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van het emplacement in de uitgangspunten mee te nemen. Uit de aangeleverde berekeningsresultaten volgt een maximaal geluidniveau van ten hoogste 52 dB(A) in elke periode. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de richtwaarden. In de bestaande situatie is ter plaatse van de toetspunten met de hoogste geluidsbelasting reeds sprake van een woonbestemming. Het emplacement wordt met de realisatie van het plan niet belemmerd in de activiteiten. • *Busstation* Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie van het busstation bedraagt ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde. Deze geluidsbelasting treedt op aan de zijde van de Spoorsingel. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie. Maatgevende bron qua immissieniveau is het rijden van bussen via perron A. Het immissieniveau bedraagt 58 dB(A). Het maximale geluidniveau wordt daarmee geschat op 63 dB(A). Hiermee wordt de richtwaarde in de nachtperiode overschreden. Bij toepassing van stap 3 uit de VNG-publicatie wordt het geluid als gevolg van aan- en afrijdend verkeer uitgezonderd van toetsing. In dat geval treedt geen overschrijding op. Toepassing van stap 3 is mogelijk omdat uit het onderzoek naar (weg en rail)verkeerslawaai en het emplacement blijkt dat sprake is van een rumoerige omgeving. Omdat de gevel aan de zijde van de Spoorsingel aan hoge geluidsbelastingen onderhevig is (waaronder als gevolg van het emplacement), zal hier een hogere karakteristieke geluidwering moeten worden gerealiseerd dan de standaardeis van 20 dB uit het Bouwbesluit. Dit leidt tot een aanvaardbaar inpandig woon- en leefklimaat, ook in relatie tot het maximale geluidniveau als gevolg van voorbijrijdende bussen. De geluidsbelasting als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het busstation is berekend op 45 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie. • *Parkeergeluid* Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van voertuigbewegingen binnen het plangebied bedraagt ten hoogste 43 dB(A) etmaalwaarde op omliggende woningen. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie. Wanneer op het terrein van het plangebied in het kader van komen en gaan van voertuigen autoportieren worden gesloten, kan dit leiden tot maximale geluidniveaus tot 86 dB(A) op woningen binnen het plangebied. Het hoogst berekende niveau op bestaande omliggende woningen bedraagt 81 dB(A). Dit is hoger dan de richtwaarde voor (bedrijfsmatige) maximale geluidniveaus, die in de nachtperiode ten hoogste 60 dB(A) bedraagt.

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
	Als gevolg van bestaande parkeerbewegingen buiten het eigen terrein (parkeervakken aan de Spoorsingel uitgezonderd), treedt op bestaande woningen een maximale geluidniveau tot 82 dB(A) op. Dit is hoger dan het maximale geluidniveau als gevolg van nieuwe parkeermogelijkheden. Het maximale geluidniveau op nieuw te realiseren woningen als gevolg van reeds bestaande parkeermogelijkheden bedraagt ten hoogste 71 dB(A). In beide gevallen is de berekende waarde hoger dan de richtwaarde. Parkeerbewegingen en daarmee samenhangende geluiden zijn inherent aan woongebieden. Juist omdat het zo'n integraal onderdeel uitmaakt van de leefomgeving is de kans op hinder relatief laag. Alleen bij excessieve gedragingen (opzettelijk hard dichtgooien van portieren, in combinatie met overmatig stemgebruik) kan hinder voor de omgeving optreden. Slechts met extreme maatregelen zoals het verbieden van autoverkeer in bepaalde perioden of het inpandig parkeren van alle auto's (zowel nieuw als bestaand) kan worden voorkomen dat niveaus van meer dan 60 dB(A), zijnde de richtwaarde in de nachtperiode, optreden. <u>Bedrijven en milieuzonering</u>: Ten noorden van het plangebied zijn gronden gelegen met de functieaanduiding Bedrijf (B). Op 7 meter afstand van de beoogde appartementen is het bedrijf 'de verpakkingswinkel.nl' gelegen. De richtafstand van de desbetreffende inrichting is 10 meter voor het aspect geluid. Er dient een aanvullend akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd om de mogelijke hinder van het bedrijf te onderzoeken. Daarnaast zijn er binnen het bestemmingsplan 'City-West' een tweetal inrichtingen gelegen, waarvoor het plan binnen de richtafstanden valt. Voor het busstation geldt een richtafstand van 50 meter voor geluid. Het plan valt binnen de richtafstand. Daarnaast is op 70 meter van het plan het emplacement Heerlen gelegen. Voor het rangeerterrein geldt een richtafstand van 200 meter voor geluid en gevaar. Er dient een aanvullend akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de inrichting. In het onderzoek externe veiligheid heeft reeds een onderbouwing plaatsgevonden ten aanzien van het aspect gevaar. • *Emplacement* Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van het emplacement overschrijdt de richtwaarden uit zowel stap 2 als stap 3. Uit de gedetailleerde resultaten blijkt dat in de nachtperiode wordt voldaan aan stap 3. In de dagperiode kan zelfs worden voldaan aan stap 2. In de bestaande situatie is reeds sprake van de aanwezigheid van een geluidgevoelige bestemming op deze locatie. Het emplacement wordt met de realisatie van het plan niet belemmerd in de activiteiten. In de vergunning van het emplacement is een controlepunt opgenomen met toetshoogte 5 meter en 7,5 meter boven maaiveld. De berekeningsresultaten op de betreffende hoogten in naastgelegen toetspunten zijn gelijk. Op de bovenste (4e) bouwlaag, waar in het controlepunt geen geluidsbelasting is berekend, wordt de hoogste geluidsbelasting

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
	berekend. De berekende geluidsbelasting op nieuwe woningen moet als voorschrift aan de bestaande vergunning worden toegevoegd. • *Busstation* De term 'bedrijf' of 'inrichting' is niet direct van toepassing op het busstation, omdat eerder sprake is van een openbare nutsvoorziening in de vorm van een beperkt toegankelijke openbare ruimte. De uitbater hiervan (Arriva) heeft wel kantoorruimte in de nabijheid, maar het is niet vast te stellen dat kantoor en busstation dusdanig functioneel zijn verweven dat kan worden gesproken van een inrichting in de zin van het Besluit omgevingsrecht. In het kader van goede ruimtelijke ordening is wel een afweging gemaakt. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van het busstation voldoet ter plaatse van het plangebied aan de richtwaarde uit stap 2. Ook de geluidsbelasting als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder) voldoet. Het maximale geluidniveau overschrijdt in de nachtperiode de richtwaarde uit stap 2. Bij toepassing van stap 3 blijft het geluid als gevolg van aan- en afrijdend verkeer buiten beschouwing, en wordt wel voldaan aan de richtwaarde. • *Detailhandel* Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van de detailhandel aan de Spoorsingel 48 voldoet aan de richtwaarde uit stap 2. Indirecte hinder is niet inzichtelijk gemaakt, omdat het bestemmingsverkeer naar de detailhandel niet is te onderscheiden van het reguliere verkeer op de Spoorsingel. Het maximale geluidniveau in de dagperiode overschrijdt ter plaatse van de noordwestelijke zijgevel de richtwaarde uit stap 2. De overschrijding is het gevolg van parkerende voertuigen. Bij toetsing aan stap 3 wordt het maximale geluidniveau als gevolg van "aan- en afrijdend verkeer" uitgezonderd van toetsing en wordt de facto voldaan aan de richtwaarde. Het Activiteitenbesluit maakt deze uitzondering echter niet, zodat de rechten van de inrichting worden aangetast. Voorgesteld wordt de kopgevel waar de overschrijding optreedt uit te voeren als dove gevel. Dit heeft tot gevolg dat de gevel niet aan toetsing onderhevig is en er geen overschrijding en dus geen belemmering van activiteiten optreedt. Vaststellen van maatwerkvoorschriften is in dat geval niet noodzakelijk.
Risico van ongevallen	Het plangebied bevindt zich buiten plaatsgebonden risicocontouren 10^{-6} van risicobronnen. Echter is het plangebied wel gelegen binnen het invloedsgebied van de 'spoorlijn Sittard – Heerlen'. In het kader van de ligging binnen het invloedsgebied heeft een berekening van het groepsrisico plaatsgevonden. Uit deze berekening is gebleken dat het gesommeerd groepsrisico veroorzaakt door het spoor hoger is dan de oriëntatiewaarde. De realisatie van de woningen heeft geen invloed op het aantal te verwachten slachtoffers. Omdat het groepsrisico hoger is dan de oriëntatiewaarde kan niet worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Derhalve zijn maatregelen aangedragen die getroffen kunnen worden om de risico's te verkleinen. Aangezien

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
	onderhavig plan niet specifiek voorziet in de bouw van appartementen voor zorg of senioren wordt verondersteld dat de aanwezigen overwegend goed zelfredzaam zijn. Het feit dat op meerdere bouwlagen appartementen worden voorzien, vermindert die zelfredzaamheid echter. De zelfredzaamheid en mobiliteit van de bewoners van de appartementen kan in beginsel als goed worden beoordeeld. De verantwoording zal gericht zijn op mogelijkheden ter bestrijding van calamiteiten, zelfredzaamheid en maatregelen. Het plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen waardoor er een verdere overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico ontstaat. Door het toepassen van (bouwkundige) maatregelen kan de kans op slachtoffers worden gereduceerd. Hiertoe zijn de effectbeperkende maatregelen die zijn aangedragen door de Brandweer Zuid-Limburg als een voorwaardelijke verplichting opgenomen binnen de bestemmingsplanregels. Deze voorwaardelijke verplichting ziet erop toe dat bij het gebruik van de gronden binnen het plangebied voor woondoeleinden (alsmede bij de oprichting van bebouwing) voldaan dient te worden aan de effectbeperkende maatregelen, zoals aangedragen door de Brandweer Zuid-Limburg. Deze maatregelen zullen verder worden uitgewerkt in het kader van de aanvraag van de Omgevingsvergunning. Met de te nemen maatregelen zullen de risico's zoveel mogelijk worden beperkt en wordt de ontwikkeling van het plan uit oogpunt van externe veiligheid verantwoord geacht.
Plaats van het object	
Criteria	**Toets**
Bestaand grondgebruik	In de huidige situatie zijn de gronden binnen het plangebied bestemd als 'Gemengd - 3'. Ter plaatse van het plangebied was in het verleden reeds jarenlang sprake van leegstand en verpaupering van de daar aanwezige bebouwing. In het kader van de herontwikkeling van de percelen is deze bebouwing en de bijbehorende parkeerplaats geamoveerd. Het plangebied betreft derhalve nu een braakliggend terrein.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	N.v.t.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor: • gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden) • gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van door Wet natuurbescherming beschermde gebieden. Uit de stikstofdepositie berekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase van onderhavig plan blijkt dat de rekenresultaten niet hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. In lijn met de recente uitspraak van de Raad van State geldt derhalve dat de ontwikkeling in het kader van de aanleg- en gebruiksfase aanvaardbaar wordt geacht. N.v.t.

Kenmerken van het project	
Criteria	**Toets**
• gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid • landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang	N.v.t. Archeologie: In het kader van onderhavig bestemmingsplan worden de reeds aanwezige dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 5' binnen het plangebied gehandhaafd (conform het vigerend bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord'). De grenswaarden ten aanzien van de archeologische dubbelbestemmingen worden binnen onderhavig plan niet overschreden. Een nader archeologisch onderzoek is derhalve niet aan de orde. Mogelijk aanwezige archeologische resten worden zodoende in voldoende mate beschermd binnen het plangebied. Mochten tijdens graafwerkzaamheden archeologische resten of sporen aangetroffen worden binnen het plangebied, moet hiervan conform paragraaf 5.4, 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet terstond melding worden gemaakt bij de gemeente Heerlen of de regio-archeoloog. Cultuurhistorie: In de directe omgeving van het plangebied zijn geen panden of objecten gelegen met een hoge cultuurhistorische waarde. Ook binnen het plangebied zijn geen panden of objecten gelegen met een hoge cultuurhistorische waarde.

Conclusie: Vanuit de plaats van het project zijn er geen negatieve effecten op het milieu te verwachten.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een **gevoelig gebied**. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)	
Gevoelig gebied	**Toets**
Beschermd natuurmonument	Nee.
Habitat en vogelrichtlijngebieden	Nee.
Watergebied van internationale betekenis	Nee.
Natuurnetwerk Nederland (voormalige EHS)	Het plangebied ligt niet binnen of in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De dichtstbijzijnde goudgroene natuurzone (Limburgse deel van het Nationale Natuurnetwerk) ligt op ongeveer 680 meter ten zuidoosten van het plangebied.
Landschappelijk waardevol gebied	Het plangebied maakt geen onderdeel uit van landschappelijk waardevol gebied. Het gaat reeds om een bestaand bebouwd gebied.
Waterwinlocaties. waterwingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Nee.
Beschermd monument	Nee.
Belvedere-gebied	Nee.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criteria	**Toets**
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	Er zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking.
Grensoverschrijdende karakter van het effect	N.v.t.
Waarschijnlijkheid van het effect	Van onevenredige effecten voor de omgeving is geen sprake. Gezien de berekende verkeersgeneratie van de toekomstige woningen van maximaal 68 mvt/etmaal blijft de verkeersgeneratie theoretisch gezien nagenoeg gelijk ten aanzien van de voorgaande verkeersgeneratie op basis van de oorspronkelijke functies binnen het plangebied. Vanwege de status van de Spoorsingel (direct grenzend aan de zuidzijde van het plangebied) als gebiedsontsluitingsweg heeft de gemeente Heerlen in haar programma van eisen opgenomen dat uitritten hier in principe niet wenselijk zijn. Praktisch gezien wordt dit vertaald naar maximaal 1 uitrit voor de gehele ontwikkeling, mits deze aansluit op de Spoorsingel. In de oorspronkelijke situatie binnen het plangebied lag er een uitrit ter hoogte van Spoorsingel 42. In de toekomstige situatie is een nieuw uitrit voorzien aan de westzijde van het plangebied. Het aantal uitritten op de Spoorsingel zal derhalve gelijk blijven.
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Er is sprake van een braakliggend terrein (sloop van de oorspronkelijk bebouwing heeft reeds plaatsgevonden). Er wordt voorzien in de realisatie van 20 woningen. Het bouwvlak binnen het plangebied mag volledig bebouwd worden, maar omvat niet het gehele plangebied. De gehele rooilijn (= preceelgrens) langs de Spoorsingel en Roerbroekgats mag worden bebouwd, in maximaal 4 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 14 meter hoog. Langs de Roerbroekgats ter overgang naar de achterliggende bebouwing mag tot maximaal 3 bouwlagen hoog gebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 10,5 meter. De effecten zijn blijvend. Zoals echter al verwoord in het voorgaande, zijn deze effecten niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting..

Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project; en
3. De kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het besluit m.e.r. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen significant nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Verzoek

Wij verzoeken u op basis van deze brief te besluiten dat voor onze plannen géén milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.