

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling  
**Realisatie 15 appartementen  
Comeniuslaan 60, Zeist**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

**Uw specialist in Bestemmingsplannen**

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

## **AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING**

### **REALISATIE 15 APPARTEMENTEN COMENIUSLAAN 60, ZEIST**

Naam: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling realisatie 15 appartementen  
Comeniuslaan 60, Zeist

Datum: November 2022

Versie: Definitief

## INHOUDSOPGAVE

<b>HOOFDSTUK 1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
<b>HOOFDSTUK 2</b>	<b>KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN .....</b>	<b>5</b>
<b>HOOFDSTUK 3</b>	<b>BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN .....</b>	<b>8</b>
<b>HOOFDSTUK 4</b>	<b>CONCLUSIE .....</b>	<b>16</b>

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Het voornemen bestaat om het perceel aan de Comeniuslaan 60 te Zeist de bebouwing ter plaatse te slopen en de locatie te herontwikkelen met appartementen. In totaal worden op de locatie 15 appartementen gerealiseerd, verdeeld over drie gebouwen. Verder worden parkeerplaatsen, groen en een in- en uitrit aangelegd.

De gewenste ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingplan "BSP\_Zeist\_Noord", aangezien de benodigde bouw- en gebruiksmogelijkheden ontbreken. Om die reden is een herziening van het bestemmingsplan vereist. In een bestemmingsplan waar deze m.e.r.-beoordeling toe behoort wordt aangetoond dat de herziening van het bestemmingsplan ter plaatse in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Vanuit het ruimtelijke spoor is een vormvrije toets aan het Besluit Milieueffectrapportage noodzakelijk. In dit document worden de milieueffecten van deze ontwikkeling beschouwd. Eerst wordt een nadere toelichting op de M.e.r.-beoordeling gegeven.

Het projectgebied ligt in het noordwesten van Zeist. Het projectgebied staat kadastraal bekend als gemeente Zeist, sectie P, nummer 1116. De ligging van het projectgebied in Zeist en ten opzichte van de directe omgeving is weergegeven in afbeelding 1.1 met respectievelijk de rode ster en de rode omlijning.



Afbeelding 1.1 Ligging van het projectgebied (Bron: PDOK)

### M.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in de integrale ruimtelijke afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);  
Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);  
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);  
Er ontstaat een m.e.r.- (beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit. In voorliggend geval gaat het om directe eindbestemmingen en is sprake van een besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r.. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Voorliggende ontwikkeling is niet als activiteit opgenomen in de C-lijst van het Besluit MER. In de D-lijst de volgende activiteit opgenomen: *'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'*.

De sloop van de bestaande bebouwing en de realisatie van 15 wooneenheden in op deze locatie is als een stedelijk ontwikkelingsproject aan te merken, waardoor toetsing aan de drempelwaarden dient plaats te vinden. De drempelwaarden zijn ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteit als volgt:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

In voorliggend geval is geen sprake van de ontwikkeling van een gebied van 100 hectare of meer, of van een aaneengesloten gebied dat 2.000 of meer woningen omvat. Van een directe m.e.r.-plicht is dan ook geen sprake. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Voorliggende aanvraag voorziet hierin.

### ***Inhoud en doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling***

Inhoudelijk gaat de vormvrije m.e.r.-beoordeling in op de *mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* als gevolg van het initiatief. Deze belangrijke nadelige gevolgen worden beoordeeld aan de hand van de selectiecriteria opgesomd in Bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, die drie hoofdthema's noemt:

- De kenmerken van de activiteit;
- De plaats van de activiteit (ligging en samenhang met andere activiteiten (cumulatie));
- De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Het doel van de notitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het project te verzamelen en te presenteren.

### ***Betrokken partijen***

Bij het project zijn de gemeente Zeist en ontwikkelende partijen betrokken. Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de gemeenteraad van de gemeente Zeist het bevoegd gezag. Daarnaast worden de provincie Utrecht, het hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en eventueel andere vooroverlegpartners gedurende het proces bij het project betrokken.

### ***Leeswijzer***

In hoofdstuk 2 wordt het voornemen beschreven. Daarbij komen aanleiding, achtergronden en uitgangspunten aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke milieueffecten van het project. In hoofdstuk 4 wordt bij wijze van samenvatting de beoordeling gedaan van de omstandigheden van het voornemen. Hierin wordt tevens de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven.

## HOOFDSTUK 2 KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling, de projectlocatie en eventuele (samenhangende) ontwikkelingen in de omgeving waarmee rekening dient te worden gehouden.

### ***Voorgenomen ontwikkeling en omvang van het project***

De plannen hebben betrekking op de sloop van bestaande woning met bijgebouwen en de bouw van 15 appartementen verdeeld over drie gebouwen. Voor het overige worden de gronden ingericht met parkeerplaatsen, bergingen en groenvoorzieningen.

In totaal worden in het projectgebied drie gebouwen (A, B en C) gerealiseerd, variërend in grootte en in het aantal appartementen. Gebouwen A en C bestaan uit respectievelijk twee en drie bouwlagen met beide een platte afdekking. Binnen deze gebouwen worden respectievelijk 4 en 6 appartementen gerealiseerd. Gebouw B bestaat eveneens uit drie bouwlagen, waarbij sprake is van een getrapte bouwvorm. Binnen dit gebouw worden 5 appartementen gerealiseerd. Getracht is om het gebouw qua vormgeving en uitstraling zo goed mogelijk in te passen in de omgeving. De situering en bouwhoogte zijn hierop afgestemd. Er worden geen dominante vormen aan de straatgevel gerealiseerd. Het projectgebied zal via één gezamenlijke in- en uitrit worden ontsloten op de Comeniuslaan. Het achterterrein wordt ingericht ten behoeve van tuinen, parkeerplaatsen en bergingen. Elke woning krijgt de beschikking over een eigen berging. Op het terrein worden concreet 28 parkeerplaatsen gerealiseerd.

De huidige situatie ter plaatse van het projectgebied (rode omlijning) wordt in afbeelding 2.1 en 2.2 met respectievelijk een luchtfoto en een straatbeeldfoto weergegeven. In afbeelding 2.3 is een uitsnede van het indicatieve inrichtingsplan weergegeven. Deze inrichting kan mogelijk nog in beperkte mate worden gewijzigd.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto ligging projectgebied (Bron: PDOK)





Afbeelding 2.2 Straatbeeldfoto projectgebied (Bron: Google Streetview)



Afbeelding 2.3 Indicatief Inrichtingsplan (Bron: Lichtenberg Bouwgroep BV)

### Locatiekenmerken

Het projectgebied ligt in het noordwesten van Zeist en staat kadastraal bekend als gemeente Zeist, sectie P, nummer 1116. De ligging van het projectgebied in Zeist en ten opzichte van de directe omgeving wordt in afbeelding 1.1 weergegeven. De rode ster en de rode omlijning geven respectievelijk de locatie en indicatieve begrenzing van het projectgebied weer.

Het projectgebied ligt in het noordwestrand van de kern Zeist. De omgeving van het projectgebied wordt overwegend bepaald door woonfuncties en bospercelen. Ten noorden van het projectgebied loopt de rijksweg A28.

Het projectgebied zelf heeft betrekking op een woonperceel met daarop één vrijstaande woning (bungalow) en de bijbehorende tuin. Het projectgebied wordt aan de oostzijde begrensd door de Comeniuslaan. Aan de zuidzijde grenst een woonperceel. Aan westzijde wordt het projectgebied begrensd door een bosperceel.

### **Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen**

Voor de sloop van de bestaande bebouwing en de realisatie van het nieuwe appartementengebouw zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van natuurlijke hulpbronnen in de aanlegfase. Tijdens het bouw- en woonrijp maken is grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zullen elektriciteit en water nodig zijn. De appartementen zullen gasloos gebouwd worden, conform de Wet Voortgang Energietransitie.

De productie van afvalstoffen betreffen voor de beoogde appartementen uitsluitend de huishoudelijke afvalstoffen. Deze worden zoveel mogelijk gescheiden om nuttige afvalstoffen op eenvoudige wijze te kunnen inzamelen en vervolgens verwerken/recyclen. Er is geen sprake van de productie van gevaarlijk afval. De afvalstoffen zullen conform de daarvoor van toepassing zijnde reglementen worden afgevoerd.

### **Verontreiniging en hinder**

In de aanlegfase (sloop- en bouwfase) kan sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging, de omvang van de ontwikkeling en de geschatte tijdsduur, is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen. In de gebruiksfase zullen ten gevolge van de woonfunctie geen nadelige effecten op het milieu en de omgeving plaatsvinden.

In de gebruiksfase zullen ten gevolge van het woongebruik geen belangrijke nadelige effecten op het milieu en de omgeving plaatsvinden. Er is sprake van voldoende afstand tot omliggende (milieugevoelige) woonpercelen.

Zoals in hoofdstuk 3 wordt geconstateerd is er geen sprake van een onevenredige aantasting van beschermende natuurgebieden en/of het woon- en leefklimaat ter plaatse.

### **Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën**

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd. Door de realisatie van een nieuwe en passende ontsluitingsroute, zal van verkeersonveiligheid geen sprake zijn.



## HOOFDSTUK 3      BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voornemen relevant. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, gaat het om de ontwikkeling van de 15 appartementen met bijbehorende voorzieningen. Relevante milieuaspecten zijn verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, externe veiligheid en ecologie waaronder ook specifiek de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

### **Verkeer**

Het projectgebied wordt ontsloten op de Comeniuslaan. In dit geval wordt een nieuwe in- en uitrit aangelegd. Deze inrit alsmede de ontsluiting worden op verkeersveilige wijze ingericht. Het omliggende wegennetwerk is daarnaast van voldoende capaciteit om de relatief beperkte extra verkeersgeneratie op een veilige wijze af te kunnen wikkelen. Het projectgebied wordt op een veilige en overzichtelijke wijze ontsloten.

Om de verkeersgeneratie te berekenen is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 'toekomstbestendig parkeren' (december 2018). In de CROW-publicatie wordt uitgegaan van een minimum en maximum generatie. Dit is de bandbreedte. In dit geval wordt van het gemiddelde uitgegaan.

Op basis van de CROW-publicatie worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Functie: 'koop, appartement, midden';
- Verstedelijkingsgraad: 'sterk stedelijk' (Bron: CBS Statline);
- Stedelijke zone: 'rest bebouwde kom'.

Op basis van de vorenstaande uitgangspunten geldt per appartement een gemiddelde verkeersgeneratie van 5,6 verkeersbewegingen per weekdageemaal. In totaal is daarmee sprake van 84 verkeersbewegingen. Het omliggende wegennetwerk en de omliggende infrastructuur heeft voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersbewegingen op een adequate en verkeersveilige manier te kunnen verwerken.

Tevens dient te worden ingegaan op het aantal verkeersbewegingen in relatie tot eventuele toename van de stikstofdepositie. Op de mogelijke milieugevolgen hiervan wordt nader ingegaan bij het thema 'ecologie' in het vervolg van deze meldnotitie.

De verkeerssituatie leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

### **Geluid**

Appartementen zijn in beginsel niet aan te merken zijn als milieubelastende objecten. Echter zal wel sprake zijn van enig geluid als gevolg van de woonfuncties (leefgeluiden), hiervoor gelden overigens geen normen.

Het projectgebied ligt binnen de wettelijke geluidszone van de A28. De overige wegen rondom het projectgebied zijn 30 km/u wegen op woonerven of wegen voor uitsluitend bestemmingsverkeer.

Volgens jurisprudentie blijkt een 30 km/uur weg in de beoordeling te moeten worden meegenomen, indien vooraf aangenomen had kunnen worden dat deze weg een geluidbelasting veroorzaakt die hoger ligt dan de voorkeurswaarde (48 dB). De toetsing moet worden uitgevoerd in verband met een belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Deze belangenafweging moet worden gemaakt bij het wijzigen of afwijken van een bestemmingsplan. Vanwege de geringe verkeersintensiteiten op de 30 km/uur wegen is op voorhand vast te stellen dat de gevelbelasting van deze wegen voldoen aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Deze wegen worden daarom niet verder beschouwd. Ten aanzien van de geluidsbelasting als gevolg van de A28 is door Soundforceone een akoestisch onderzoek<sup>1</sup> uitgevoerd. Hierna wordt nader ingegaan op de onderzoeksresultaten. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 1 bij deze toelichting.

---

<sup>1</sup> Akoestisch onderzoek gevelbelasting wegverkeerslawaai woningbouwplan Comeniuslaan Zeist. Soundforceone, Zeis202140 versie 1.2. 30-05-2022

In het geval van de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen geldt voor wegverkeer een voorkeurswaarde van 48 dB en afhankelijk van een binnenstedelijke of buitenstedelijke situatie geldt een maximale grenswaarde van 63 dB en 53 dB. Bij overschrijding van de voorkeurswaarden kan onder voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld. Het projectgebied is gelegen binnen de zone van de A28. De overige wegen zijn 30 km/h wegen op woonerven of wegen voor enkel bestemmingsverkeer. Vanwege de geringe verkeersintensiteiten op deze wegen is op voorhand vast te stellen dat de gevelbelasting van deze wegen voldoen aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Deze wegen zullen daarom niet verder worden beschouwd.

### Onderzoekresultaten

Uit het onderzoek is gebleken dat vanwege de A28 de gevelbelasting maximaal 58 dB inclusief aftrek conform art 110g Wgh bedraagt. Op twee gevels wordt de maximale grenswaarde van 53 dB overschreden. Het gaat om de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> woonlaag van de westgevel en de 3<sup>e</sup> woonlaag van de zuidgevel. Op de overige gevels wordt alleen de 48 dB grenswaarde overschreden. Volgens de methode Miedema is het leefklimaat redelijk tot tamelijk slecht te noemen. De appartementengebouwen A en B beschikken aan de oostzijde over een gevel en buitenruimte die geluidluw zijn en appartementengebouw C beschikt alleen op de begane grond over een geluidluwe gevel. Bij gebouw C hebben de appartementen op de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> verdieping geen geluidluwe gevel. Een geluidluwe gevel voor deze appartementen kan gerealiseerd worden door het toepassen van een afsluitbare loggia of een gesloten balkon aan de oostzijde. Of indien dit niet wenselijk of toepasbaar is, is een akoestisch compenserende maatregel een mogelijkheid door voor het binnenniveau een waarde van 28 dB te hanteren in plaats van de grenswaarde van 33 dB uit het Bouwbesluit.

Vanwege de 30 km/u-wegen wordt de 48 dB grenswaarde niet overschreden.

Als sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde dient onderzocht te worden of bronnen of overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn. Uit het onderzoek is gebleken dat bron- en overdrachtsmaatregelen of niet toepasbaar zijn of tot zowel verkeerskundige, stedenbouwkundige als landschappelijke bezwaren leiden.

Het bevoegd gezag heeft daarom de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen. Daarbij zullen extra gevelmaatregelen nodig zijn om aan de voorgeschreven binnengrenswaarde uit het Bouwbesluit (van 33 dB) te kunnen voldoen. Daarvoor zal een bouwakoestisch onderzoek moeten uitwijzen welke gevelmaatregelen nodig zijn. Dat onderzoek wordt bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen toegevoegd.

In de onderstaande tabel is weergegeven welke hogere waarden moet worden vastgesteld. Op enkele geveldelen wordt de grenswaarde overschreden. Hier wordt een dove gevel dient toegepast. Het gaat om de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> woonlaag van de westgevel en de 3<sup>e</sup> woonlaag van de zuidgevel.

Volgens het Bouwbesluit dient het geluidniveau in een woning (binnenniveau) maximaal 33 dB te zijn. De maximale geluidbelasting op de woningen is 60 dB, exclusief aftrek ex. art. 110g Wgh. Dit betekent dat er een geluidwering van 27 dB is vereist om aan het vereiste binnenniveau van het Bouwbesluit te kunnen voldoen. Een standaard gevel heeft een geluidwering van 20 dB. Er dienen extra geluidwerende maatregelen worden genomen. Deze dienen beschreven te worden in een akoestisch onderzoek naar de geluidwering van de gevels dat bijgevoegd wordt bij de omgevingsvergunning voor het bouwen.

Railverkeerslawaai wordt in dit geval buiten beschouwing gelaten omdat de dichtstbijzijnde spoorlijn op ruime afstand (meer dan 3,2 kilometer) van het projectgebied ligt. In de omgeving van het projectgebied is geen gezoneerd bedrijventerrein aanwezig.

Het voornemen leidt dan ook niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen op het gebied van geluid.

### **Luchtkwaliteit**

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

### Besluit niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

### Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

### Beoordeling

Via de NIBM-tool berekening is onderzocht of de ontwikkeling wel of niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In deze berekening zijn de vervoersbewegingen zoals aangegeven onder het kopje verkeer overgenomen, waarbij vanwege de reguliere woonfunctie is uitgegaan van maximaal 5% vrachtverkeer (worst-case berekening). De berekening laat het volgende beeld zien.

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

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde)	84
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,07
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

Afbeelding 3.1 Berekening NIBM-tool (Bron: ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Uit de berekening blijkt dat voorliggend project 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Vervolgonderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

Tot slot wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het 'Besluit gevoelige bestemmingen'.

Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

## **Water**

De beoogde ontwikkeling in het projectgebied resulteert niet in een onevenredige toename van de verharding. Het terrein is reeds volledig verhard. In het kader van de bestemmingsplanherziening is een watertoets worden uitgevoerd, waarbij de plannen met het hoogheemraadschap zijn besproken. Hieronder volgt aanvullend een beknopte toelichting van de relevante waterhuishoudkundige aspecten.

### Waterhuishoudkundige aspecten

#### Hemel- en afvalwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie van water in de bodem het uitgangspunt, omdat dit het meest duurzaam is. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen. Bij het infiltreren van schoon hemelwater in de bodem (afkoppelen) kan het afvalwater worden afgevoerd naar het vuilwaterriool/DWA.

#### Afvoer hemelwater

Hemelwater kan worden geïnfiltreerd in de bodem. In het waterbeleid is afvoer van overtollig hemelwater door middel van infiltratie in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Afvalwater kan worden afgevoerd naar vuilwaterriool/DWA-riool.

#### Verharding

In dit geval is de toename van het verharde oppervlak in het projectgebied minder dan 500 m<sup>2</sup>. Er is dan ook geen opgave voor watercompensatie. In de bestaande gebouw heeft een oppervlak van circa 600 m<sup>2</sup>. Daarnaast is rondom het gebouw circa 600 m<sup>2</sup> aan erfverharding aanwezig (inrit en terrassen in de tuin). De nieuwe gebouwen krijgen een gezamenlijke oppervlakte van circa 570 m<sup>2</sup>. De nieuwe verharding van de ontsluitingsweg en de parkeerplaatsen bedraagt circa 900 m<sup>2</sup>. Er wordt bovendien open bestrating/halfverharding toegepast. Per saldo neemt de verharding in het projectgebied met minder dan 500 m<sup>2</sup> toe.

#### Afvalwater

Afvalwater wordt conform het gemeentelijk rioolbeleid verwerkt. Dit houdt in dat er gebruik kan worden gemaakt van de bestaande aansluiting. Indien in dit geval een grotere aansluiting nodig is wordt ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning tevens een rioolaansluitvergunning aangevraagd.

#### Grondwater

Het projectgebied ligt binnen een beschermingszone voor drinkwaterwinning. De provincie is bevoegd gezag voor deze gebieden. Dit geldt zowel voor bestaande en te ontwikkelen functies die grondwater kunnen beïnvloeden.

In dit geval wordt het projectgebied herontwikkeld met woningbouw. De realisatie van de beoogde woningen resulteert niet in een verslechtering van de grondwaterkwaliteit of tot een groter risico op verontreiniging ervan. Hiermee wordt voldaan aan het standstill principe. Om een goede kwaliteit van water te realiseren moet worden voorkomen dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater terecht komen. Het is gewenst dat er geen gebruik wordt gemaakt van uitlogende (bouw)materialen.

In het projectgebied is op de verbeelding van het bestemmingsplan de aanduiding 'Milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' opgenomen te bescherming van het grondwater. Hiermee worden de regels omtrent beschermingszones drinkwaterwinning geborgd.

De ontwikkeling leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen in het kader van het aspect 'water'.

### **Bodemkwaliteit**

Binnen het voornemen worden geen functies gerealiseerd die negatieve effecten kunnen hebben op de bodemkwaliteit. De voorgenomen ontwikkeling leidt ten aanzien van bodemkwaliteit dan ook niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

### **Externe veiligheid**

Binnen het projectgebied wordt geen gebruik gemaakt van gevaarlijke stoffen. Het voornemen voorziet niet in het toevoegen van een risicovolle inrichting. Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het projectgebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven.

Uit de inventarisatie blijkt verder dat het projectgebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich wel bevindt in een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- **wel** ligt binnen de veiligheidsafstanden van transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;

Uit de inventarisatie is gebleken dat ten noorden van het projectgebied gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de rijksweg A28. De grens van het projectgebied bevindt zich op een afstand van circa 15 meter van de A28 (wegvlak U83). Deze weg is opgenomen in het Basisnet en heeft een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Over deze rijksweg vinden structurele transporten met gevaarlijke stoffen plaats. Voor wegen die zijn opgenomen in het Basisnet wordt voor risicoanalyse gebruik gemaakt van de vervoershoeveelheden GF3 volgend uit Bijlage I (Tabel Basisnet weg) van de Regeling basisnet. Voor de A28 (U83) betreft dit 6.707 GF3-transporten.

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Het risico voor personen die verblijven in de omgeving wordt gevat onder het begrip externe veiligheid (EV). Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld. In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

In verband met de voorgenomen realisatie van de appartementengebouwen zijn in dit geval de externe veiligheidsrisico's van de A28 berekend door AVIV<sup>2</sup>. Ook is in dit onderzoek nader ingegaan op het plasbrandaandachtsgebied.

### Onderzoekresultaten

#### **Plaatsgebonden risico**

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route en kwetsbare bestemmingen zoals woonwijken.

In bijlage 1 van de regeling Basisnet zijn voor transportroutes behorende tot het Basisnet afstanden vastgelegd voor de zogeheten veiligheidszone (de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour). Voor de A28 ter hoogte van het projectgebied is de afstand 13 meter vermeld. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op 13 meter van het midden van de weg niet meer mag bedragen dan  $10^{-6}$  per jaar. Het projectgebied ligt op circa 35 meter vanaf het midden van de A28. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

---

<sup>2</sup> AVIV. Externe veiligheid / Woningontwikkeling te Zeist. Projectnummer: 225058. 26 september 2022



### **Groepsrisico**

Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde niet en neemt door de voorgenomen ontwikkeling met minder dan 10% toe. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven.

Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

### **Plasbrandaandachtsgebied**

Het PAG is het gebied tot 30 meter vanaf de buitenste kantlijn van de weg waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Een plasbrand kan ontstaan als brandbare vloeistof uit een tankauto stroomt en de uitgestroomde vloeistof vervolgens ontsteekt. Twee van de drie toekomstige gebouwen liggen gedeeltelijk in het plasbrandaandachtsgebied (PAG). In een PAG moet rekening gehouden worden met aanvullende maatregelen voor bouwwerken om veiligheidsrisico's tot een aanvaardbaar niveau te beperken. De technische eisen die gesteld worden aan aldaar te bouwen bouwwerken houden rekening met verschillende scenario's die zich kunnen voordoen bij incidenten op basisnetroutes met bepaalde gevaarlijke stoffen. Die eisen geven de personen in een bouwwerk voldoende tijd om het bouwwerk veilig te ontvluchten en bieden de brandweer en hulpverleningsdiensten voldoende tijd om adequaat op te treden.

Echter, ter plaatse van het projectgebied wordt de zuidelijke rijbaan begrensd door een betonnen muur met een hoogte van circa 5 meter. De constructie is geplaatst om de geluidsoverlast voor de achterliggende wijk Vollenhove tegen te gaan, maar behalve voor geluid heeft de luifel ook een afscherpende werking voor de effecten van een plasbrand. Niet alleen belet de muur vrijgekomen vloeistoffen richting de bebouwing te stromen, ook houdt het (ten dele) vlammen en warmtestraling tegen.

Bovendien is de muur voorzien van een 'luifel' die boven twee van de drie rijstroken van de A28 richting Amersfoort hangt. Aangezien vrachtverkeer vrijwel volledig plaatsvindt op de rechterrijstrook is het aannemelijk dat een eventuele plasbrand onder de luifel zal ontstaan. De overhangende delen zorgen dan voor extra afscherming van vlammen en warmtestraling.

Gelet op bovenstaande lijkt de luifel van Zeist afdoende bescherming tegen de mogelijke gevolgen van een plasbrand en is het treffen van aanvullende bouwkundige maatregelen in dit geval niet nodig. Naar verwachting biedt deze constructie voldoende bescherming tegen de effecten van een eventuele plasbrand, zodat aanvullende bouwkundige maatregelen niet nodig zijn. Hierdoor vormt het PAG geen belemmering voor het projectgebied.

Het voornemen heeft ten aanzien van de externe veiligheid geen mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

### **Ecologie**

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Nederlands Natuurnetwerk. Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

### **Gebiedsbescherming**

#### *Natura 2000-gebieden*

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd.

In de Wet natuurbescherming heeft Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving verankerd. Nederland zal aan de hand van een vergunningstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EZ.

Het projectgebied ligt niet binnen Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' ligt op circa 8,9 kilometer afstand van het projectgebied. Om aan te tonen of het voornemen resulteert in significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden, is een door BJZ.nu een stikstofonderzoek uitgevoerd met behulp van de AERIUS-calculator<sup>3</sup>. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat voor de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

Tot slot wordt opgemerkt dat, vanwege de ruime afstand van het projectgebied tot Natura 2000-gebieden, op voorhand wordt geconcludeerd dat het voornemen door geluid, licht of trillingen geen negatieve effecten veroorzaakt voor Natura 2000-gebieden.

#### *Natuurnetwerk Nederland (NNN)*

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij' - principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het projectgebied bevindt zich op circa 60 meter afstand van gebied dat is aangewezen als NNN. Gezien de aard en omvang van het voornemen (wonen) wordt geconcludeerd dat er met de voorgenomen ontwikkeling geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

#### **Soortenbescherming**

De Wet natuurbescherming bevat een algemene zorgplicht (artikel 1.11). Die vereist dat eenieder voldoende zorg in acht neemt voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. De zorgplicht houdt in dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is:

- dergelijke handelingen achterwege te laten, dan wel,
- indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden verlangd, de noodzakelijke maatregelen te treffen om die gevolgen te voorkomen, of
- voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Naast de algemene zorgplicht zijn in de Wet natuurbescherming verschillende verboden opgenomen. Zo is het bijvoorbeeld verboden om bepaalde planten en bloemen te plukken, beschermde dieren te verontrusten of doden, hun nesten te verstoren. In sommige situaties en onder bepaalde voorwaarden mag dit wel wanneer men in het bezit is van een vrijstelling of ontheffing.

In voorliggend geval heeft Natuurbank Utrecht ter plaatse van het projectgebied een quickscan natuurwaardenonderzoek<sup>4</sup> uitgevoerd. Verder is voor het projectgebied een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd om de effecten op de bomen in en rondom het projectgebied in beeld te brengen. Op die manier wordt voorkomen dat ontwikkeling negatieve effecten heeft op de bomen in en rondom het projectgebied.

#### **Onderzoeksresultaten natuurwaardenonderzoek**

De inrichting en het gevoerde beheer maken het projectgebied niet tot een geschikte groeiplaats voor beschermde plantensoorten, maar wel tot geschikt functioneel leefgebied voor verschillende beschermde dieren. Beschermde diersoorten benutten het projectgebied hoofdzakelijk als foerageergebied, maar mogelijk nestelen er vogels, bezetten grondgebonden zoogdieren er een vaste rust- of voortplantingsplaats en bezetten amfibieën er een (winter)rustplaats. Vleermuizen bezetten geen vaste rust- of voortplantingsplaats in het projectgebied, maar gebruiken het wel als foerageergebied.

Het erf ligt vrij besloten, als gevolg van de aanwezige beplanting. Tevens betreft het een woning met een enkele bouwlaag en een met dakpannen gedekt dak ontbreekt. De besloten ligging, de enkele bouwlaag en het

<sup>3</sup> AERIUS-Berekening Realisatie 15 appartementen, Comeniuslaan 60, Zeist (BJZ.nu - juni 2022)

<sup>4</sup> Quickscan natuurwaardenonderzoek Sloop & nieuwbouw woningen Comeniuslaan 60 Zeist (projectnr. 3606, versie 1.0, 5-8-2021, geactualiseerd 13-6-2022 & 22-09-2022)

ontbreken van een met dakpannen gedekt dak, maakt de bebouwing ongeschikt als nestplaats voor huismussen en gierzwaluwen. De ongeschiktheid van de bebouwing als nestplaats voor deze soorten is met voldoende zekerheid vast te kunnen stellen op basis van de uitgevoerde visuele inspectie.

Vanwege de geringe hoogte van de bebouwing, en het feit dat een groot deel van het gebouw uit wit gepleisterde buitengevels bestaat, kan het gebouw visueel bijzonder goed geïnspecteerd worden. Alle potentiële verblijfplaatsen en invliegopeningen van vliegmuizen, zoals open stootvoegen, vensterluiken, kieren achter windveren en loodslabben en kieren tussen het metselwerk en kozijnen en daklijsten zouden waarneembaar moeten middels de uitgevoerde visuele inspectie. Op basis van de uitgevoerde visuele inspectie, kan de aanwezigheid van een vliegmuizen in of aan het gebouw, volledig uitgesloten worden.

Van de in het projectgebied nestelende vogelsoorten, is uitsluitend het bezette nest beschermd, niet het oude nest of de nestplaats. Bezette vogelnesten zijn beschermd en mogen niet verstoord, beschadigd of vernield worden. Gelet op de aard van de werkzaamheden kan geen ontheffing verkregen worden voor het beschadigen of vernielen van bezette vogelnesten. Indien de beplanting verwijderd wordt tijdens de voortplantingsperiode, wordt geadviseerd vooraf een broedvogelscan uit te voeren om de aanwezigheid van een bezet vogelnest uit te kunnen sluiten

Als gevolg van de voorgenomen activiteiten wordt mogelijk een beschermd grondgebonden zoogdier en amfibie gedood en wordt mogelijk een vaste (winter)rust- en/of voortplantingsplaats van een beschermd grondgebonden zoogdier of amfibie beschadigd of vernield. Voor de beschermde grondgebonden zoogdieren amfibieënsoorten, die een vaste (winter)rust- en/of voortplantingsplaats in het projectgebied bezetten, geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen het 'beschadigen/vernielen van vaste rust- en voortplantingsplaatsen'. Er geldt geen vrijstelling voor het 'doden' van beschermde grondgebonden zoogdieren en amfibieën.

Door uitvoering van de voorgenomen activiteiten wordt de betekenis van het projectgebied als foerageergebied voor sommige beschermde diersoorten aangetast. Dit leidt echter niet tot wettelijke consequenties.

#### ***Tijdelijke hinder***

Met een ruimtelijke ontwikkeling kan ook tijdelijke hinder als gevolg van sloop- en bouwwerkzaamheden gepaard gaan. In voorliggend geval zal gedurende de ontwikkeling van het projectgebied enige hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging is er geen noodzaak om verkeer tijdelijke om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect 'tijdelijke hinder' leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

#### ***Cumulatie***

Cumulatie van effecten treedt op wanneer werkzaamheden in direct omliggende gebieden vergelijkbare effecten veroorzaken met de hierboven beschreven effecten en in dezelfde periode worden uitgevoerd. Er zijn geen ontwikkelingen in direct omliggende gebieden bekend waarbij sprake is van vergelijkbare effecten die in dezelfde periode uitgevoerd zullen worden. Cumulatie is daarom niet aan de orde.

## HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Dit hoofdstuk dient als samenvatting van de conclusies van de hoofdstukken 2 en 3. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit aan onderstaande criteria getoetst en een eindafweging gemaakt.

1. De kenmerken van de activiteit;
2. De plaats van de activiteit;
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

### ***Kenmerken van de activiteit***

Het voornemen betreft het realiseren van 15 appartementen. Verder worden in het projectgebied tuinen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en ontsluitingsweg aangelegd. Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder in overweging te worden genoemd:

- De omvang van het project;
- hinder.

### ***Omvang***

De ontwikkeling is relatief gering van omvang. Het gaat om herontwikkeling van een bebouwde locatie. Het voornemen past in de stedelijke structuur van Zeist. Het voornemen past in het streven naar passende vervolgfuncties, behoud van de vitaliteit en sociaaleconomische kwaliteit en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van Zeist. Geconcludeerd wordt dat dit project ver beneden de drempelwaarden van de m.e.r.-beoordelingsplicht blijft.

### ***Hinder***

Tijdens de uitvoering van het voornemen kunnen flora en fauna hinder ondervinden. Uit het ecologische natuurwaardenonderzoeken en het onderzoek naar stikstofdepositie is verder gebleken dat de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties in het kader van soort- of gebiedsbescherming leiden. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing of vergunning aangevraagd te worden in het kader van soort- of gebiedsbescherming.

### ***Plaats van de activiteit***

De projectlocatie ligt geheel binnen grondgebied van de gemeente Zeist, op een bestaande locatie met een stedelijke functie (reeds bestemd voor wonen). De voorgenomen activiteit vindt niet plaats in beschermd gebied natuur en water.

### ***Samenhang met andere activiteiten ter plaatse***

Er vinden in de directe omgeving van het projectgebied geen andere (grootschalige) ontwikkelingen plaats waarmee rekening dient te worden gehouden.

### ***Kenmerken van de belangrijke nadelige milieugevolgen***

Voor de beoordeling van eventuele belangrijke nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit moet, daar waar opportuun, rekenschap worden gegeven aan de volgende zaken:

- Het bereik van het effect (geografische zone en de grootte van de getroffen bevolking);
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- De waarschijnlijkheid van het effect;
- De duur, frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat de ontwikkeling op de relevante milieuaspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, externe veiligheid en ecologie (waaronder stikstof) geen belangrijke structurele nadelige en onomkeerbare milieugevolgen met zich meebrengt. De ontwikkeling gaat wel gepaard met tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden, maar deze zullen na afronding volledig vervallen.

***Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling***

De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er vanwege het ontbreken van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, geen milieueffectrapport hoeft worden opgesteld.