



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Banningstraat 5-11b Soesterberg

Gemeente Soest

Datum: 1 augustus 2021

Projectnummer: 200166

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Planbeschrijving	3
2	Toetsing	5
3	Beoordeling	6
4	Conclusie	10

1 Inleiding

1.1 Inleiding

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r.

In de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. In onderdeel C zijn activiteiten genoemd waarbij direct sprake is van een m.e.r.-plicht als bij besluiten de genoemde drempelwaarden worden overschreden. Voor de activiteiten die zijn genoemd in onderdeel D geldt dat als de drempelwaarden worden overschreden een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden moet een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling worden gedaan.

Het bevoegde gezag (het college van burgemeester en wethouders of de gemeenteraad) moet voorafgaande aan het besluit inzake het plan formeel de beslissing nemen of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag kan dit besluit nemen aan de hand van een 'aanmeldingsnotitie'. Het uiteindelijke besluit dient als bijlage bij de stukken van het ruimtelijke plan worden gevoegd.

1.2 Planbeschrijving

Het voornemen bestaat om ter plaatse van het plangebied ongeveer 50 woningen te realiseren, in de vorm van 40 rijwoningen, waarvan 10 voor starters, 6 twee-onder-een-kapwoningen en 3 vrijstaande woningen. De vrijstaande woningen en 4 twee-onder-één-kapwoningen zijn gericht op de Banningstraat. Verder zijn de woningen gericht op een nieuw aan te leggen straat, welke als een lus door het plangebied loopt, en aan langzaamverkeerroutes. De langzaamverkeerroutes kennen hun aansluiting op de nieuw aan te leggen weg en op de Banningstraat. De woningen zijn, met uitzondering van de woningen aan de Banningstraat, gesitueerd rondom een centraal gesitueerde parkzone. Er zal voorzien moeten worden in 87 parkeerplaatsen. Er worden 74 parkeerplaatsen gerealiseerd in de openbare ruimte en de overige op eigen terrein. Parkeren in het openbaar gebied gebeurt zoveel mogelijk uit het zicht (groene hagen) en aan de randen van het plangebied.



Impressie beoogde inrichting plangebied (Bron: Hans Been Architecten).

2 Toetsing

Onderhavig plan, zoals hiervoor beschreven in de beoordeling, kan worden gekwalificeerd als de aanleg of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen als genoemd in onderdeel D.11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Bij de uitleg van de Europese m.e.r.-richtlijn wordt immers aangegeven dat 'stedelijke ontwikkelingsprojecten' breed moet worden geïnterpreteerd.

Bij de activiteit zijn drie relevante indicatieve drempelwaarden opgenomen, namelijk:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De omvang van onderhavig plan (de realisatie van ongeveer 50 woningen) blijft hiermee ver onder de indicatieve drempelwaarden en daarom kan in eerste instantie met een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden volstaan.

In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden beoordeeld of de activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Hierbij moet in het bijzonder worden nagegaan of er sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Daarbij dient te worden ingegaan op de volgende onderdelen:

- de kenmerken van het project;
- de plaats waar de activiteit plaatsvindt;
- de kenmerken van het potentiële effect.

3 Beoordeling

Kenmerken van het project
<i>Algemeen</i>
Het project betreft de herontwikkeling en bijbehorende functiewijziging op het perceel Banningstraat 5-11 te Soesterberg.
<i>Omvang van het project</i>
De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de bouw van ongeveer 50 wooneenheden in een gevarieerd programma.
<i>Beschrijving bestemmingsplan</i>
In het bestemmingsplan worden de ongeveer 50 extra woningen mogelijk gemaakt.
<i>Cumulatie met andere projecten</i>
Het project maakt geen onderdeel uit van een groter project waardoor cumulatie met andere projecten niet aan de orde is.
<i>Gebruik van natuurlijke hulpbronnen</i>
De nieuwe functies binnen het plan maken geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen in de direct nabijheid van het plangebied. In het geheel legt het project hiermee geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
<i>Productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico van ongevallen</i>
Afgezien van de tijdelijke aanlegfase is geen sprake van een betekenisvolle productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder. Ook brengt het plan geen bijzondere risico's voor ongevallen met zich mee. De nieuwe woningen hebben een verkeersaantrekkende functie. Dit kan onder meer consequenties hebben voor de aspecten verkeer, lucht en geluid.

Plaats van het project
<i>Het bestaande grondgebruik</i>
Het plangebied is grotendeels ingericht ten behoeve van het voorheen gesitueerde hoveniersbedrijf. Er zijn opstallen en verhardingen aanwezig. Verder kent het plangebied een groene inrichting met bossage.
<i>Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu</i>
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu heeft te maken met de gevoeligheid van gebieden voor ontwikkelingen. In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een korte analyse gedaan naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn, of gebieden die krachtens nationale en provinciale regels zijn aangewezen. Hieruit ontstaat het volgende beeld: • <i>Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn):</i> In de directe omgeving van het plangebied liggen geen Natura 2000-gebieden die op grond van de Wet natuurbescherming beschermd zijn. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op ongeveer 11 km afstand. • Het plangebied heeft geen hoge bevolkingsdichtheid (meer dan 100 personen per km²) • Landschappen van archeologisch of cultureel belang (Verdrag van Valetta, Erfgoedwet): In het gebied zijn geen monumenten of nationale landschappen aanwezig. • Ecologische Hoofdstructuur / Natuurnetwerk Nederland (Provinciale verordening): Het gebied ligt nabij Natuurnetwerk Nederland (60 meter).

- Het plangebied kan geschikt zijn voor beschermde soorten (Wet natuurbescherming)

Kenmerken van het potentiële effect

Algemeen

Het project betreft de ontwikkeling van ongeveer 50 woningen. De omgeving van het project-gebied kent een beperkt aantal kwetsbaarheden. Gezien voorgaande zijn de milieugevolgen voor de volgende aspecten nader beoordeeld:

- *geluid*: er kan sprake zijn van milieueffecten op de omgeving als gevolg van geluid veroorzaakt door onderhavig project;
- *lucht*: er kan sprake zijn van milieueffecten op de omgeving als gevolg van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, veroorzaakt door onderhavig project (wegverkeer);
- *natuur*: flora en fauna: het project kan voor wat betreft soortenbescherming leiden tot negatieve milieueffecten op beschermde flora en fauna (wat betreft gebiedsbescherming worden geen belemmeringen voorzien);
- *verkeer*: het project kan leiden tot negatieve milieueffecten op de verkeerssituatie (doorstroming, congestie, etc.).

Voor de overige milieuaspecten geldt dat op voorhand geen negatieve effecten hoeven te worden verwacht. Hierover kan heel kort het volgende worden gesteld:

- *externe veiligheid*: onderhavig plan brengt geen activiteiten met zich mee die leiden tot externe veiligheidsrisico's op de omgeving.
- *bodem*: bij onderhavig plan zal nieuwbouw van woningen plaatsvinden. Er hoeft niet te worden verwacht dat deze bouwactiviteiten bodemverontreiniging met zich meebrengen.
- *water*: bij onderhavig plan neemt de totale bebouwing niet of beperkt toe en ook is geen sprake van activiteiten die mogelijk bedreigend zijn voor de waterhuishouding; er zijn hiermee geen negatieve effecten op water.
- *archeologie*: bij onderhavig plan geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. Er is een archeologische dubbelbestemming opgenomen om mogelijke de archeologische waarden te beschermen. Mocht de daarin opgenomen drempelwaarden overschreden worden dan wordt er archeologisch onderzoek uitgevoerd. De kans dat er archeologische waarden aanwezig zijn is beperkt en deze zijn voldoende beschermd. Er worden daardoor geen negatieve effecten verwacht op het aspect archeologie.
- *cultuurhistorie*: in het plangebied zijn geen monumenten aanwezig en het is ook niet aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Hiermee worden geen negatieve effecten verwacht op het aspect cultuurhistorie.

Geluid

Onderhavig plan kan leiden tot meer geluidshinder op de bestaande omgeving als gevolg van het geluid van wegverkeer van en naar het onderhavige plangebied.

De toename van de geluidshinder zal evenwel naar verwachting slechts beperkt zijn. Uit de Wet Geluidshinder is af te leiden dat bij een geluidstoename van 1,5 dB de geluidstoename merkbaar toeneemt en mogelijk maatregelen gewenst zijn. Deze toename komt neer op een verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van circa 40% (licht verkeer). Bij dit plan bedraagt de toename aan verkeersbewegingen maximaal 419 bewegingen per dag (zie onderstaande paragraaf 'Verkeer'), op een weg waar gemiddeld 2.212 verkeersbewegingen per dag zijn (bron: ambtelijke toets). De toename is veel lager dan 40%, namelijk 5,3%. Er is dus naar verwachting geen sprake van een merkbare geluidstoename.

Lucht

Onderhavig plan kan leiden tot meer luchtverontreiniging in de omgeving als gevolg van de

uitstoot van wegverkeer van en naar het onderhavige plangebied.

Op basis van onderstaande NIMB tool (Niet in betekende mate) blijkt dat het planontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit

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

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	419
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,36
PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Van plannen die onder de NIBM-grens blijven, wordt gesteld dat deze niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat onderhavig project onder de NIBM-grens blijft, is een belangrijke aanwijzing dat geen sprake is van negatieve effecten op het gebied van luchtkwaliteit.

Natuur

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is in de nabijheid gelegen van een NNN gelegen, de afstand bedraagt ongeveer 60 meter. Gezien de stedelijke omgeving met reeds aanwezige verstoringfactoren als licht, geluid et cetera worden daar op gebiedsniveau geen nadelige effecten verwacht. (bron: bk bouw- & milieuvadvis, quickscan flora en fauna Banningstraat 11B te Soesterberg d.d. 19 februari 2019).

Soortenbescherming

In de quick scan flora en fauna is gekeken naar beschermde soorten. Uit het onderzoek blijkt dat voor de meeste beschermde soorten er geen effecten worden verwacht. Wel is mogelijk sprake van de verstoring van vogels en hazelwormen en van vleermuizen indien de bomenrij en/of grote beuk wordt verwijderd. Indien er buiten het broedseizoen wordt gewerkt zullen er voor de broedvogels geen effecten te verwachten zijn. Naar de overige soorten zal nog nader soortonderzoek plaatsvinden. Mocht hieruit vervolgens blijken dat inderdaad sprake is van de verstoring van hazelwormen of vleermuizen, dan zal hiervoor een ontheffing moeten worden aangevraagd en in dit kader zal een mitigatieplan moeten worden opgesteld. In dit plan moet worden uitgewerkt op welke wijze de gevolgen kunnen worden geminimaliseerd (gemitigeerd). Deze maatregelen zullen vervolgens als voorwaarde bij de verleende ontheffing worden gevoegd.

Ervan uitgaand dat de voornoemde werkwijze wordt gevolgd en de eventueel benodigde nadere maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, dan kunnen de negatieve gevolgen van het plan minimaal blijven. Hiernaast kan er van worden uitgegaan dat rekening zal worden gehouden met de algemene aanbeveling dat rekening moet worden gehouden met de broedperiode voor vogels en de zorgplicht.

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er slechts sprake van een zeer beperkt negatief milieueffect, welke niet als een belangrijk nadelig gevolg voor het milieu kan worden gekwalificeerd.

Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij een bepaalde ontwikkeling, hanteert het CROW kencijfers voor wat betreft verkeersgeneratie. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd

verkeer (excl. openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt. Voor de verkeergegevens was uitgegaan van het bouwen van 17 sociale huur appartementen, 39 rijwoningen, 4 twee-onder-een-kapwoningen en 3 vrijstaande woningen. Gelet op het feit dat het plangebied aan de noordrand van Soesterberg ligt, wordt gesteld dat de kerncijfers voor 'rest bebouwde kom' aangehouden kunnen worden. De gemeente Soest wordt conform CBS-gegevens ten aanzien van de mate van stedelijkheid gezien als een 'matig stedelijk gebied'. Voor de ontwikkeling van 17 sociale huur appartementen, 39 rijwoningen, 4 twee-onder-een-kapwoningen en 3 vrijstaande woningen volgt uit deze kerncijfers dat er maximaal 419 extra verkeersbewegingen per etmaal ontstaan.

Het verkeer kan worden opgenomen in het heersende verkeersbeeld van de Banningstraat. Er zijn geen negatieve gevolgen voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Er ontstaat daardoor geen parkeerdruk op de omgeving. Op het gebied van verkeer is geen sprake van negatieve milieueffecten op het gebied van doorstroming en veiligheid.

4 Conclusie

Er is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de beoordeelde milieuaspecten geldt dat er geen of een zeer beperkt effect optreedt. De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig.