

Doorstroming Utrechtseweg

Zeist

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

035500.20161406.002

projectleider:

drs. W. Kraaijeveld

auteur(s):

drs.ing. R. aan de Wiel

planstatus

datum:

09-01-2020

opdrachtgever:

Gemeente Zeist

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3. Leeswijzer	5
2. Plaats en kenmerken van het project	7
2.1. Plaats van het project	7
2.2. Kenmerken van het project	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	13
3.1. Verkeer	13
3.2. Wegverkeerslawaaï	13
3.3. Luchtkwaliteit	13
3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	14
3.5. Bodem en water	14
3.6. Ecologie	15
3.7. Cultuurhistorie en archeologie	16
3.8. Aanlegwerkzaamheden	16
3.9. Mitigerende maatregelen	16
4. Conclusie	17
Bijlagen (zie bijlagen bij het bestemmingsplan)	
Bijlage 1 – Memo Verkeersafwikkeling Utrechtseweg	
Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek	
Bijlage 3 – Onderzoek luchtkwaliteit	
Bijlage 4 – Verkennend bodemonderzoek	
Bijlage 5 – AERIUS-berekening	
Bijlage 6 – Quicksan flora en fauna	
Bijlage 7 – Archeologisch onderzoek	

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Zeist is voornemens om de verkeersdoorstroming op het kruispunt van de Utrechtseweg, De Dreef en de Kromme-Rijnlaan te verbeteren. De beoogde plannen voor de verbetering van de doorstroming passen echter niet (geheel) in het vigerende bestemmingsplan 'Zeist-West en Utrechtseweg-Noord'. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) is in onderdeel D 1.1 van de bijlage opgenomen dat de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een tracélengte van 5 kilometer of meer. De beoogde ontwikkeling betreft een reconstructie van in totaal circa 0,8 kilometer en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

Het plangebied ligt in het westen van de kern van Zeist en omvat het kruispunt tussen en delen van de Utrechtseweg, De Dreef en de Kromme-Rijnlaan (figuur 2.1). Ter plaatse van het plangebied is in de huidige situatie reeds een ontsluitingsweg aanwezig. Daarnaast bestaat het plangebied uit groen(stroken).



Figuur 2.1: Ligging plangebied (rood kader).

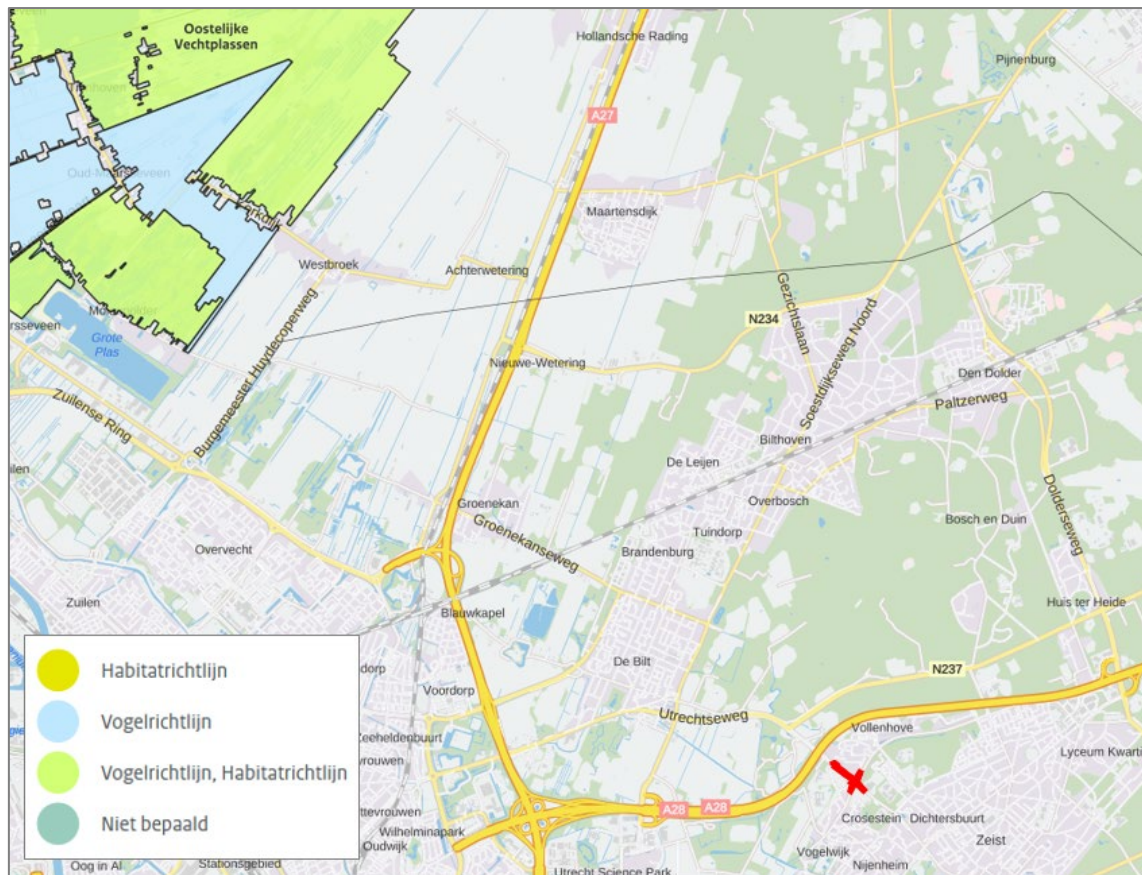
Ligging plangebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

Conform het huidige bestemmingsplan 'Zeist-West en Utrechtseweg-Noord' kent het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2'. Voor deze dubbelbestemming geldt dat voor alle bodemverstorende activiteiten met een oppervlakte groter dan 1.000 m² en bodemingrepen dieper dan 30 centimeter archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Conform het bestemmingsplan 'Zeist-West en Utrechtseweg-Noord' zijn binnen het plangebied geen monumenten aanwezig. Wel maakt het plangebied deel uit van cultuurhistorisch waardevol gebied. Het plangebied is gelegen in de provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur en maakt deel uit van het deelgebied de 'Stichtse Lustwarande'.

Het plangebied is niet gelegen binnen Natura 2000-gebied (figuur 2.2). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is gelegen op circa 9,1 kilometer afstand en betreft het gebied 'Oostelijke Vechtplassen'. Het plangebied is eveneens niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland

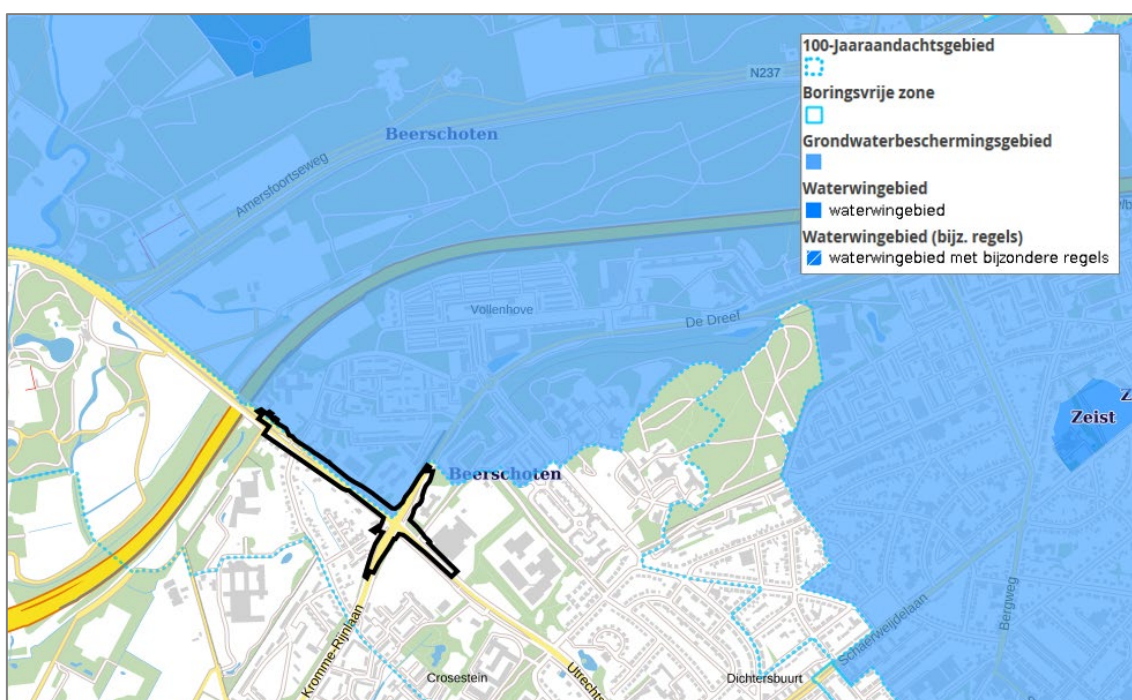
(figuur 2.3). Het plangebied is wel grotendeels gelegen binnen het 100-jaaraandachtsgebied 'Beerschoten' en deels binnen het grondwaterbeschermingsgebied (figuur 2.4). Conform de artikelen 14 t/m 18 uit de Provinciale Milieuvordering 2013 van de Provincie Utrecht geldt dat binnen deze gebieden ter bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwatervoorziening een aantal activiteiten aan voorschriften is gebonden. De voorschriften betreffen onder andere een verbod op boor-, grond- en funderingswerkzaamheden dieper dan 30 meter onder het maaiveld, het toepassen van bodemenergiesystemen, diepinfiltratie van grondwater en het op of in de bodem lozen van verontreinigd hemelwater. Verder is het plangebied niet gelegen binnen stiltegebied en/of aardkundig waardevol gebied (figuur 2.5 en 2.6).



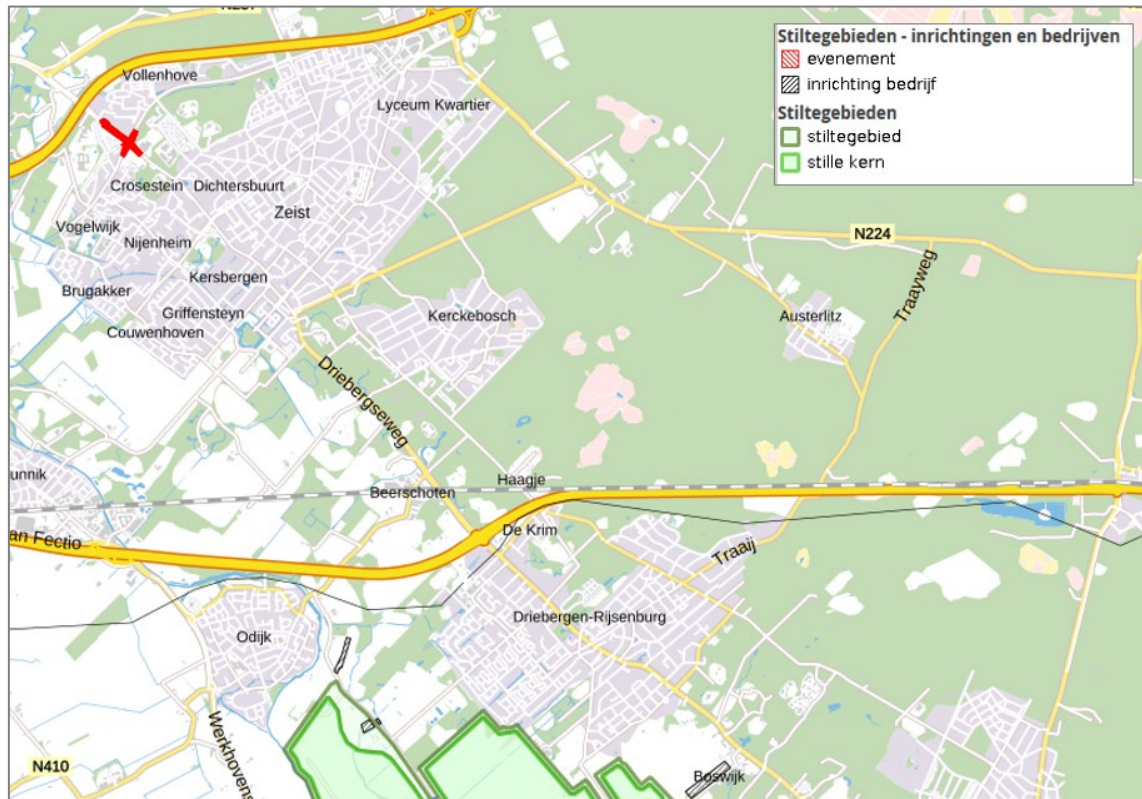
Figuur 2.2: Ligging plangebied (rood kader) ten opzichte van Natura 2000-gebied. (Bron: AERIUS Calculator)



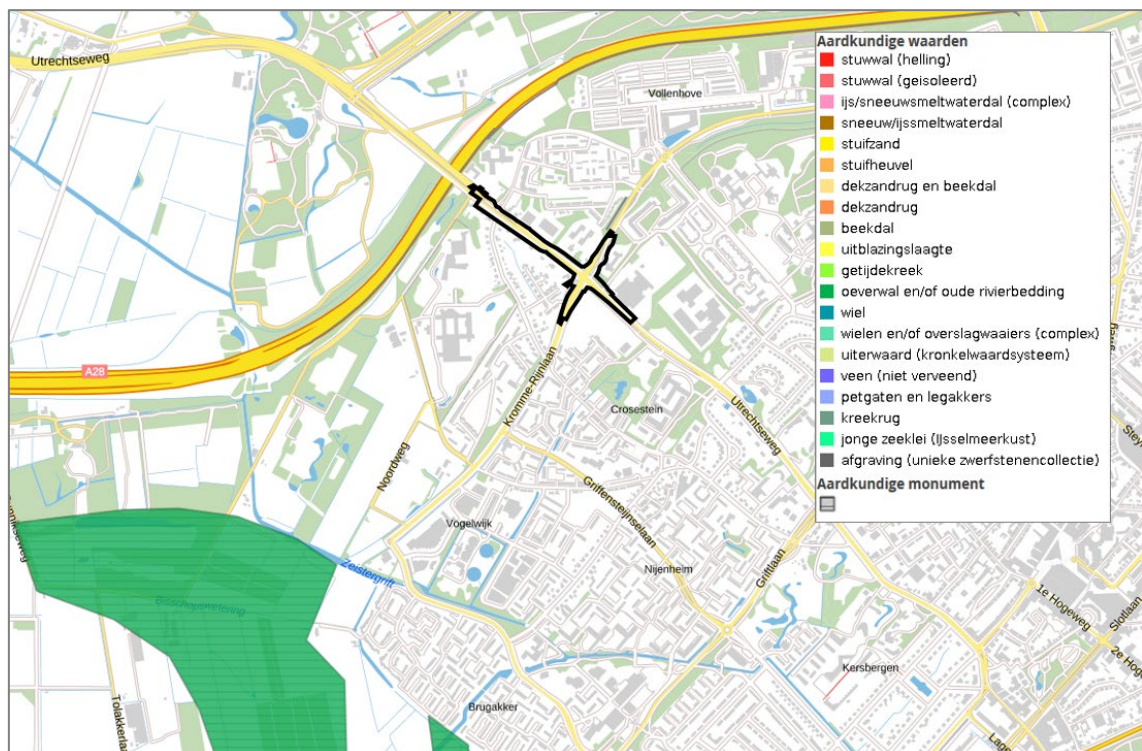
Figuur 2.3: Ligging plangebied (zwart kader) ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland. (Bron: Provincie Utrecht)



Figuur 2.4: Ligging plangebied (zwart kader) ten opzichte van grondwaterbeschermingsgebied. (Bron: Provincie Utrecht)



Figuur 2.5: Ligging plangebied (rood kader) ten opzichte van stiltegebied. (Bron: Provincie Utrecht)



Figuur 2.6: Ligging plangebied (zwart kader) ten opzichte van aardkundig waardevol gebied. (Bron: Provincie Utrecht)

2.2. Kenmerken van het project

De beoogde ontwikkeling betreft de verbreding naar twee rijstroken van de Utrechtseweg in westelijke richting (Zeist uit), de aanleg van een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer vanaf de Kromme Rijnlaan naar de Utrechtseweg, het combineren van de opstelstrook voor doorgaand en rechtsafslaand verkeer vanaf de Kromme Rijnlaan, de aanleg van een fietstunnel onder de Utrechtseweg en het toevoegen van extra groen (figuur 2.7). Met betrekking tot de Utrechtseweg in oostelijke richting (Zeist in) blijft de huidige rijstrook gehandhaafd. De Utrechtseweg wordt hier niet verbreed. De ontwikkeling wordt conform 'duurzaam veilig' uitgevoerd met verschillende snelheidsremmende maatregelen, zoals een smallere linker rijstrook, verhoogde banden, geleidelijke as-verplaatsing (bij Schorteldoeksesteeg en bij kruispunt De Dreef) en toevoeging van groen. Daarnaast worden alle woningen aan de zuidzijde van de Utrechtseweg ontsloten via een fietsstraat (auto te gast), waardoor het doorgaand- en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk van elkaar worden gescheiden.



Figuur 2.7: Ontwerptekening toekomstige situatie. (Bron: Adviesburo R.I.E.T.)

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling van het gebied worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er redelijkerwijs geen te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

3.1. Verkeer

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zijn door Vialis B.V. de effecten van het ontwerp van de Utrechtseweg op de doorstroming doorgerekend (Vialis B.V., 27 november 2019, Memo Verkeersafwikkeling Utrechtseweg). Dit onderzoek is in de bijlage toegevoegd (bijlage 1). Dit onderzoek is uitgevoerd op basis de meest recente verkeergegevens (14 november 2019) en voor de kruispunten met de Jordanlaan en de Dreef, separaat én integraal. Uit het onderzoek blijkt dat de nieuwe inrichting leidt tot reistijdwinsten, waarmee de beoogde ontwikkeling tot een positief effect leidt met betrekking tot de verkeerssituatie en de nut en noodzaak van de ontwikkeling is aangetoond.

3.2. Wegverkeerslawaaï

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door de Omgevingsdienst Regio Utrecht akoestisch onderzoek uitgevoerd (Omgevingsdienst Regio Utrecht, mei 2019, Z-2015-19361 / D - 291854). Dit onderzoek is in de bijlage toegevoegd (bijlage 2). Uit het onderzoek blijkt dat bij geen enkele woning, en ook niet bij het Herman Jordanyceum, de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt. De toename bedraagt maximaal 1,34 dB, waarmee in het kader van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) geen sprake is van een reconstructiesituatie. Een verdere procedure in het kader van de Wgh is zodoende niet noodzakelijk. Daarnaast blijkt uit onderzoek naar de cumulatieve geluidsbelasting, waarbij ook de bijdrage van de A28 is meegenomen, dat deze gemiddeld over alle toetspunten iets afneemt. Wel zijn er toetspunten waar sprake is van een toename. De toename blijft echter beperkt tot maximaal 0,95 dB ter hoogte van de Zeister Warande. De toename leidt daarmee niet tot een relevant slechtere akoestische leefomgeving. Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

3.3. Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is in 2017 door Omgevingsdienst Regio Utrecht onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de beoogde ontwikkeling (Omgevingsdienst Regio Utrecht, september 2017, Z-2015-19361 / 49903). Dit onderzoek is in de bijlage toegevoegd (bijlage 3). Uit het onderzoek blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden voor stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof niet worden overschreden in de situatie in 2016, de toekomstige situatie in 2027 alsmede in alle tussenliggende jaren. Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Utrechtseweg zelf. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2017 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen voor deze weg bedroegen in 2017; 26.8 µg/m³ voor NO₂, 21.0 µg/m³ voor PM₁₀ en 12.8 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 8.7 dagen.

3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling betreft geen risicobron en zal dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

De Utrechtseweg wordt wel gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op de route Utrechtseweg-Kromme-Rijnlaan is sprake van het vervoer van LPG, butaan en propaan naar een aan de Kwikstaartlaan gelegen LPG-tankstation annex gasflessenstation. De beoogde ontwikkeling voorziet in de reconstructie van een bestaand kruispunt en bestaand wegensysteem. De reconstructie heeft daarmee geen gevolgen voor transportroutes. Verder zal als gevolg van de beoogde ontwikkeling het vervoer van gevaarlijke stoffen niet toenemen. De aard en omvang van de beoogde ontwikkeling heeft daarmee geen invloed op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk en significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen worden uitgesloten.

Risico's op rampen door klimaatverandering

De ontwikkeling betreft de reconstructie van een bestaande weg in bestaand stedelijk gebied. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

3.5. Bodem en water

Bodem

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Econsultancy (Econsultancy, 21 maart 2017, rapportnummer 2662.002). Dit onderzoek is toegevoegd in de bijlage (bijlage 4). Uit het onderzoek blijkt dat de bovengrond ter plaatse van boorpunt 18 (helemaal in het westen van het plangebied) zwak kolengruishoudend is. De kolengruishoudende bovengrond ter plaatse van boorpunt 18 is licht verontreinigd met lood, PCB, minerale olie en PAK. De verontreinigingen houden waarschijnlijk verband met de bodemvreemde bestanddelen. De overige bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met lood en PAK. De verontreinigingen zijn vermoedelijk te relateren aan de ligging naast de weg (bermen). Het grondwater is licht verontreinigd met barium en zink. Deze metaalverontreinigingen zijn hoogstwaarschijnlijk te relateren aan regionaal verhoogde achtergrondconcentraties van metalen in het grondwater. Gelet op de aard en mate van verontreiniging bestaat er echter geen reden tot nader onderzoek. Verder wordt op het moment van schrijven onderzoek naar PFAS uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt in samenspraak met de

omgevingsdienst de omgang met de grond bepaald. Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkelingen kunnen dan ook worden uitgesloten.

Water

Volgens de Legger Oppervlaktewateren van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden zijn binnen en in de directe omgeving van het plangebied geen watergangen gelegen. Verder ligt het plangebied niet binnen de kern- en/of beschermingszone van een waterkering. De reconstructie wordt grotendeels gerealiseerd op bestaand verhard terrein. De toename van het verhard oppervlak bedraagt dan ook minder dan de door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden gestelde grens van 500 m². Watercompenserende maatregelen zijn daarmee niet noodzakelijk. Over de bemaling en vergunning voor de fietstunnel worden in een later stadium (bij de uitwerking) afspraken gemaakt met het hoogheemraadschap. In verband met de ligging van het plangebied binnen het 100-jaaraandachtsgebied 'Beerschoten' is voor de beoogde ontwikkeling het lozingsverbod voor afstromend hemelwater afkomstig van verhardingen binnen de bebouwde kom van belang. Onder voorwaarden zijn vrijstellingen op deze verboden mogelijk. Daarnaast geldt voor iedereen de bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt. Op basis van de afspraken in het 'Afkoppelconvenant Utrechtse Heuvelrug', waar de provincie Utrecht, Vitens, waterschappen en verschillende gemeenten partner van zijn, is het projectgebied af te koppelen met een IT-riool. Verder worden ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van het oppervlakte- en grondwater duurzame, niet-uitloogbare materialen gebruikt, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het watersysteem ter plaatse kunnen dan ook worden uitgesloten.

3.6. Ecologie

Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is het plangebied niet gelegen binnen beschermd natuurgebied, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland (NNN). Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. De beoogde ontwikkeling leidt wel tot een toename van verkeersbewegingen. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitatype ligt op 8,9 kilometer. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is met behulp van de AERIUS Calculator een indicatieve berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd. Deze is in de bijlage toegevoegd (bijlage 5). Uit de indicatieve berekening blijkt dat geen sprake is van stikstofdeposities die hoger zijn dan 0,00 mol N/ha/jr. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied kunnen daarmee worden uitgesloten.

Soortenbescherming

Om de ecologische gevolgen van de beoogde ontwikkeling in kaart te brengen is een ecologische quickscan uitgevoerd (BTL Bomendienst B.V., 9 juni 2015, kenmerk 15.0393/CS/225151). Dit onderzoek is in de bijlage toegevoegd (bijlage 6). Voor ecologisch onderzoek wordt een geldigheidstermijn van 2 jaar gehanteerd. De voor de beoogde ontwikkeling uitgevoerde quickscan stamt uit 2015 en is daarmee ouder dan 2 jaar. In het geval dat een onderzoek ouder is dan de geldigheidstermijn is een actualisatie noodzakelijk of een onderbouwing dat het onderzoek nog representatief is. De Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) heeft aangegeven dat voor de beoogde ontwikkeling geen actualisatie van het ecologisch onderzoek noodzakelijk is. Het plangebied omvat de weg en wegberm van een drukke binnenstedelijke weg en de beoogde ontwikkeling voorziet niet in de sloop van bebouwing. Verder zijn in de tussenliggende

jaren na het uitvoeren van het ecologisch onderzoek tot op heden geen wezenlijke veranderingen van de situatie opgetreden.

Op basis van de quickscan worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten. Wel dienen de werkzaamheden ten behoeve van de beoogde ontwikkeling in verband met de aanwezigheid van algemeen voorkomende broedvogels uitgevoerd of op zijn minst aangevangen te worden buiten het broedseizoen van in de omgeving voorkomende broedvogels. Door het treffen van voorgaande maatregel worden significante negatieve effecten met betrekking tot broedvogels uitgesloten.

3.7. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 maakt het plangebied deel uit van de 'Stichtse Lustwarande' en daarmee van de provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur. De indeling van de Utrechtseweg is echter niet van belang voor de cultuurhistorische waarde. De beoogde ontwikkeling voorziet daarnaast niet in grote wijzigingen aan de structuur van de weg. Verder blijven de aangrenzende landgoederen en villa's beschermd en blijft binnen de percelen van de villa's alle (waardevolle) elementen behouden. Daarnaast maakt de beoogde ontwikkeling juist een versterking van de oorspronkelijke structuur mogelijk door het planten van extra bomen en het toevoegen van meer beplanting. Per saldo is in de toekomstige situatie sprake van meer groen dan in vergelijking met de huidige situatie. Significante negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op de cultuurhistorische waarden kunnen daarmee worden uitgesloten.

Archeologie

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 geldt voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 2'. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door ArcheoPro een inventariserend veldonderzoek, bureauonderzoek en karterend booronderzoek uitgevoerd (ArcheoPro, mei 2013, nummer 13015). Dit onderzoek is in de bijlage toegevoegd (bijlage 7). Uit dit onderzoek blijkt ter plaatse van het plangebied de bodem tot grotere diepte is verstoord dan de diepte die naar verwachting zal worden bereikt tijdens de uitvoering van de geplande werkzaamheden. In verband hiermee en in verband met het volledig ontbreken van relevante archeologische indicatoren, geven de resultaten van het onderzoek geen aanleiding om archeologisch vervolgonderzoek te adviseren. Evenmin zijn tijdens het onderzoek archeologische resten aangetroffen waarmee tijdens de verdere planvorming of bij de uitvoering van de geplande werkzaamheden rekening zou moeten worden gehouden. Significante negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

3.8. Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van sloop- en aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.9. Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande sectorale analyses blijkt dat de volgende mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn:

- In verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels dienen de werkzaamheden ten behoeve van de beoogde ontwikkeling uitgevoerd of op zijn minst aangevangen te worden buiten het broedseizoen van in de omgeving voorkomende broedvogels.
- Ter bescherming van het grondwater dient de weg aangesloten te worden op een IT-riool.

Verder zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen, mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.