



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Spoorwegonderdoorgang Wolfheze

Gemeente Renkum

Datum: 2 december 2021

Projectnummer: 210450

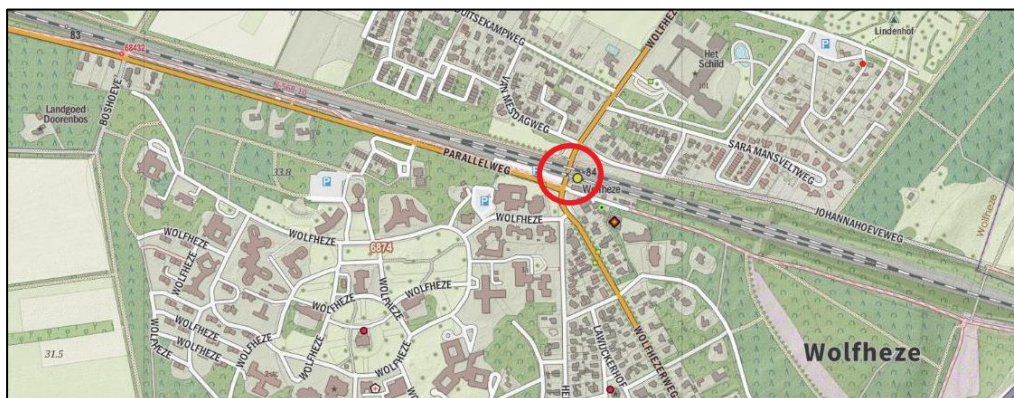
INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	De m.e.r.-beoordeling	4
1.3	Leeswijzer	6
2	Kenmerken van het project	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Beschrijving project	7
2.3	Omvang van het project	8
2.4	Overige kenmerken van het project	9
3	Plaats van het project	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Het bestaande grondgebruik	10
3.3	Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu	11
4	Kenmerken van het potentiële effect	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Natuur	16
4.3	Geluid	19
5	Conclusie	22
	Gebruikte onderzoeken/bronnen	23

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voornemen bestaat om de spoorwegovergang te Wolfheze te vervangen door een spoorwegonderdoorgang. In de toekomst wordt meer treinverkeer verwacht over het traject Utrecht – Arnhem, wat de veiligheid en doorstroming van de huidige Wolfhezerweg nadelig zal beïnvloeden. Om dit te voorkomen wordt derhalve een spoorwegonderdoorgang beoogd. Onderstaande figuur geeft de ligging van de planlocatie weer.



Locatie Spoorwegovergang Wolfheze (Bron: pdok.nl/viewer)

Op basis van het geldende bestemmingsplan is het niet mogelijk om binnen het plangebied de spoorwegonderdoorgang met bijbehorende wegaanpassingsmaatregelen mogelijk te maken. Daarom wordt voor de ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In de toelichting van het bestemmingsplan moet de haalbaarheid van de ontwikkeling worden aangetoond en in dat kader vindt toetsing plaats aan van toepassing zijn de wetgeving. Uit toetsing van de ontwikkeling aan de m.e.r.-wetgeving, blijkt dat de beoogde ontwikkeling is aan te merken als een activiteit als bedoeld in categorie D.1.2, en/of categorie D.11.2 in de bijlage van het Besluit m.e.r., namelijk 'De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg' en/of 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'.

Het onderhavige project blijft onder de bij deze activiteiten genoemde drempelwaarden, die in paragraaf 1.2 nader worden besproken. Vanwege het feit dat onder de drempelwaarden wordt gebleven, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig.

Ook dient op basis van het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer een m.e.r.-beoordelingsbesluit te worden genomen door het bevoegde gezag voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan. Het bevoegde gezag neemt de beslissing of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden doorlopen.

In het kader van voorgaande is voorliggende vormvrije m.e.r. beoordeling opgesteld. Deze kan tevens worden gebruikt als aanmeldingsnotitie. Op basis van deze aanmeldingsnotitie kan het bevoegde gezag de gevolgen beoordelen van het project en de beslissing nemen of er een m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk is in het kader van dit project.

1.2 De m.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) is een hulpmiddel om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De wettelijke basis voor de m.e.r. is de Wet milieubeheer. In de uitvoeringswetgeving, het Besluit m.e.r., staat wanneer een m.e.r. of (vormvrije) m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De activiteit die het project mogelijk maakt, de omvang ervan en het besluit over de activiteit zijn daarbij bepalend. In de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. staat of sprake is van m.e.r.-plicht of (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht. Per categorie van activiteiten is een drempelwaarde voor de omvang van de activiteit gegeven.



Schema m.e.r.-plicht vanwege Besluit m.e.r.
(Bron: www.infomil.nl)

Bovenstaande afbeelding laat zien dat wanneer een besluit over een activiteit die qua omvang boven de C-drempel blijft voor dat besluit een m.e.r.-plicht geldt. Tussen de C- en D-drempel geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Onder de D-drempel moet het bevoegd gezag via een vormvrije beoordeling nagaan of een formele m.e.r.-beoordeling nodig is.

In een m.e.r.-beoordeling bekijkt het bevoegd gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dat zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Ook in de vormvrije m.e.r.-beoordeling bekijkt het bevoegd gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Deze beoordeling is qua inhoud vormvrij. Als belangrijke nadelige gevolgen niet zijn uit te sluiten, dan moet de formele m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen. Uiteraard kan ook direct voor een m.e.r. gekozen worden.

Sedert een recente wetwijziging, waarmee een herziening van de Europese m.e.r.-richtlijn is geïmplementeerd, is ook de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan regels gebonden. De toetsingscriteria lagen al vast, maar nu zijn er ook procedureregels. Voorafgaand aan de besluitvorming over het besluit, moet een aanmeldingsnotitie worden ingediend bij het bevoegd gezag. Op grond van de inhoud van deze notitie moet het

bevoegd gezag binnen zes weken gemotiveerd oordelen of voor de activiteit een MER moet worden opgesteld. Dit besluit hoeft niet openbaar te worden gemaakt. Wel zal in het ontwerp van het besluit aan deze m.e.r.-beoordelingsbeslissing moeten worden toegelicht.

Voor plannen, die een kader vormen voor een activiteit waarvoor op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r. een m.e.r. moet worden doorlopen dan wel een formele m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd, moet een planMER worden opgesteld.

Toetsing aan Besluit m.e.r.

Onderhavig project (het verleggen van een weg, en het realiseren van een spoorweg-onderdoorgang) wordt als een activiteit genoemd in bijlage onderdeel D van het Besluit m.e.r. Categorie D.1.2 en/of D.11.2. Het betreft namelijk 'De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg ' en/of 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. De drempelwaarden zijn als volgt geformuleerd;

D.1.2:

In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

D.11.2:

"in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 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 m² of meer."

Het totale plangebied van onderhavig project blijft ruim onder de drempelwaarden zoals hierboven. Gezien het voorgaande zou een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd zijn.

Doel vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het doel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is het geven van inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit aan het bevoegd gezag. Er wordt in een vormvrije m.e.r.-beoordeling een antwoord gegeven op de vraag of er vanwege de uitvoering van de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. In voorliggend rapport wordt inzicht gegeven in de milieueffecten en daarmee vormt dit rapport de benodigde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het rapport is de aanmeldingsnotitie waarmee het college een m.e.r.-beoordelingsbeslissing wordt gevraagd over het bijbehorende bestemmingsplan.

Criteria voor toetsing

In het voorliggend rapport wordt op de milieueffecten van het voornoemde project ingegaan, waarbij, conform artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. juncto de leden 1 tot en met 3 van artikel 7.16 van de Wet milieubeheer, ingezoomd wordt op de volgende onderdelen:

- kenmerken van de activiteit;
- plaats waar de activiteit wordt verricht;

- kenmerken van de gevolgen van de activiteit.

Aan de hand van de behandeling van deze criteria wordt onderzocht of voor de ontwikkelingen al dan geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgen drie hoofdstukken waarin nader wordt ingegaan op het onderhavige project en de eventuele milieugevolgen. Navolgend wordt ingegaan op de kenmerken van het project in hoofdstuk 2, in hoofdstuk 3 wordt de plaats van het project beschreven en de kenmerken van het potentiële effect komen in hoofdstuk 4 aan bod. Het rapport wordt afgesloten met een eindconclusie in hoofdstuk 5.

2 Kenmerken van het project

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van het project besproken. De aard en de omvang van het project worden in beeld gebracht. Ook wordt gekeken naar overige aspecten: cumulatie, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en de risico op ongevallen.

2.2 Beschrijving project

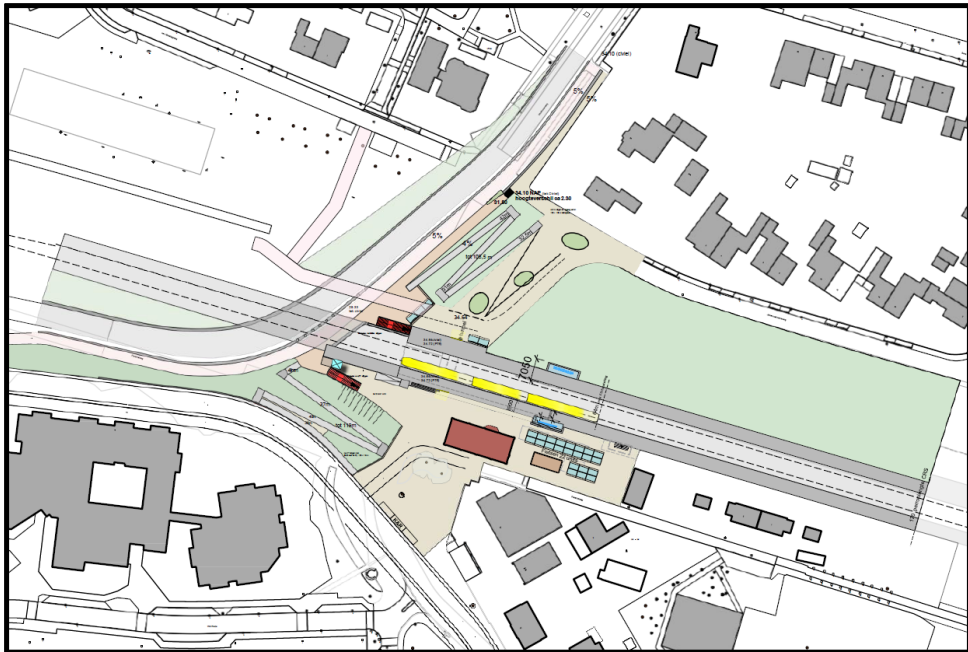
2.2.1 Planbeschrijving

Het voornemen bestaat om een onderdoorgang te maken onder het spoor ter plaatse van de huidige overgang van de Wolfhezerweg te Wolfheze. Met de aanleg van deze onderdoorgang verdwijnt de laatste grote Gelderse overweg op het traject Schiphol/Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Nijmegen/Duitsland. Het zorgt ervoor dat er voor de weggebruikers en het treinverkeer een veiligere situatie ontstaat en de barrière van de overweg verdwijnt.

Door de beoogde tunnel worden Wolfheze-Noord en -Zuid beter met elkaar verbonden, omdat er geen wachttijden meer zijn voor de spoorbomen. Met de extra treinen die in de toekomst op het traject verwacht worden, zouden de wachttijden bij het behouden van de spoorwegovergang alleen maar toenemen. De onderdoorgang bestaat uit twee rijstroken (één voor de beide richtingen) en één fietsstrook aan de zuidoostzijde van het tracé. Daarnaast is een kleinschalige loopbrug voorzien aan de noordzijde van het spoortracé van Wolfheze-Noord richting het stationsgebied.

Bij de bouw van de spooronderdoorgang wordt ook de toegankelijkheid van de perrons aangepakt, zodat het station straks ook voor mindervaliden goed bereikbaar is. Ook het spoor zelf wordt aangepast. Het meest noordelijke spoor en alle wissels verdwijnen. Daardoor staan de huizen in Wolfheze-Noord straks verder van het spoor af. Door het verdwijnen van de spoorwegovergang en het weghalen van wissels kunnen er in de toekomst meer en snellere treinen rijden. Ook de internationale treinen (ICE) van en naar Duitsland profiteren hiervan. De nieuwe inrichting van het spoor zorgt er eveneens voor dat de perrons nieuw worden aangelegd.

Navolgende afbeeldingen tonen een impressie van de beoogde situatie.



Concept-ontwerpplan spooronderdoorgang, april 2021 (Bron: Movaris)



Concept-ontwerpplan 3D, april 2021 (kijkrichting naar het oosten). Rechts de Wolfhezerweg. Bovenin het station en links de spooronderdoorgang en daarna de Wolfhezerweg en Johanna-hoeveweg. (Bron: Movaris)

2.3 Omvang van het project

De lengte van het wegtraject van de Wolfwezerweg dat gewijzigd wordt, bedraagt circa 200 meter. De weg wordt omgelegd en aangesloten op de Parallelweg. Hiernaast zal de maximumsnelheid worden aangepast naar 30 km/uur ter hoogte van de spoorwegonderdoorgang.

2.4 Overige kenmerken van het project

2.4.1 Cumulatie met andere projecten

Er is geen sprake van cumulatie bij onderhavige projectlocatie. Gezien voorgaande worden geen (significant) negatieve milieueffecten verwacht voor wat betreft cumulatie.

2.4.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Natuurlijke hulpbronnen zijn alle in de natuur aanwezige stoffen die van economisch nut kunnen zijn. Naast natuurlijke grondstoffen, die in productieprocessen gebruikt worden, maken hulpbronnen (economische) activiteiten mogelijk (deze worden daarbij niet verbruikt). De toetsing in deze paragraaf blijft beperkt tot het gebruik van natuurlijke hulpbronnen die binnen dan wel in de directe nabijheid van het projectgebied voorkomen.

Tijdens de realisatie van de beoogde nieuwbouw wordt tijdelijk gebruik gemaakt van brandstof, elektriciteit, eventueel spoelwater en eventueel grond bij de graafwerkzaamheden. De precieze hoeveelheden en te gebruiken bouwstoffen zijn op dit moment nog niet inzichtelijk te maken.

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.

2.4.3 Productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder

Tijdens de tijdelijke realisatie van de nieuwbouw wordt gewerkt met stikstof- en fijnstof-emitterende materieel (machines, etc.). Hiernaast zullen de aanlegwerkzaamheden in beperkte mate gepaard gaan met afvalstoffen (zoals overtollig bouwmaterialen) en hinder (bijv. geluid). Verder vindt geen productie plaats die leidt tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen.

De ontwikkeling heeft geen verkeersaantrekkende functie, maar zorgt wel voor een verandering in het verkeersregime en in aanpassingen van het lokale wegennet. De aanpassingen in het lokale wegennet kunnen effecten hebben wat betreft geluid. Omdat er verder geen sprake is van een verkeersaantrekkende functie en uitgegaan wordt van een verkeersveilige herinrichting van de wegen zijn andere mogelijke effecten op het gebied van geluid, lucht en verkeer (bijvoorbeeld hinder, doorstroming, veiligheid) uit te sluiten.

2.4.4 Risico van ongevallen

Onderhavig project vormt in algemene zin geen bijzonder risico voor de omgeving. Het project brengt geen wezenlijke risico's met zich mee.

3 Plaats van het project

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de omgeving waarin de activiteiten plaatsvinden, alsmede de eventuele kwetsbaarheid van dit gebied voor de voorgenomen activiteiten. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

3.2 Het bestaande grondgebruik

Door het dorp Wolfheze loopt de spoorlijn Utrecht-Arnhem. In Wolfheze, ter hoogte van de kruising van de Wolfhezerweg en de Parallelweg, ligt het station Wolfheze. Het station is gelegen ten oosten van de spoorwegovergang van de Wolfhezerweg. Op dit station halteren de 'sprinters'. In Wolfheze gaat het spoor nabij het station over van twee spoorlijnen naar drie spoorlijnen. Het station heeft in het zuiden een perron en een middenperron. Het voormalige stationsgebouw aan de Parallelweg 5 is niet meer als zodanig in gebruik. Hier is nu een dorpswinkel gevestigd met een horecafaciliteit (snackbar). Direct ten oosten van dit gebouw zijn fietsenstallingen gevestigd. Onder het spoor ligt een tunnel voor voetgangers. Het middenperron is vanuit die tunnel (uitsluitend) met trappen bereikbaar.

De, grofweg, noord-zuid gelegen Wolfhezerweg is een belangrijke ontsluitingsweg van Wolfheze. Deze kruist het spoor op het maaiveld met overwegbomen. De Wolfhezerweg verbindt, omdat het de enige oversteek van het spoor bevat in Wolfheze, het zuidelijke deel van Wolfheze met het noordelijke deel. Nabij de spoorwegovergang sluit in het zuidwesten de Parallelweg aan op de Wolfhezerweg. Hier is ook een parkeerstrook aanwezig. Ten zuiden van de Parallelweg ligt het terrein van de zorginstelling Pro Persona. Aan de noordzijde van spoor en ten westen van de Wolfhezerweg ligt een groenstrook met enkele bomen en een speel- c.q. evenemententerrein. Net voorbij deze groenstrook sluiten de Van Mesdagweg en de Johannahoeveweg aan op de Wolfhezerweg. Hierna is een luchtfoto van de bestaande situatie opgenomen.



Luchtfoto plangebied 2021 (kijkrichting naar het noorden), station Wolfheze en huidige spoorovergang van de Wolfhezerweg (Bron: Geo-obliek; Slagboom en Peeters)

3.3 Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

3.3.1 Inleiding

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 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. Echter, behalve gebieden die op grond van de richtlijn als gevoelig worden beschouwd, zijn er ook gebieden waar krachtens nationale en provinciale regels in het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling rekening mee dient te worden gehouden.

Het resultaat van de analyse wordt hierna beknopt gepresenteerd. Wanneer er een grote relevantie is voor de in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling centraal staande ingrepen, wordt er een toelichting gegeven.

3.3.2 Overzicht gevoelige gebieden bijlage III EU-Richtlijn

In de navolgende tabel is de toetsing opgenomen aan alle typen gebieden zoals genoemd in bijlage III van de Richtlijn.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Wetlands	Conventie van Ramsar	In de directe nabijheid van het projectgebied is geen aangewezen Wetland aanwezig.
Kustgebieden		Het projectgebied is niet gelegen in een kustgebied.
Berggebieden en bosgebieden	Wet natuurbescherming	Het projectgebied is niet gelegen in een berggebied of bosgebied.
Reservaten en natuurparken: - Nationale Landschappen - Nationale parken	Nationale Landschappen zijn benoemd in de Nota Ruimte Nationale Parken zijn onderdeel van de EHS.	Het projectgebied ligt in het Nationale Landschap 'Veluwe' (zie verder onder 1). Het plangebied ligt niet in een Nationaal Park.
Speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)	Wet natuurbescherming	In de omgeving van het projectgebied liggen Natura 2000-gebieden (zie verder onder 2).
Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	Europese milieuriichtlijnen (o.a. kaderrichtlijn Luchtkwaliteit, kaderrichtlijn water)	Het projectgebied ligt niet in gebieden waar basis van communautaire wetgeving reeds normen worden overschreden.
Gebieden met hoge bevolkingsdichtheid		Het projectgebied is niet gelegen in een gebied met hoge bevolkingsdichtheid.
Landschappen van - historisch belang - cultureel belang	- Verdrag van Valletta - Monumentenwet - Gemeentelijk landschaps-	Er bevinden zich geen historische structuren of wegen binnen het plangebied. Ook zijn er

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
○ beschermd stads- en dorpsgezicht • archeologisch belang	ontwikkelingsplan	in het plangebied geen Rijks- en/of gemeentelijke beschermde monumenten of anderszins karakteristieke panden aanwezig.

1. Nationaal Landschap

Het plangebied is gelegen binnen het Nationaal Landschap de Veluwe. In het verleden heeft het Rijk een aantal Nationale Landschappen aangewezen. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap om zodoende meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk. De provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor de nationale landschappen. Zij nemen een gedetailleerde begrenzing op in hun structuurvisies en werken daarin per nationaal landschap benoemde kwaliteiten uit.

Het plangebied is gelegen in het nationaal landschap Veluwe. Dit gebied omvat het grootste aaneengesloten bosgebied van Nederland, en maakt deel uit van de IJsselvallei en de overgangszone naar het IJsselmeer. De kernkwaliteiten zijn dan ook groot, aaneengesloten bosgebied en actieve stuifzanden. Binnen het grote bosgebied liggen nog actieve stuifzanden, grote en kleine heidegebieden en enkele landbouwenclaves. Ontwikkelingen zijn enkel mogelijk wanneer de kernkwaliteiten niet worden aangetast.

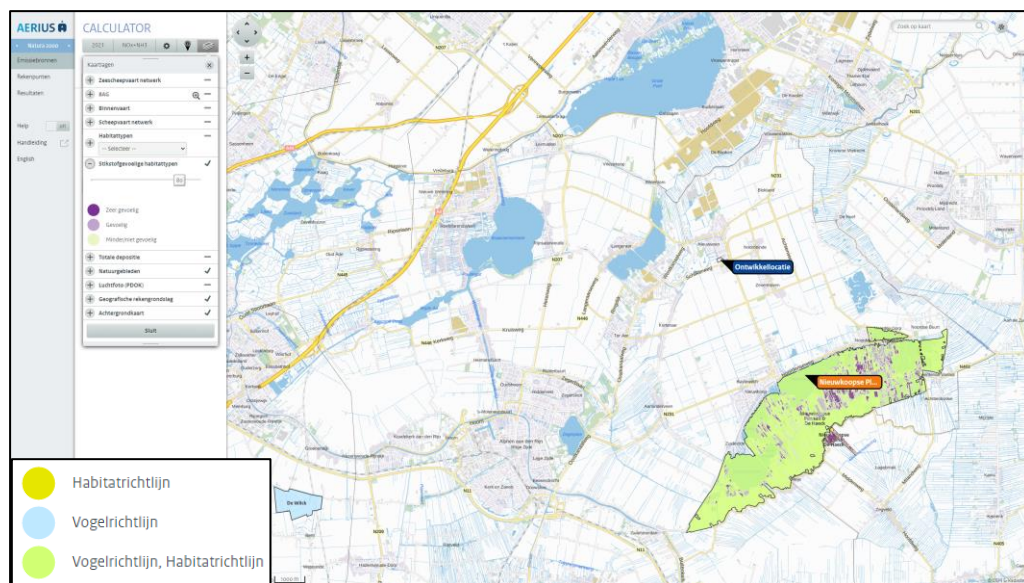
In voorliggende situatie maakt het plangebied reeds onderdeel uit van de bebouwde kom van Wolfheze en reeds ingericht ten behoeve van stedelijke functies en voorzieningen. In de beoogde situatie zal dit ongewijzigd blijven. Dat geldt ook voor het karakter van het plangebied. Van aantasting van aanwezige kernkwaliteiten van het nationaal landschap is om die reden geen sprake. Dit aspect is daarom niet nader behandeld in hoofdstuk 4.

2. Natura 2000-gebied

Natura 2000 is het netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie, die worden beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). Deze richtlijnen geven aan welke typen natuur en welke soorten beschermd moeten worden. De lidstaten wijzen daarvoor speciale beschermingszones aan en moeten instandhoudingsmaatregelen nemen om deze gebieden te beschermen.

Het plangebied is omgeven door het Natura 2000-gebied de Veluwe, en ligt op circa 250 afstand van dit natuurgebied. Het Natura 2000-gebied Rijntakken bevindt zich op circa 4,2 kilometer afstand. Andere Natura 2000-gebieden bevinden zich op grotere afstand van het plangebied

Met het plan wordt een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt. Het is uitgesloten dat bijvoorbeeld licht of geluid afkomstig van de ontwikkeling op deze grote afstand het Natura 2000-gebied kan verstoren. Wel is met de ontwikkeling een toename van stikstofemissie te verwachten. Dit aspect wordt daarom in hoofdstuk 4 nader onderzocht.



Kaart met globale ligging van het plangebied (aangeduid met locatie) ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden. (Bron: AERIUS-Calculator).

3.3.3 Toetsing overige gevoelige gebieden

Naast de gebiedstypen die specifiek zijn genoemd in bijlage III van de Richtlijn, is getoetst aan de gevoelige gebieden op grond van overig nationale of provinciale wetgeving of beleid.

Type gebied	Juridisch kader	Relevantie voor de activiteit
Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur)	Provinciale verordening	Het projectgebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).
Gebied geschikt voor beschermde soorten	Wet natuurbescherming	Het projectgebied is mogelijk geschikt voor beschermde soorten (zie verder onder 3).
Weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied	Provinciale verordening	Het projectgebied ligt niet in een beschermingsgebied voor weidevogels en ligt ook niet in de nabijheid van een dergelijk gebied.
Stiltegebied	Wet milieubeheer Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een stiltegebied.
Bodembeschermingsgebied	Provinciale verordening	Het projectgebied is niet gelegen in een bodembeschermingsgebied.
Grondwaterbeschermingsgebied	Provinciale verordening	Het projectgebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied. Wel ligt het projectgebied in een 'intrekgebied' (zie onder 4).

3. Beschermde soorten

Gelet op het karakter van het plangebied en haar omgeving kunnen mogelijk beschermde dier- of plantensoorten aanwezig zijn, dit aspect wordt daarom in hoofdstuk 4 nader onderzocht.

4. Intrekgebied

Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied. Wel ligt het plangebied in een intrekgebied. Intrekgebieden zijn beschermingsgebieden voor grondwater binnen de provincie Gelderland waarbinnen het grondwater binnen duizend jaar bij een pompput voor de openbare drinkwatervoorziening kan zijn. Binnen deze gebieden is de winning van fossiele energie niet mogelijk.

Gezien het feit dat de ontwikkeling een spooronderdoorgang met bijbehorende infrastructuurle maatregelen mogelijk maakt en er geen vervuilende activiteiten plaats gaan vinden, kan worden uitgesloten dat sprake is van een negatief milieueffect op het grondwater. Er zijn daarom geen negatieve effecten te verwachten op het intrekgebied. Dit aspect wordt in hoofdstuk 4 daarom ook niet nader onderzocht.

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de activiteiten. In dit hoofdstuk gaat het om de interactie tussen beide voorgaande hoofdstukken. Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld. Voor alle thema's geldt dat conform de Europese richtlijn gelet wordt op de duur, frequentie en onomkeerbaarheid van het effect. Tevens wordt aandacht besteed aan de mogelijke cumulatieve effecten op de diverse aspecten als gevolg van de komst van de woningen.

Hoofdstuk 2 laat zien dat het project de realisatie van een spoorwegonderdoorgang te Wolfheze betreft, waarbij ook wijzigingen aan wegen worden aangebracht. Dit is een ontwikkeling die niet zorgt voor de aantrekking van verkeer, maar wel zorgt voor een verandering in het verkeersregime. Gezien de veranderingen zijn met name de onderwerpen verkeer en geluid mogelijke knelpunten.

Hoofdstuk 3 laat zien dat de omgeving van het projectgebied een beperkt aantal kwetsbaarheden kent. In de omgeving van het projectgebied bevindt zich een Natura 2000-gebied. Daarnaast kunnen beschermde dier- of plantensoorten in het projectgebied aanwezig zijn.

Nader te beoordelen aspecten

Op basis van de voorgaande twee hoofdstukken worden de volgende milieuaspecten in dit hoofdstuk nader behandeld:

- natuur: Het project kan wat betreft soortenbescherming leiden tot negatieve milieueffecten op beschermde flora en fauna. Ook zijn er vanuit de gebiedsbescherming mogelijk negatieve milieueffecten als gevolg van stikstofdepositie.
- geluidshinder: Het project brengt een verandering teweeg aan de Wolfhezerweg en de Parallelweg. Derhalve is onderzocht of de geluidbelasting op omliggende woningen toeneemt in akoestisch onderzoek.

Aspecten waarbij op voorhand geen effecten zijn te verwachten

Van de overige milieuaspecten wordt op basis van de beoordeling van de kenmerken het concrete project en de bestaande situatie zoals omschreven in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten. Om alle aspecten nog kort langs te lopen:

- externe veiligheid: De functies in onderhavig project leiden niet tot externe veiligheidseffecten.
- verkeer: De wijzigingen aan de Wolfhezerweg en Parallelweg zullen niet leiden tot extra verkeersbewegingen. Het aanleggen van de spoorwegonderdoorgang heeft juist als doel een veiligere situatie en betere doorstroming te realiseren. Er wordt wel een nieuwe T-splitsing aangelegd, maar hier geldt in de nieuwe situatie een lagere snelheid van 30 km/uur. Derhalve hoeft deze T-splitsing niet te leiden tot onveilige situaties. Er is derhalve geen sprake van een negatief milieueffect wat betreft het aspect verkeer.

- luchtkwaliteit: Onderhavige ontwikkeling zorg niet voor een toename van verkeer, en maakt ook geen extra milieugevoelige functies mogelijk. Ook is ter plaatse geen (of bijna) sprake van een overschrijding van de geldende normen.
- cultuurhistorie: Er is geen sprake van negatieve effecten voor cultuurhistorische waarden door onderhavig project.
- archeologie: Er is geen sprake van negatieve effecten voor archeologische waarden door onderhavig project.
- water: Hoewel er met het project sprake is van toevoeging van verharding, kan dit op locatie goed worden opgevangen. In het plan is voldoende onverharde ruimte voor het hemelwater om te infiltreren in de bodem. Ook is met onderhavige ontwikkeling geen sprake van een verslechtering van de waterkwaliteit. Daarnaast geldt dat het grondwater lokaal diep is gelegen. De gevolgen voor de waterhuishouding zijn op voorhand zeer beperkt tot niet bestaand.
- bodem: Onderhavig project bevat geen onderdelen die mogelijk bedreigend zijn voor de bodem.
- geurhinder: De functies in onderhavig project leiden niet tot geurhinder.

De voorgaande aspecten worden daarom in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nader besproken.

Opzet van de beoordeling

De inhoud van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is met name gebaseerd op algemeen beschikbare informatie, aangevuld met onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan.

4.2 Natuur

4.2.1 Huidige situatie

Het plangebied is gelegen ter hoogte van de spoorwegovergang in Wolfheze. De locatie ligt in de buurt van meerdere wegen, het station Wolfheze, enkele stroken groen en woningen. Ten zuidwesten ligt het terrein van Pro Persona.

De directe omgeving van het plangebied kenmerkt zich voornamelijk door de aanwezigheid van infrastructuur en woningen. Onderstaande afbeeldingen geven een impressie van het gebied.



Luchtfoto plangebied 2021 (kijkrichting naar het westen). Onderaan het station Wolfheze en de huidige spoorovergang van de Wolfhezerweg. Links de parallelweg langs het spoor en rechts de Van Mesdagweg nabij het spoor (bron: Geo-obliek; Slagboom en Peeters)



Luchtfoto plangebied 2021 (kijkrichting naar het oosten). Bovenaan het station Wolfheze en huidige spoorovergang van de Wolfhezerweg. Rechts langs het spoor de parallelweg en de huidige parkeerplaatsen. Helemaal rechts de gebouwen en het terrein van Pro Persona. (bron: Geo-obliek; Slagboom en Peeters)

4.2.2 Effecten ontwikkeling

Middels een quick scan natuur¹ is onderzocht of er beschermde natuurwaarden, volgens de nu geldende natuurwet- en regelgeving, aan- of afwezig zijn in het plangebied. Naast beschermde natuurwaarden in het plangebied is ook nagegaan of de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, mogelijk negatieve effecten kan hebben op beschermde natuur buiten het plangebied. Navolgend worden kort de conclusies van de onderzoeken uiteengezet.

Beschermde natuurgebieden (Natura 2000)

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in het kader van de Wet natuurbescherming is aangewezen. Echter, het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Veluwe) ligt op circa 250 meter afstand. Met de geplande ruimtelijke ontwikkeling is een toename in stik-

¹ EKOZA Ecologisch Advies. Quickscan Flora en Fauna Onderdoorgang Wolfheze. Projectnummer: 20.072 d.d. 30-04-2020

stofuitstoot in het plangebied mogelijk. Zo kan bij eventuele sloop en nieuwbouw door de aanwezige machines stikstof worden uitgestoten. Met de inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) en het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) per 01 juli 2021 heeft de wetgever een gedeeltelijke vrijstelling mogelijk gemaakt van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof voor activiteiten van de bouwsector.² Deze vrijstelling geldt voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten waarvan de emissies tijdelijk en beperkt zijn. Daarbij inbegrepen zijn de voertuigbewegingen die onlosmakelijk verbonden zijn aan deze activiteiten. De wetgever verwacht wel van initiatiefnemer een inspanningsverplichting om bij bouw- en sloopwerkzaamheden gebruik te maken van zo schoon mogelijk materieel. In het licht van deze vrijstelling voor de bouw- en sloopwerkzaamheden is een berekening van stikstofemissie en bijbehorende stikstofdepositie niet vereist. Het is immers aannemelijk dat door het tijdelijk karakter van de emissies door bouwactiviteiten de stikstofemissie op landelijk niveau gelijk blijft en slechts een klein aandeel vormt van de totale stikstofdepositie, te weten circa 1,3 procent van de stikstofdeken.³ Significante negatieve milieueffecten ten gevolge van de aanlegfase kunnen dus op voorhand worden uitgesloten.

Van een verkeersaantrekkende werking door het aanleggen van de spoorwegin-doorgang is geen sprake. Er zal juist een betere doorstroming ontstaan, waardoor minder filevorming optreedt. Het is wel mogelijk dat een lichte toename aan verkeer optreedt vanwege de betere doorstroming, echter wordt deze toename als niet significant geschat.

Uit de beoordeling blijkt dat significante negatieve effecten van het plan voor zowel de aanleg- als gebruiksfase op voorhand zijn uitgesloten. Een vergunning ten behoeve van de Wet natuurbescherming is daarom niet nodig zijn.

Beschermde soorten

Uit de quick scan volgt dat de beoogde ontwikkeling mogelijk negatieve gevolgen heeft op de steenmarter, wezel, vleermuizen, zandhagedis en hazelworm. Nader onderzoek is noodzakelijk.

Met een nader onderzoek naar soorten⁴ is onderzocht of kan worden uitgesloten dat de aanwezige beschermde diersoorten negatieve effecten ondervinden door de voorgenomen ontwikkeling. Uit het onderzoek blijkt dat er een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd dient te worden gezien de aanwezigheid van een zandhagedis. Tevens dienen mitigerende en compenserende maatregelen genomen te worden om negatieve effecten op soorten en individuen zoveel als mogelijk het voorkomen.

In het kader van de Wet Natuurbescherming geldt de algemene zorgplicht. Er kan vanuit worden gegaan dat men zich houdt aan de zorgplicht. Zo kunnen significante negatieve effecten uitgesloten worden.

² <https://www.aanpakstikstof.nl/actueel/nieuws/2021/06/18/stikstofwet-gaat-in-per-1-juli-2021>

³ <https://www.aanpakstikstof.nl/themas/woningbouw/vragen-en-antwoorden/over-de-kamerbrief-van-13-oktober-2020-vrijstelling>

⁴ EKOZA Ecologisch Advies. Nader onderzoek ecologie. Onderdoorgang Wolfheze. Projectnummer 20.178b d.d. 25-01-2021

Conclusie

Ervan uitgaande dat een ontheffing Wet natuurbescherming verkregen wordt, en eventuele mitigerende maatregelen en de zorgplicht worden opgevolgd, kunnen de negatieve gevolgen van het plan minimaal blijven. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er op zijn hoogst sprake zal zijn van een zeer beperkt negatief milieueffect. In ieder geval kan worden uitgesloten dat sprake is van een belangrijk nadelig gevolg voor het milieu.

4.3 Geluid

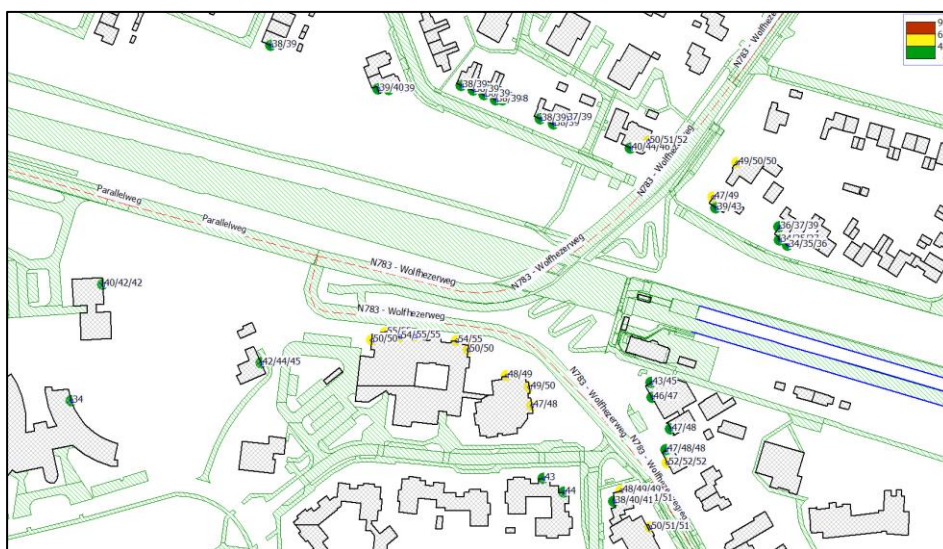
4.3.1 Huidige situatie

De locatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, waar verwacht kan worden dat in de bestaande situatie reeds sprake is van een merkbaar geluidsniveau als gevolg van de omliggende wegen.

4.3.2 Effecten ontwikkeling

In de toekomstige situatie zal de Wolfhezerweg verlegd worden en wordt de maximum snelheid verlaagd. Gezien de wijziging aan de weg dient te worden onderzocht of mogelijk sprake is van een merkbare toename van de geluidbelasting optreedt op omliggende woningen.

Uit de Wet geluidhinder is af te leiden dat bij een geluidstoename van 1,5 dB de geluidstoename merkbaar toeneemt en mogelijk maatregelen gewenst zijn. Op basis van het door SAB uitgevoerde akoestisch onderzoek⁵ is mogelijk sprake van een merkbare toename van de geluidbelasting bij een aantal woningen. Er is eveneens sprake van een afname van de geluidbelasting bij woningen. Onderstaand is de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.



Berekende geluidbelasting vanwege de Wolfhezerweg gecumuleerd met de Parallelweg bij toekomstige situatie (spoorwegonderdoorgang) (inclusief aftrek art. 110g Wgh)

⁵ SAB (2021). Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wolfhezerweg, Wolfheze. Projectnummer: 210450

Wolfheze 2	-1,6	-	-
Wolfheze 2	-0,2	-	-
Wolfheze 2	6,5	5,7	-
Wolfheze 2	6,1	5,5	-
Wolfheze 2	4,4	4,0	-
Wolfheze 2	1,4	0,8	-
Wolfheze 2	7,0	6,0	-
Wolfheze 2	0,1	-0,6	-
Wolfheze 2	0,5	-0,4	-
Wolfheze 2	-0,3	-1,0	-
Wolfheze 20	2,4	2,6	2,6
Wolfhezerweg 81	0,1	0,1	-0,1
Wolfhezerweg 81	-0,5	-0,9	-1,0
Wolfhezerweg 84	0,1	0,0	0,0
Wolfhezerweg 85	-0,2	-0,5	-
Wolfhezerweg 86	-0,7	-0,7	-0,9
Wolfhezerweg 86	0,2	0,1	0,0
Wolfhezerweg 86	1,8	2,1	2,0
Wolfhezerweg 87	-2,4	-2,6	-
Wolfhezerweg 87	-5,0	-4,7	-
Wolfhezerweg 91	-4,5	-3,7	-
Wolfhezerweg 91	-8,3	-6,1	-
Wolfhezerweg 93	-3,0	-2,5	-2,4
Wolfhezerweg 94	-9,1	-6,3	-4,5
Wolfhezerweg 94	-4,4	-3,7	-3,5

Uit bovenstaande tabel blijkt dat bij 14 adressen een merkbare afname is van de geluidbelasting, en bij drie adressen een merkbare toename. Gezien bij het grootste deel van de adressen een lagere geluidbelasting optreedt, is niet te stellen dat onderhavige ontwikkeling tot een significant negatief milieueffect leidt op het gebied van geluid. Overigens is enkel voor de Wolfheze 2 sprake van een geluidbelasting waarbij de (gehanteerde) voorkeursgrenswaarde (48 dB) wordt overschreden, wat betekent dat dit het enige adres is waar mogelijk sprake is van een effect op het huidige woon- en leefklimaat. Hiervoor dienen extra gevelmaatregelen te garanderen dat het woon- en leefklimaat (binnenniveau) nog voldoet aan de normen.

Indien maatregelen getroffen worden bij (zorg)woningen aan de Wolfheze 2, of nader onderzoek uitwijst dat een acceptabel binnenniveau kan blijven worden gewaarborgd, zal geen sprake zijn van een belangrijk negatief milieueffect voor het aspect geluid.

5 Conclusie

In voorliggend rapport is beoordeeld of als gevolg van de realisatie van een spoorwegonderdoorgang, en het verleggen van een aantal wegen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten.

De navolgende tabel geeft een overzicht van de beoordeelde milieuaspecten en de daarbij behorende conclusies weer, zoals deze in hoofdstuk 4 aan bod zijn gekomen.

Aspect	Beoordeling milieueffecten
Natuur (gebiedsbescherming)	Het uitgevoerde natuuronderzoek wijst uit dat significant negatieve effecten op het nabijgelegen Natura 2000-gebied niet aan de orde zijn. Hiermee worden geen negatieve milieueffecten verwacht.
Natuur (soortenbescherming)	De aanwezigheid van beschermde soorten is grotendeels uitgesloten middels een flora en fauna onderzoek. Wel is een ontheffing Wet natuurbescherming nodig voor de zandhagedis. Indien deze ontheffing wordt verkregen, en de broedperiode voor vogels en de zorgplicht uit de Wet Natuurbescherming in acht worden genomen, zijn de negatieve effecten op zijn hoogst beperkt. Dit effect kan zeker niet als een belangrijk nadelig gevolg voor het milieu worden gekwalificeerd.
Geluid	Als gevolg van het verleggen van de wegen zal er sprake zijn van een ander geluidklimaat ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee zou sprake kunnen zijn van een toename van geluidshinder op bestaande omringende woningen. Akoestisch onderzoek toont aan dat enkel bij de Wolfheze 2 mogelijk geen goed woon- en leefklimaat gewaarborgd is. Hiervoor dient nader onderzoek uitgevoerd te worden, om uitsluitel te geven, dan wel benodigde maatregelen op te stellen. Ervan uitgaande dat dergelijk onderzoek uitgevoerd wordt, en maatregelen worden getroffen is hoogstens sprake van een beperkt negatief milieueffect. Dit effect kan zeker niet als een belangrijk nadelig gevolg voor het milieu worden gekwalificeerd.

De uitkomst van de in voorgaande hoofdstukken uitgevoerde toets is dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het plan die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De conclusie is dan ook dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het volgen van een m.e.r.-(beoordelings-) procedure is daarom niet nodig.

Gebruikte onderzoeken/bronnen

Onderzoeken

- Quick scan natuur
- Nader onderzoek Wet natuurbescherming
- Akoestisch onderzoek

Bronnen

- Risicokaart www.risicokaart.nl
- Atlas leefomgeving <http://www.atlasleefomgeving.nl/kijken>
- Publieke Dienstverlening op de kaart (PDOK) <http://pdokviewer.pdok.nl/>
- Milieu-kenniscentrum Infomil <http://www.infomil.nl/>
- CBS-Statline, statistische informatie <http://statline.cbs.nl/Statweb/>
- Wetgeving, overheidsportal <http://wetten.overheid.nl/zoeken>
- AERIUS Calculator, kaartbeeld Natura 2000 <https://calculator.aerius.nl/calculator/>
- Natura 2000 Database
<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx>