

Memo

memonummer 1
datum 6 april 2016
aan Gemeente Veenendaal
van Daan Hollemans
kopie Marijke Visser-
Poldervaart
project
projectnr.
betreft Vormvrije m.e.r.-beoordeling bestemmingsplan spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord-Voorpoort

1 Inleiding

Deze memo beschrijft de analyse van de noodzaak om een milieueffectrapportage op te stellen vanwege het nieuwe bestemmingsplan voor twee spooronderdoorgangen (een in de Nieuweweg Noord en een in de Voorpoort) in Veenendaal. De conclusie van de analyse is dat er geen noodzaak is tot het doorlopen van een m.e.r.- (beoordelings)procedure. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling verwoordt de overwegingen die aan deze conclusie ten grondslag liggen en beschrijft samengevat het voornemen en de potentiële effecten daarvan, conform 'Bijlage III Europese richtlijn milieubeoordeling projecten'.

1.1 M.e.r.-plicht

Het doel van een milieueffectrapportage is zorgen dat milieuaspecten een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgen. Een milieueffectrapportage is een hulpmiddel dat het bevoegd gezag kan gebruiken bij het nemen van besluiten over een project of een plan die mogelijk consequenties hebben voor het milieu. In de Wet milieubeheer en het 'Besluit van 4 juli 1994, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieu-effectrapportage van de Wet milieubeheer' (Besluit milieueffectrapportage) wordt onderscheid gemaakt in:

- een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER);
- een m.e.r.-plicht voor projecten (projectMER).

Een planMER is verbonden aan de besluiten van de overheid die een kader scheppen voor een m.e.r.- (beoordelingsplichtige)activiteit. De projectMER is gekoppeld aan de besluiten van de overheid die de uitvoering van een m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteit direct mogelijk maken.

In eerdergenoemd besluit bestaat een belangrijk onderscheid tussen onderdeel C en onderdeel D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.- plicht. Voor dergelijke plannen moet dus een milieueffectrapportage worden opgesteld en moet de gehele m.e.r.-procedure worden doorlopen. In bijlage D zijn activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden is een m.e.r. niet noodzakelijk en dan hoeft niet de gehele m.e.r.-procedure te worden doorlopen. In het laatste geval is sprake van een m.e.r.-beoordeling.

1.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling houdt in dat het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Veenendaal) moet bepalen of de realisatie en het gebruik van de spooronderdoorgangen aan de Nieuweweg Noord en de Voorpoort leiden tot belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, die het doorlopen van een (niet-vormvrije) m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure noodzakelijk of wenselijk maken. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is vormvrij in vorm en proces. Er hoeft geen apart besluit voor genomen te worden, de afweging maakt onderdeel uit van de afweging in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op de onderzoeken naar de gebiedsaspecten zoals die in het ontwerpbestemmingsplan 'Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord – Voorpoort' zijn opgenomen. Aanvullende informatie over een bepaald onderdeel van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan worden gevonden in de paragraaf waar het desbetreffende onderdeel uitgebreider beschreven is.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaat uit drie delen: een beschrijving van de kenmerken van het project, een beschrijving van de plaats van het project en een analyse van de kenmerken van de potentiële effecten die het project tot gevolg kan hebben.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven waarom voor dit initiatief een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd kan worden om het initiatief te toetsen. De kenmerken van het project worden in dat hoofdstuk beschreven.

Vervolgens worden in hoofdstuk 3 een beschrijving gegeven van de plaats van het project.

In hoofdstuk 4 worden de kenmerken van het potentiële effect beschreven en wordt de conclusie weergegeven.

2 Kenmerken van het project

2.1 Beschrijving initiatief

Het initiatief tot aanleg van de spooronderdoorgangen bestaat binnen de gemeente Veenendaal uit de volgende onderdelen:

1. nieuwe spooronderdoorgang Voorpoort voor autoverkeer;
2. nieuwe spooronderdoorgang voor Nieuweweg Noord voor langzaam verkeer;
3. opheffing van de huidige overwegen in de Voorpoort en de Nieuweweg Noord;
4. afwaarderen van de huidige provinciale wegen naar lokale ontsluitingswegen;
5. ontsluiting Fort aan de Buursteeg en verbeteren loop- en fietsverbindingen met NS-station.

Onder de huidige spooronderdoorgangen liggen twee gasleidingen, een leiding van defensie en een gasleiding. Het tracé van de defensieleiding blijft behouden en de leiding wordt onder de spooronderdoorgangen gelegd. De gasleiding onder de spooronderdoorgangen is in november 2015 verlegd. Omdat die gasleiding al verlegd is, wordt deze niet beschouwd in de analyse van de noodzaak tot het uitvoeren van milieueffectonderzoek. Het wijzigen van de diepteligging van de defensieleiding wordt wel beschouwd in de bovengenoemde analyse.

Concreet blijven er daarmee drie ingrepen over waarvoor milieuonderzoek mogelijk noodzakelijk is:

- wijziging van een provinciale weg;
- wijzigingen aan het spoor;
- wijzigingen aan de leiding van defensie.

2.2 Bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage

Bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage bevat een overzicht van plannen, activiteiten en besluiten waarvoor het uitvoeren van een MER noodzakelijk is en bevat vier onderdelen die mogelijk relevant zijn (tabel 2.1).

tabel 2.1 Analyse bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage

Onderdeel	Omschrijving onderdeel	Relevant ja/nee	Motivatie
C1.2	Aanleg van een auto(snel)weg	Nee	Het initiatief voorziet niet in de realisatie van een auto(snel)weg ¹ .
C1.3	Aanleg, wijziging of uitbreiding van en weg bestaande uit vier rijstroken of meer of verlegging/verbreding van bestaande wegen met twee rijstroken of minder tot wegen met vier rijstroken of meer niet zijnde een auto(snel)weg.	Nee	Er is geen sprake van wegen die in de huidige situatie vier of meer rijstroken hebben. Verder is er geen sprake van een uitbreiding van de bestaande wegen naar wegen met vier of meer rijstroken.
C2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand.	Nee	Behoudens het opheffen van de spoorwegovergangen is er geen sprake van een wijziging van de spoorweg.

¹ Een auto(snel)weg is gedefinieerd als een weg die bestemd is voor autoverkeer, die alleen toegankelijk is via knooppunten of door met verkeerslichten geregelde kruisingen (ook rotondes) en waarop een stop- en parkeerverbod geldt. De wegen waarin het initiatief voorziet zijn niet uitsluitend bestemd voor autoverkeer, ook toegankelijk via kruisingen die niet met verkeerslichten geregeld zijn en kennen geen stop- dan wel parkeerverbod.

			De spooronderdoorgangen hebben geen gevolgen voor de huidige spoorweg.
C8.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie, chemicaliën of voor het transport van kooldioxide (CO ₂) stromen ten behoeve van geologische opslag, inclusief de desbetreffende pompstations.	Nee	Er is geen sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding ten bate van geologische opslag. Verder wordt als randvoorwaarde gesteld dat een buisleiding een diameter moet hebben van meer dan 80 centimeter en een lengte van meer dan 40 kilometer, ook daar is geen sprake van.

Zoals tabel 2.1 laat zien, is er geen noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapportage zoals bedoeld in bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage. Wel is er mogelijk sprake van een noodzaak tot het opstellen van een m.e.r.-beoordeling.

2.3 Bijlage D bij het Besluit milieueffectrapportage

De plannen, activiteiten en besluiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden zijn gespecificeerd in bijlage D bij het Besluit milieueffectrapportage. De tabel 2.2 bevat een analyse van de vereisten uit die bijlage.

tabel 2.2 Analyse bijlage D bij het Besluit milieueffectrapportage

Onderdeel	Omschrijving onderdeel	Relevant ja/nee	Motivatie
D1.1	De wijziging of uitbreiding van een auto(snel)weg over een lengte van vijf kilometer of meer.	Nee	Zoals tabel 2.1 toelicht is er geen sprake van een auto(snel)weg, verder is het te wijzigen tracé korter dan vijf kilometer.
D1.2	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, auto(snel)weg over een lengte van vijf kilometer of meer.	Nee	In de huidige situatie hebben de wegen in het plangebied geen vier rijstroken of meer. De bestaande wegen worden niet verbreed tot wegen met vier of meer rijstroken. De lengte van de te wijzigen wegen is korter dan vijf kilometer.
D2.2	Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.	Nee	De realisatie van de spooronderdoorgangen heeft geen gevolgen voor de spoorweg. Er wordt niet voorzien in de realisatie van een bijzondere constructie dan wel de aanleg van een

			extra spoor. Het spoor blijft als gevolg van het initiatief ongewijzigd.
D8.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas (met uitzondering van een buisleiding voor het transport van aardgas), olie of CO ₂ -stromen ten behoeve van geologische opslag of de wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van chemicaliën.	Nee	Er is geen sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding ten bate van geologische opslag.

Er is, zoals tabel 2.2 laat zien, ook geen sprake tot het opstellen van een m.e.r.-beoordeling. Bovendien zouden de activiteiten, indien deze overeen kwamen met de genoemde categorieën (D1.1 en D1.2) niet boven de genoemde drempelwaarden uitkomen die genoemd zijn in het Besluit m.e.r.

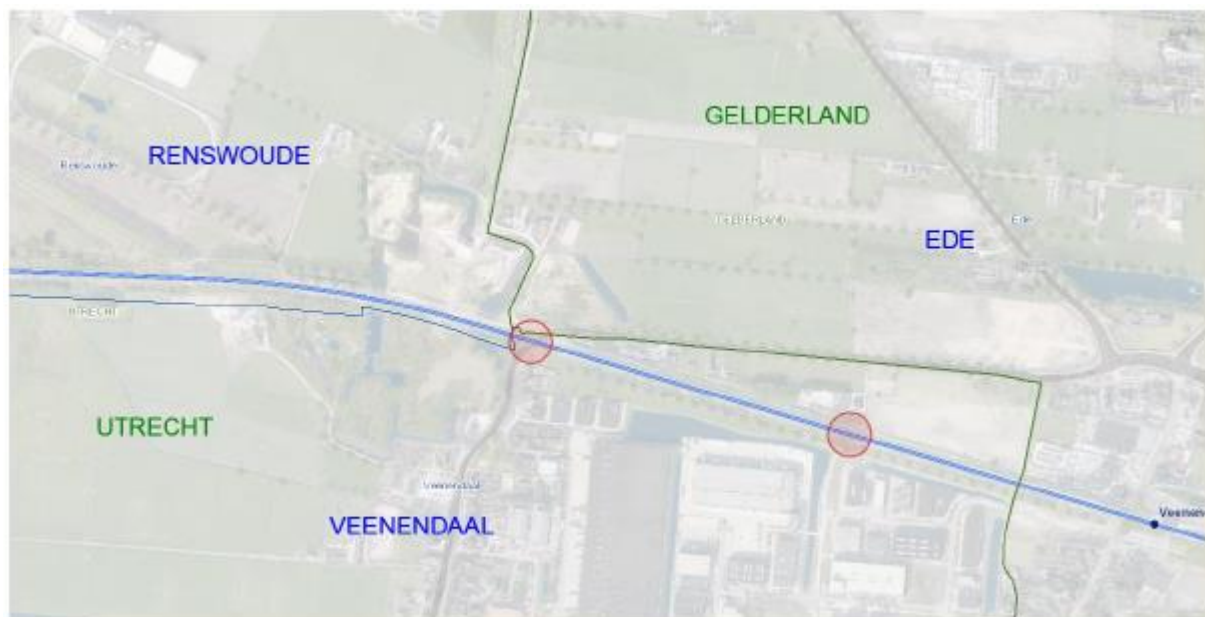
Het voornemen is geen activiteit, zoals bedoeld in de bijlagen van het Besluit m.e.r. Echter, een uitspraak van het Europees Hof van Justitie nuanceert deze conclusie. Volgens het Europees Hof van Justitie is een beoordeling van de gevolgen voor het milieu daarom alsnog nodig ten aanzien van ruimtelijke projecten, indien belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet op voorhand uitgesloten kunnen worden. Omdat de activiteit onder de drempelwaarde blijft, zijn er geen vormvereisten en wordt gesproken van een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling.

2.4 Conclusie

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt dus opgesteld om het bevoegd gezag in staat te stellen om op een zo zorgvuldig mogelijke manier een weloverwogen besluit te nemen. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt weergegeven in hoeverre belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu uitgesloten kunnen worden.

3 Plaats van het project

Het plangebied bestaat uit twee spoorwegovergangen en de route tussen het NS-station Veenendaal-De Klomp en het Fort aan de Buursteeg en is gelegen in de gemeente Veenendaal. Het plangebied ligt op de grens van de gemeente Veenendaal met de gemeenten Ede en Renswoude en op de grens van de provincies Utrecht en Gelderland (zie figuur 3.1)



figuur 3.1 Ligging spoorwegovergangen (rode cirkels) (gemeente Veenendaal, 2015)

De rode cirkel links op figuur 3.1 geeft de ligging van de spoorwegovergang Nieuweweg Noord weer. De rode cirkel rechts op figuur 3.1 geeft de ligging van de spoorwegovergang in de Voorpoort weer. Het initiatief voorziet in de omvorming van beide spoorwegovergangen tot spooronderdoorgangen. Het tracé waar de spoorwegovergangen (toekomstige spooronderdoorgangen) in liggen is de spoorweg Utrecht-Arnhem, vice versa. Een luchtfoto van het de spoorwegovergangen en hun omgeving is opgenomen als figuur 3.2.

Het plangebied ligt aan de noordrand van de bebouwde kom van Veenendaal en bestaat dus uit twee delen (spoorwegovergangen). Het plangebied sluit aan op het bedrijventerrein De Batterijen dat ten noorden van de snelweg A12 en tussen de Nieuweweg Noord en het bebouwde gebied van De Klomp ligt.

De overweg Nieuweweg Noord ligt in de N418 en maakt deel uit van het provinciale wegennet. De locatie ligt net in de provincie Utrecht op grondgebied van de gemeente Veenendaal. De aansluitende weggedeelten in noordoostelijke richting (Klompersteeg) en noordelijke richting (Onderweg) liggen op grondgebied van de gemeente Ede en daarmee in de provincie Gelderland. Het aansluitende weggedeelte in westelijke richting (Schalm) ligt op grondgebied van de gemeente Renswoude (provincie Utrecht). De overweg in de Nieuweweg Noord vervult een belangrijke functie in het wegennet tussen A30, A12 (aansluiting Veenendaal West) en omgeving Renswoude/ Scherpenzeel



figuur 3.2 Luchtfoto spoorwegovergangen en omgeving, links de spoorwegovergang Nieuweweg Noord, rechts de spoorwegovergang Voorpoort (gemeente Veenendaal, 2015)

De toekomstige spooronderdoorgang 'Voorpoort' is in de huidige situatie de spoorwegovergang Heiveldweg. Die spoorwegovergang ligt in het verlengde van de Heiveldweg en is niet meer in gebruik voor regulier verkeer. De Heiveldweg loopt dood op het spoor. Ten zuiden van het spoor ligt het bedrijventerrein De Batterijen. De Voorpoort gaat, in noordelijke richting gezien, bij de kruising van de Kazemat met de Ravelijn over in stelconplaten en vervolgens een onverharde weg. Het is duidelijk zichtbaar dat in de verkaveling al rekening is gehouden met een doortrekking van de Voorpoort over het spoor. Tussen de Voorpoort en het westelijke deel van De Batterijen ligt een brede watergang.

4 Kenmerk van het potentiële effect

Dit hoofdstuk gaat in op de gebiedsaspecten die opgenomen zijn in het ontwerpbestemmingsplan. Per gebiedsaspect wordt geanalyseerd of er sprake is van significant negatieve milieueffecten. Aanvullende informatie over een gebiedsaspect kan worden gevonden in de desbetreffende paragraaf in het ontwerpbestemmingsplan.

4.1 Bodem

De bovengrond bij zowel de Nieuweweg Noord als de Voorpoort is niet tot licht verontreinigd. De ondergrond op beide locaties is niet verontreinigd. In het grondwater komen nikkel en zink in verhoogde concentraties voor. In de omgeving van het plangebied geldt dat voor nikkel vaker sprake is van concentraties die van nature sterk verhoogd zijn. Voor zink geldt dat niet zozeer.

Het slib in de spoorloot 'Voorpoort Zuid-westzijde' is sterk verontreinigd en moet worden gesaneerd. De vaste waterbodem van die spoorloot is niet verontreinigd.

In de berm van de Nieuweweg Noord komt een asbestverontreiniging voor. De puinverharding van de Heideveldweg (Wbb-locaties) ten zuiden van het spoor voldoet aan de relevante samenstellings- en emissie-eisen.

Uit het bodemonderzoek volgt dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot significant negatieve milieugevolgen.

4.2 Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat alleen bij de woning aan de Heideveldweg 2 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh, bedraagt de geluidbelasting op die woningen 51 dB. Daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB niet overschreden. Er is verder geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Met het realiseren van de onderdoorgang voor wegverkeer neemt de hoeveelheid verkeer op de Voorpoort toe. In plaats van de route: Nieuweweg-Noord - Klompersteeg - nieuwe Voorpoort zal een deel van het verkeer rijden over de route: bestaande Voorpoort - nieuwe Voorpoort en zal er bij de woningen met de adressen Nieuweweg-Noord 280, 280a, 280b en 280d een toename van het geluid van 2 dB of meer te verwachten zijn. Dit is echter al voorzien en de geluidbelasting op deze woningen blijft lager dan de eerder verleende hogere waarde.

Het initiatief tot aanleg van de spooronderdoorgangen leidt niet tot gevolgen voor de geluidproductieplafonds van het spoor.

Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voor dit aspect geen sprake is van significant negatieve milieugevolgen.

4.3 Trillingen

Het opheffen van de spoorwegovergang in de Nieuweweg Noord heeft als gevolg dat er geen trillingen meer in optreden in de woningen rondom die spoorwegovergang.

Bij de spoorwegovergang Voorpoort wordt naar verwachting voldaan aan de streefwaarden voor trillingen veroorzaakt door wegverkeer. Het te verwachten trillingsniveau als gevolg van wegverkeer is hier lager dan het te verwachten trillingsniveau als gevolg van het spoorverkeer.

Het te verwachten gecumuleerde trillingsniveau voor woningen als gevolg van weg- en spoorverkeer komt vrijwel overeen met de situatie van alleen spoorverkeer. Het gecumuleerde trillingsniveau is lager dan in de huidige situatie, zodat voldaan wordt aan de streefwaarden.

Naar verwachting wordt ook bij de overige gebouwen in het plangebied voldaan aan de streefwaarden voor trillingen. Het aspect trillingen leidt daarmee niet tot significant negatieve gevolgen voor het milieu.

4.4 Luchtkwaliteit

De concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀) bevinden zich onder de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarden van 40 microgram per kubieke meter. Ook de concentratie van de uurgemiddelde grenswaarden voor stikstof en de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof worden niet overschreden. Verder wordt ook voldaan aan de grenswaarde voor zeer fijn stof (PM_{2,5}).

De spooronderdoorgangen moeten in 2018 gerealiseerd zijn. Voor dat jaar en voor het jaar 2020 worden ook geen overschrijden van de bovengenoemde waarden verwacht.

Bij tunnelmonden kunnen de concentraties luchtvervuiling verhoogd zijn, vanwege cumulaties van de uitstoot van luchtvervuiling door het wegverkeer. Dit is echter van toepassing op tunnels met een lengte van meer dan 50 meter. De lengte van deze onderdoorgang is korter en daarom wordt verwacht dat er geen sprake is van lokaal verhoogde concentratie en het risico op het overschrijden van de wettelijke grenswaarden nihil is. De toename van de luchtverontreiniging zal lokaal verschuiven, maar niet leiden tot een grote toename van verontreinigende stoffen in de lucht.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling, vanuit het aspect luchtkwaliteit, niet leidt tot significant negatieve milieueffecten.

4.5 Externe veiligheid

Op het bedrijventerrein De Batterijen is een Bevi-inrichting aanwezig. De invloedssfeer in het plangebied is minimaal. Alleen een klein gedeelte bij de Nieuweweg Noord heeft een aanduiding veiligheidszone. Daarnaast vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over spoor en weg. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is in november 2015 een gasleiding verlegd.

De aanwezige 'kwetsbare objecten' liggen alle buiten het plangebied. Het plan voegt geen nieuwe kwetsbare objecten toe. Het aspect externe veiligheid leidt daarmee niet tot significant negatieve gevolgen voor het milieu.

4.6 Water

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe. Deze toename wordt gecompenseerd door de aanleg van een waterberging. Verder wordt een deel van het oppervlaktewater, ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden, gedempt. Ook hiervoor wordt ter compensatie voorzien in de aanleg van een waterberging.

Hemelwater en tunnelwater worden gescheiden van het vuilwater afgevoerd en de voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in bemaling. Daarmee leidt het aspect water niet tot belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.7 Archeologie

Archeologisch onderzoek heeft uitgewezen dat het plangebied een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde kent. De dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie

3' borgen dat het terrein voorafgaand aan bebouwing wordt onderzocht op archeologische waarde. Daarmee zijn significant negatieve gevolgen voor dit aspect redelijkerwijs uitgesloten.

4.8 Cultuurhistorie

De spooronderdoorgang in de Nieuweweg Noord bevindt zich in de directe omgeving van het Fort aan de Buursteeg. De spooronderdoorgang in de Voorpoort bevindt zich buiten de invloedssfeer van de Grebbelinie. De dubbelbestemming 'Waarde – Grebbelinie-landschap' borgt de bescherming van cultuurhistorische waarden in het plangebied waarmee significant negatieve effecten op dit aspect voorkomen worden.

4.9 Landschap

Het plangebied, in het bijzonder de toekomstige spoorwegovergang Nieuweweg Noord, bevindt zich in de directe nabijheid van het Fort aan de Buursteeg. In het Beeldkwaliteitsplan Grebbelinie (figuur 4.1) is dit fort weergegeven met een gele stip. Aan de noordoostzijde van dit fort ligt een gebied aangeduid als kleinschalige Grebbelinie. Het gebied ten zuiden van het fort is aangeduid als halfopen Grebbelinie.

Het bedrijventerrein De Batterijen grenst aan de oostzijde van het plangebied. De spooronderdoorgangen leiden niet tot verdere verdichting van het landschap. Verder is bij de vormgeving van met name de hekwerken rekening gehouden met de ontwerpuitgangspunten van de Grebbelinie, zodat deze op elkaar aansluiten. Ook worden grastaluds aangebracht die aansluiten op de kades van het fort.



figuur 4.1 Uitsnede Beeldkwaliteitsplan Grebbelinie (gemeente Veenendaal, 2015)

De voorgestelde aanleg van de spooronderdoorgangen voldoet aan de uitgangspunten van het beeldkwaliteitsplan Grebbelinie. Derhalve vormt dit aspect geen belemmering voor de realisatie van de spooronderdoorgangen en zijn significant negatieve effecten van de spooronderdoorgangen op het landschap naar alle redelijkheid uitgesloten.

4.10 Natuur en ecologie

Tijdens veldbezoeken in het kader van het ecologisch onderzoek zijn geen kooractiviteiten van de rugstreeppad en de poelkikker vastgesteld. Ook zijn geen eiersnoeren of larven van deze amfibieën aangetroffen tijdens de veldbezoeken. Wel zijn geluiden veroorzaakt door bastaardkikkers gehoord. De bastaardkikker is een soort van tabel 1 van de Flora- en faunawet. Voor soorten van tabel 1 geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling. Er is daarmee geen sprake van significant negatieve effecten op de bastaardkikker.

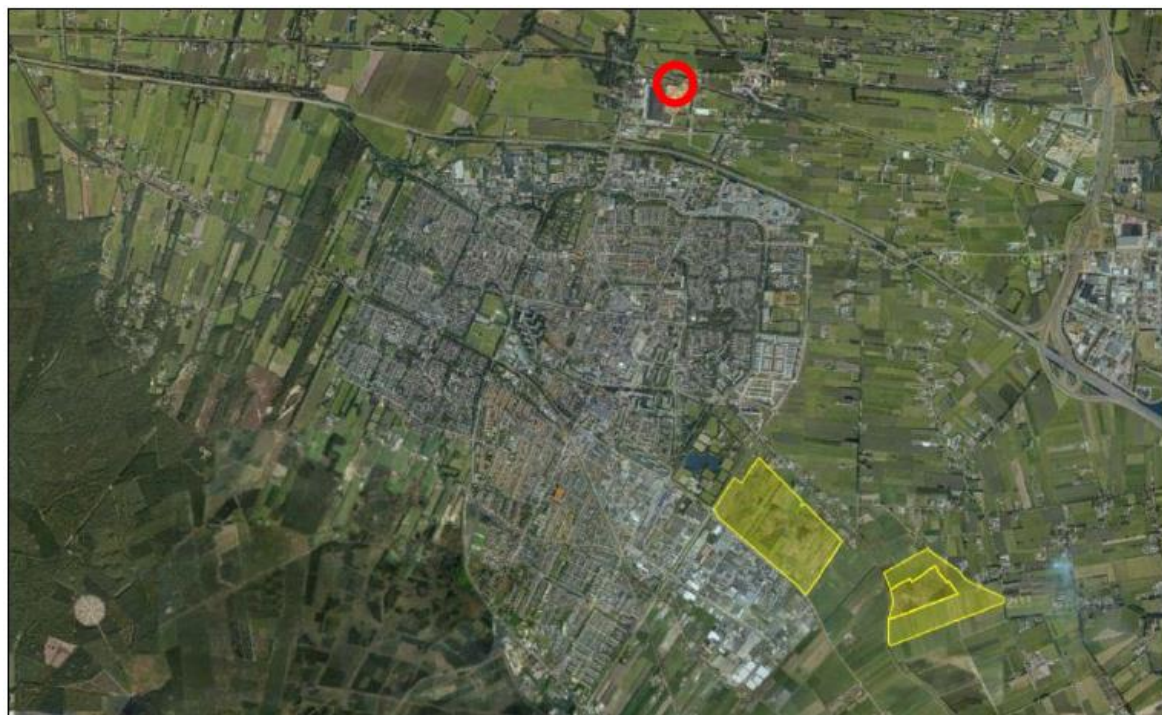
Het deel van de watergang aan de Nieuweweg Noord dat aangetast wordt door de voorgenomen werkzaamheden (rechteroever) is ongeschikt als leefgebied voor de waterspitsmuis. Langs de oever evenwijdig aan het spoor zijn minimale mogelijkheden voor leefgebied van de waterspitsmuis. Aangezien het gaat om een geïsoleerde waterpartij zijn er in totaliteit te weinig mogelijkheden ter ondersteuning van een levensvatbare populatie waterspitsmuizen

Maximaal 10% van de dikte van het watervoerend pakket wordt afgesloten door de aanleg van de spooronderdoorgang Nieuweweg-Noord. Uit vergelijkbare projecten is bekend dat negatieve effecten pas merkbaar zijn indien het pakket voor minimaal de helft wordt afgesloten. Negatieve effecten op het westelijk gelegen beschermd natuurmonument 't Meeuwenkampje worden derhalve niet verwacht.

Uit het nader onderzoek is naar voren gekomen dat geen negatieve effecten op poelkikker, rugstreeppad en waterspitsmuis door de aanleg van de onderdoorgang Voorpoort worden verwacht. Gelet op het bovenstaande geldt dat de kans dat de voorgenomen ontwikkeling leidt tot significant negatieve effecten op ecologie redelijkerwijs uitgesloten is.

Geen van de in Nederland aangewezen Natura 2000-gebieden bevindt zich binnen drie kilometer van het plangebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Binnenveld, dat zich op een afstand van circa vier kilometer van het plangebied bevindt. De ligging van het plangebied het Binnenveld is gevisualiseerd in figuur 4.2. Realisatie van de spooronderdoorgangen heeft gezien de aard en de kleinschaligheid van de ontwikkeling en de afstand van de ontwikkeling tot het plangebied, geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden.

De realisatie en het gebruik van de spooronderdoorgangen leiden niet tot een noemenswaardige toename van verkeer. Daarmee is ook een wijziging van de stikstofdepositie, als gevolg van gewijzigde of toegenomen verkeersstromen, op Natura 2000-gebieden uitgesloten. Daaruit volgt dat er geen noodzaak is tot het opstellen van een passende beoordeling en dat een planMER-plicht niet aan de orde is.



figuur 4.2 De ligging van het Natura 2000-gebied Binnenveld (gele vlakken) ten opzichte van het plangebied (rode cirkel) (Ekoza, 2012)

De omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van onderdelen van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS, Ecologische HoofdStructuur). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op een afstand van circa 500 meter dan het plangebied (zie figuur 4.3).

De spooronderdoorgangen liggen niet in het NNN. Ook heeft de realisatie van de spooronderdoorgangen geen (spooronderdoorgang Voorpoort) of slechts verwaarloosbare (spooronderdoorgang Nieuweweg Noord) effecten op het NNN. De NNN ondervindt op generlei (spooronderdoorgang Voorpoort) of slechts in zeer beperkte mate (spooronderdoorgang Nieuweweg Noord) wijze invloed van de spooronderdoorgangen, negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN als gevolg van de spooronderdoorgangen zijn uitgesloten. De spooronderdoorgangen tasten tot slot de samenhang van het NNN niet aan.



figuur 4.3 Ligging van de spooronderdoorgangen ten opzichte van het NNN (links de spooronderdoorgang Nieuweweg Noord, rechts de spooronderdoorgang Voorpoort) (Ekoza, 2012)

De spoorweg maakt onderdeel uit van een ecologische verbindingszone en heeft daarom de dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie' toegekend gekregen. De voorgenumen ontwikkeling leidt niet tot significant negatieve effecten op natuurwaarden.

5 Conclusie

Uit de onderzoeken naar de bovenstaande gebiedsaspecten blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen niet leiden tot significant negatieve milieugevolgen. Aangezien de effecten van de verschillende aspecten verwaarloosbaar zijn, is ook geen sprake van eventuele cumulatie met andere projecten, die zou moeten leiden tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

Er is ook geen sprake van een eventuele planMER-plicht omdat de afstand tussen het plangebied en Natura 2000-gebieden (Binnenveld) zo groot is dat eventuele gevolgen van de ontwikkeling voor Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.