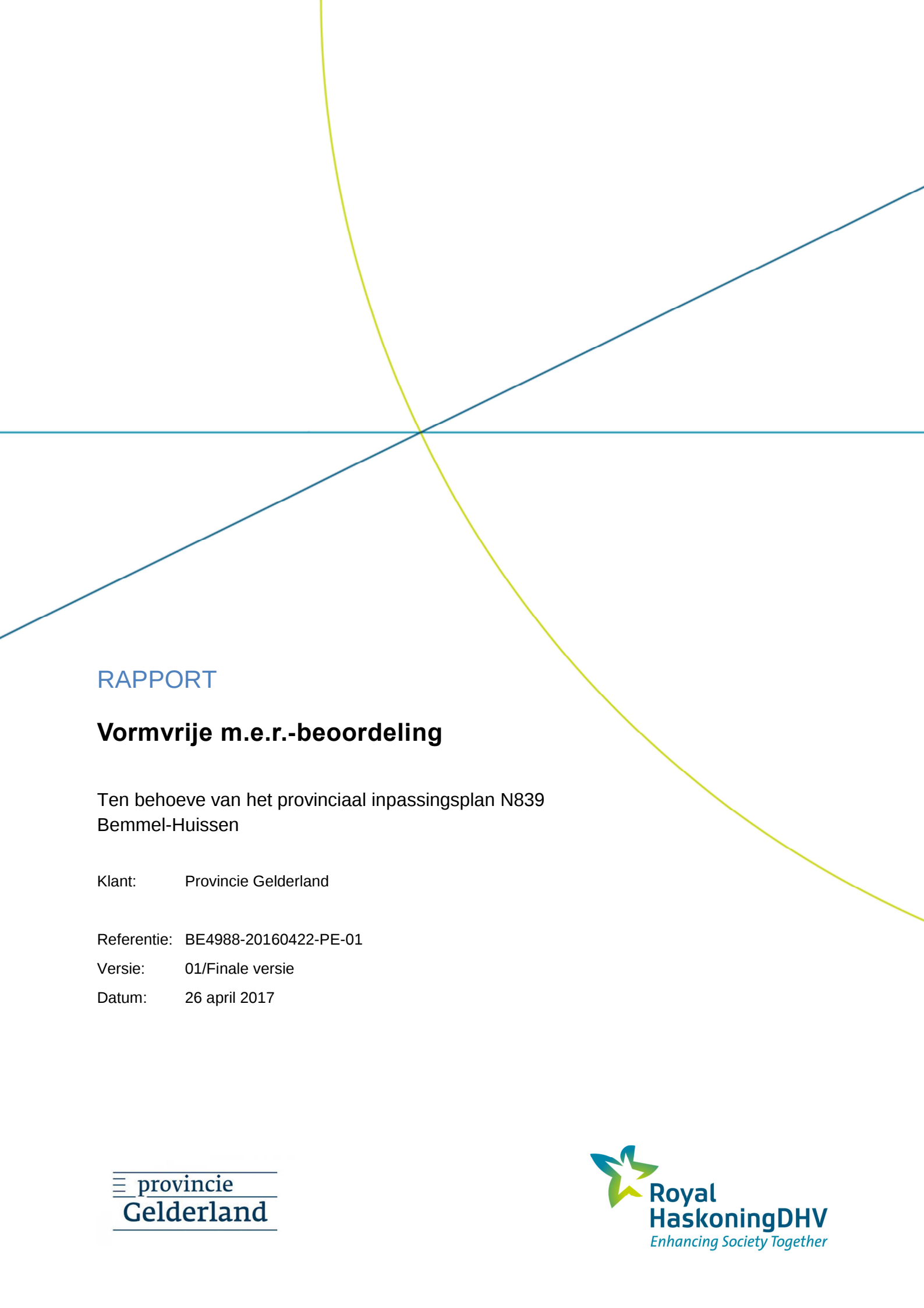




RAPPORT

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan N839
Bemmel-Huissen

Klant: Provincie Gelderland

Referentie: BE4988-20160422-PE-01

Versie: 01/Finale versie

Datum: 26 april 2017

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 [T](tel:+31883482000)
+31 33 463 36 52 [F](tel:+31334633652)
info@rhdhv.com [E](mailto:info@rhdhv.com)
royalhaskoningdhv.com [W](http://royalhaskoningdhv.com)

Titel document: Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Ondertitel: Inpassingsplan N839 Bommel-Huissen
Referentie: BE4988-20160422-PE-01
Versie: 01/Finale versie
Datum: 26 april 2017
Projectnaam:
Projectnummer: BE4988
Auteur(s): Carel Schut

Opgesteld door: Carel Schut

Gecontroleerd door: Paul Eijssen

Datum/Initialen: 1 september 2016

Goedgekeurd door: Paul Eijssen

Datum/Initialen: 23 september 2016

Classificatie

Vertrouwelijk



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van deze notitie	1
1.2	Doel van dit deze notitie	2
1.3	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	2
1.4	Opbouw van deze notitie	2
2	m.e.r.-(-beoordelings)plicht	3
2.1	Wanneer is een activiteit m.e.r.-(-beoordelings)plichtig?	3
2.2	Het voornemen: opwaardering van N839	4
2.3	Toets aan artikel 7.2 lid 2 Wet milieubeheer ('gesloten spoor')	5
2.4	Toets aan artikel 7.2a Wet milieubeheer ('open spoor')	7
2.5	Is het voornemen m.e.r.-(-beoordelings)plichtig?	8
2.6	Procedure en inhoudelijke criteria vormvrije m.e.r.-beoordeling	9
3	Kenmerken en plaats van de activiteit	10
3.1	Ontsluiting en verkeersafwikkeling Bemmelen-Huissen	10
3.2	Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	12
3.3	Productie van afvalstoffen	12
3.4	Bijzondere gebieden in plangebied of omgeving	12
3.5	Cumulatieve effecten	14
4	Kenmerken van de mogelijke effecten	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Geluid	16
4.3	Externe Veiligheid	17
4.4	Luchtkwaliteit	17
4.5	Ecologie	18
4.6	Landschap en cultuurhistorie	19
4.7	Archeologie	20
4.8	Water en bodem	21
5	Conclusie	22

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van deze notitie

Het Rijk heeft in nauw overleg met de provincie Gelderland besloten de A15 vanaf Bemmelen door te trekken en aan te sluiten op de A12, en om de A12 tussen Duiven en het knooppunt Oud-Dijk te verbreden (project ViA15). De N839, die de kernen Bemmelen en Huissen met elkaar verbindt, krijgt een aansluiting op de nieuwe doorgetrokken A15.

In november 2015 tekenden het Rijk en de provincie een bestuursovereenkomst met aanvullende afspraken over leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. In de overeenkomst is ook afgesproken dat de provincie de bereikbaarheid van een aantal aansluitende wegen verbetert. Naast het project ViA15 zijn er toekomstige ontwikkelingen (zoals de ontwikkeling van bedrijventerreinen Houtakker bij Bemmelen en Pannenhuis bij Huissen en groei van mobiliteit) die het bij elkaar wenselijk maken om de capaciteit van een aantal wegen op termijn te verruimen. Dat geldt in ieder geval voor de N839 tussen Bemmelen en Huissen.

Om redenen van efficiency heeft de provincie Gelderland besloten de investeringen in de onderliggende wegen naar voren te halen en de N839 tussen Bemmelen en Huissen voorafgaand of gelijktijdig met het project ViA15 aan te passen. Op die manier wordt de periode van verkeershinder tijdens de werkzaamheden beperkt en wordt de regionale bereikbaarheid vergroot.

Door de planvorming van en investeringen in het onderliggend wegennet op te pakken in samenhang met het project ViA15 bereiken de betrokken partijen een meerwaarde op het gebied van veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het hoofdwegennet én het onderliggende wegennet worden zodanig vormgegeven dat deze voldoende robuust zijn om het verkeer in dit deel van Gelderland in de toekomst (2030) in goede en veilige banen te leiden.

Provinciaal inpassingsplan

Om de voorgenomen opwaardering van het onderliggend wegennet planologisch mogelijk te maken, wordt voor zowel de wijzigingen aan N839 als voor de wijzigingen aan de N810 en de Hengelder(weg) het vigerende ruimtelijke plan herzien en een Provinciaal Inpassingsplan opgesteld. Gelet op het belang dat met onderliggend wegennet en de (landschappelijke) inpassing gemoeid is, hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland in samenspraak met betrokken gemeenten besloten om twee provinciale inpassingsplannen (PIP) als bedoeld in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening op te stellen, waardoor in samenspraak met de betrokken gemeenten een integrale aanpak van de weg mogelijk blijft.

M.e.r.-(beoordelings)plicht

Opwaardering van de genoemde weg kan (vanwege de fysieke ingreep en vanwege mogelijke verkeerstoenames) mogelijk leiden tot 'aanzienlijke milieueffecten'. Onder voorwaarden¹ kan het verplicht zijn om voor plannen en besluiten met mogelijke aanzienlijke milieueffecten een milieueffectrapport (MER) op te stellen (m.e.r.-plicht), of een m.e.r.-beoordelingsnotitie op te stellen (m.e.r.-beoordelingsplicht). Voor de laatste vorm geldt een 'nee, tenzij...principe'. Het uitgangspunt van een m.e.r.-beoordeling is dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen, tenzij een plan of project dusdanige kenmerken heeft

¹ Indien het voornemen valt onder categorie C1.2 of C1.3 van het Besluit m.e.r. en de drempelwaarde overschrijdt, geldt een directe m.e.r.-plicht; indien het voornemen valt onder categorie D1.1 of D1.2 en de drempelwaarde overschrijdt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht; indien het voornemen wel onder categorie D1.1 of D1.2 valt maar de drempelwaarde niet overschrijdt, geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Zie verder Hoofdstuk 2 voor de toets aan de m.e.r.-plicht.

(omvang, ligging, cumulatie), waardoor het zou kunnen leiden tot dusdanige negatieve effecten op het milieu dat een m.e.r.-procedure alsnog noodzakelijk wordt geacht.

1.2 Doel van dit deze notitie

Voorliggende notitie beantwoordt de vraag of voor het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de opwaardering van de N839 een m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt.

1.3 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Gedeputeerde Staten van Gelderland treden op als initiatiefnemer van het voornemen om een provinciaal inpassingsplan op te stellen. Provinciale Staten nemen als bevoegd gezag het definitieve (vaststellings)besluit.

1.4 Opbouw van deze notitie

In voorliggend rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- De m.e.r.-(beoordelings)plicht en de inhoudelijke en procedurele vereisten (hoofdstuk 2);
- Beoordeling aan de hand van de kenmerken en de plaats van de activiteit (hoofdstuk 3);
- Beoordeling aan de hand van de kenmerken van de milieugevolgen (hoofdstuk 4);
- Conclusie (hoofdstuk 5).

2 m.e.r.-(-beoordelings)plicht

2.1 Wanneer is een activiteit m.e.r.-(-beoordelings)plichtig?

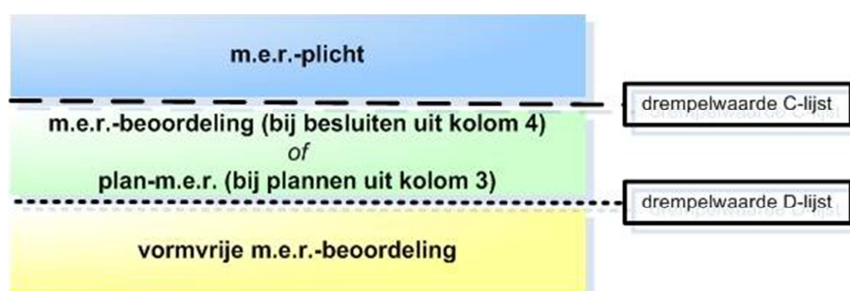
De wettelijke bepalingen ten aanzien van de m.e.r.-plicht zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. De m.e.r.-plicht wordt bepaald via twee sporen:

- 1) Via het zogeheten *gesloten spoor* conform artikel 7.2 lid 2 van de Wet milieubeheer.

De Europese Unie heeft in de richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) aangegeven bij welke activiteiten er zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. In de Wet milieubeheer is in artikel 7.2 aangegeven dat voor dergelijke activiteiten mogelijk een m.e.r.-plicht geldt. De in de Europese Richtlijn genoemde activiteiten zijn door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage. De directe verplichting voor een m.e.r.-procedure (directe m.e.r.-plicht) ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden én de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit milieueffectrapportage aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit milieueffectrapportage. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage bestaat (naar aanleiding van het arrest van het Europees Hof van Justitie van 12 oktober 2010) sinds de wijziging van het Besluit milieueffectrapportage van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig. In onderstaand figuur is het gesloten spoor conform artikel 7.2 lid 2 Wm schematisch weergegeven.



Figuur 2.1: Gesloten spoor m.e.r.-(-beoordelings)plichtig conform artikel 7.2 lid 2 WM

- 2) Via het zogeheten *open spoor* conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.

In aanvulling op het voorgaande spoor kan een plan m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. In een dergelijk geval geldt (conform art. 2.7 t/m 2.9 Wet natuurbescherming) de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming en conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r.

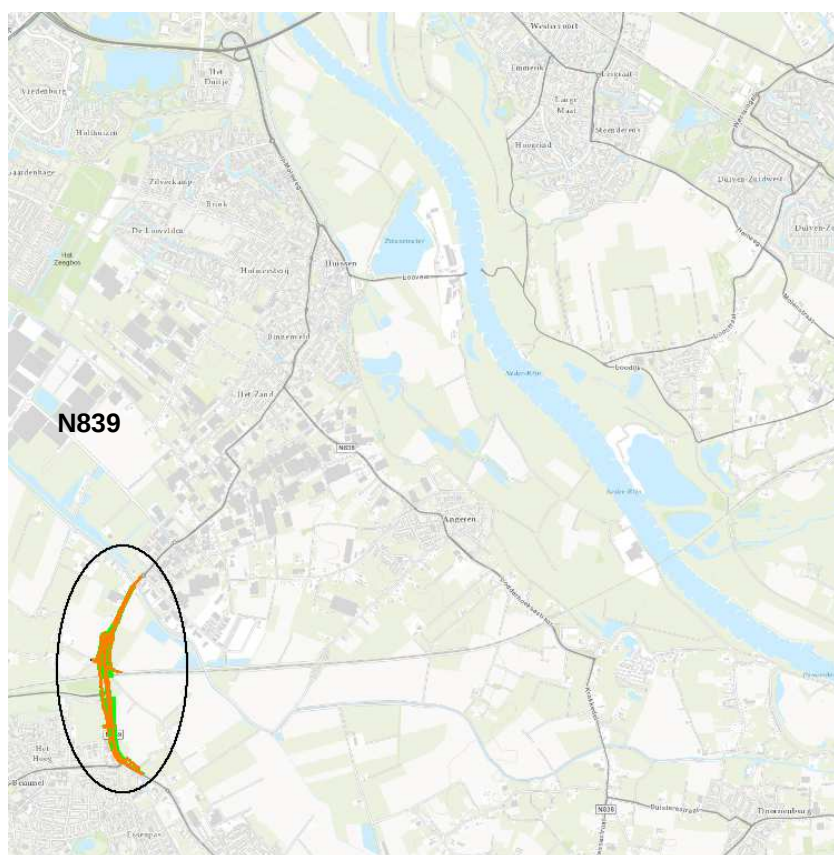
2.2 Het voornemen: opwaardering van N839

De N839 is een provinciale weg in de provincie Gelderland. De weg vormt een verbinding tussen Gendt en Huissen. Bij Bemmelen sluit de weg aan op A15 richting Knooppunt Ressen en Rotterdam. Aan beide uiteinden sluit de N839 aan op de N838. Tussen Gendt en Bemmelen heet de weg Langstraat en Van der Mondeweg, tussen Bemmelen en Huissen Van Elkweg en Karstraat.

De N839 is conform het Duurzaam Veilig principe uitgevoerd als tweestrooks gebiedsontsluitingsweg met buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 80 km/h. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie, terwijl de gelijkvloerse kruispunten uitwisseling van verkeer mogelijk maken met lagere orde wegen. Langzaam en snelverkeer zijn van elkaar gescheiden. Het is verboden om op de weg te stoppen.

Opwaardering van de N839 (zie figuur 2.2)

Conform de bestuursovereenkomst van 5 november wordt de N839 (Huissen en Bemmelen) opgewaardeerd van twee keer één rijstrook naar twee keer twee rijstroken tussen de aansluiting met de Karstraat (circa 600 meter in noordelijke richting gerekend vanaf de grens met het tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken) en de Papienstraat (circa 450 meter in zuidelijke richting gerekend vanaf de grens met het tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken). Evenals in de huidige situatie blijft de N839 een gebiedsontsluitingsweg met een parallelle structuur voor langzaam verkeer.



Figuur 2.2. Locatie voorgenomen activiteiten

2.3 Toets aan artikel 7.2 lid 2 Wet milieubeheer ('gesloten spoor')

Het voornemen is om diverse wijzigingen aan en in de omgeving van de N839 te realiseren. Aangezien de realisatie voor een groot deel van de in paragraaf 2.2 beschreven wijzigingen niet binnen de vigerende planologische ruimtelijke plannen mogelijk is, stellen provinciale staten van Gelderland een (provinciaal) inpassingsplan conform artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening vast. Een (provinciaal) inpassingsplan is een plan zoals opgenomen in de C- en D-bijlage van het Besluit m.e.r. 1994 waarop een m.e.r.- (beoordelings)plicht van toepassing kan zijn.

Om te bepalen of voor het inpassingsplan ook daadwerkelijk een m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen moet worden, zijn de volgende vragen relevant:

1. Staan de activiteiten van het voornemen in de C- of D-bijlagen van het Besluit m.e.r. 1994?
2. Zo ja, overschrijden deze activiteiten de bijbehorende (indicatieve) drempelwaarden?

Toets activiteiten aan bijlage C van het Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. zijn, onder onderdeel C1.2 en C.1.3, onder voorwaarden, de aanleg van een auto(snel)weg of wijzigingen aan (auto)wegen als **m.e.r.-plichtige** activiteiten beschreven, zie tabel 2.3.1.

	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg		Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
C 1.3	De aanleg, 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.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 2.3.1 Categorie C 1.2 en C1.3 uit Bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage 1994

Om te bepalen of er sprake is van een m.e.r.-plicht moet in eerste instantie getoetst worden of de (aanpassingen aan) de N839 gezien moeten worden als auto(snel)weg. In de Bijlage bij het Besluit m.e.r. (onderdeel A) is opgenomen wat onder de definitie van een autoweg wordt verstaan:

- a) Een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten én waarop het verboden is te stoppen en te parkeren; of
- b) Een weg als bedoeld in artikel 1, onder D, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In de praktijk betekent dit dat indien de weg is aangeduid door bord G3 van bijlage I van het desbetreffende reglement, de weg onder het begrip 'autoweg' van het Besluit m.e.r. valt.

Voor de N839 geldt dat de wegen in de huidige en toekomstige situatie niet worden aangemerkt met een G3 bord. De wegen zijn deels rechtstreeks toegankelijk, ook voor landbouwverkeer, en er zullen snelheidsbeperkingen aanwezig zijn. Daarnaast wordt de N839 niet volledig geregeld door knooppunten of met verkeerslichten geregelde kruisingen.

Geconcludeerd wordt dat het voornemen **niet** voldoet aan de definitie van een auto(snel)weg, waardoor bijlage C onderdeel 1.2 niet van toepassing is.

De aanpassingen aan de N839 voldoet aan de omschrijving van activiteiten zoals deze genoemd is in onderdeel 1.3 van bijlage C. Echter, de lengte van de activiteiten zoals genoemd (*op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer*) worden niet overschreden. De wijzigingen aan de N839 vinden plaats over een maximale lengte van circa 1-1,5 kilometer. Geconcludeerd wordt dat het voornemen de gevallen niet overschrijdt, waardoor bijlage C onderdeel 1.3 niet van toepassing is.

Toets activiteiten aan bijlage D van het Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. zijn, onder onderdeel D 1, wijzigingen aan (auto)wegen als **m.e.r.-(beoordelings)plichtige** activiteiten beschreven, zie tabel 2.3.2. Het inpassingsplan wordt in dit verband gezien als een besluit als bedoeld in kolom 4, nu het direct de aanleg van de werken mogelijk maakt.

	Activiteiten	Gevalen	Plannen	Besluiten
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet ²
D 1.2	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, autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet

Tabel 2.3.2 Categorie D1.1 en D1.2 uit Bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage 1994

De N839 voldoet aan de omschrijving zoals genoemd onder de activiteit onder D 1.1 en/of D 1.2.

Toets gevallen (drempelwaarden)

De ingreep aan de N839 vindt plaats over een lengte van circa 1 tot 1,5 kilometer; daarmee wordt de drempelwaarde van '5 kilometer of meer' *niet* overschreden. *Echter*, vanwege de uitspraak van het Europese Hof van Justitie en de vertaling daarvan in artikel 2 lid 5b³ van het Besluit milieueffectrapportage dient in het geval dat een activiteit de drempelwaarde niet overschrijdt, aan de hand van de criteria uit

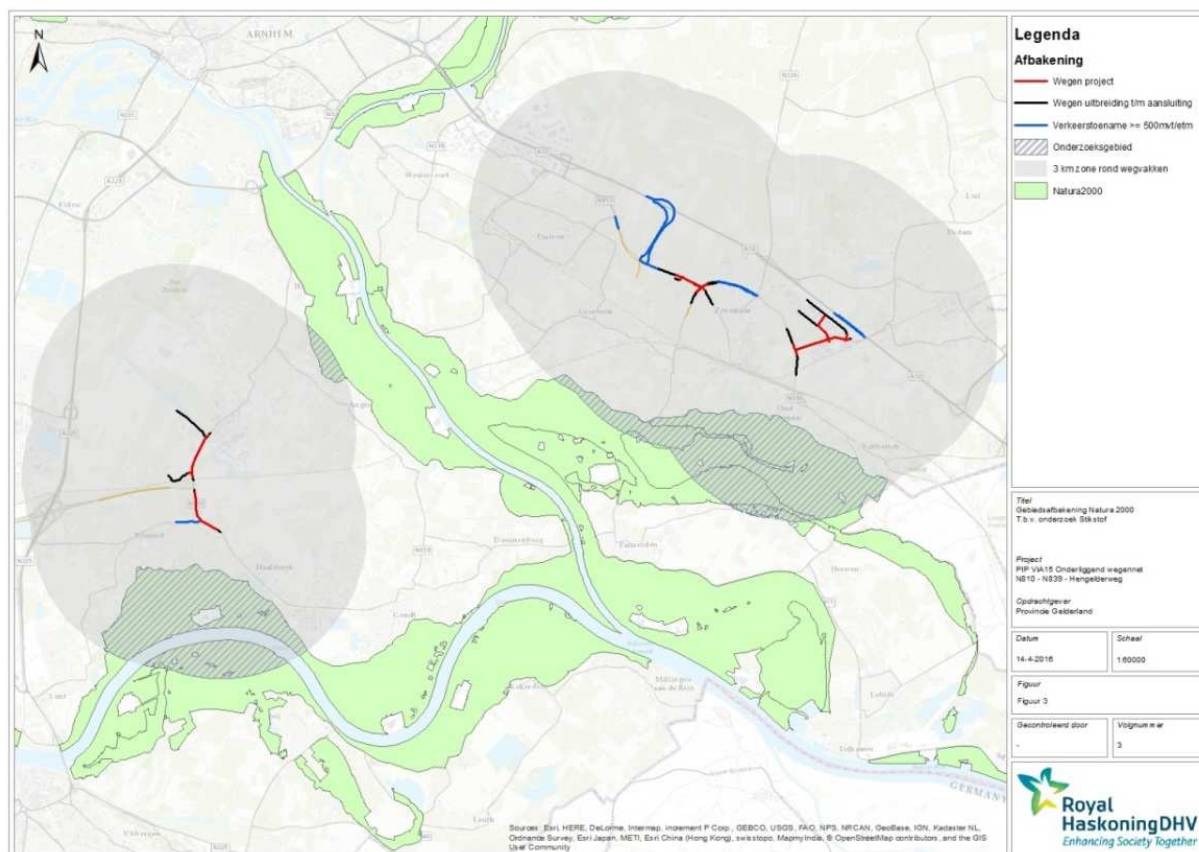
² een plan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, en artikel 3.1, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening, met uitzondering van een plan dat zijn grondslag vindt in een omgevingsvergunning die is verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, en met inbegrip van a. een inpassingsplan als bedoeld in de artikelen 3.26 en 3.28 van die wet; met uitzondering van een plan dat zijn grondslag vindt in een omgevingsvergunning die is verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

³Voor zover in de bijlage, onderdeel C, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport in zodanige gevallen. Voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de wet; b) in overige gevallen waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Hiervan zijn uitgezonderd de categorieën D 49.1, D 49.2 en D 49.3 van de bijlage bij dit besluit.

bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r., getoetst te worden of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden door de voorgenomen activiteit(en). **Conclusie: voorafgaand aan het inpassingsplan moet een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling uitgevoerd worden (voorliggend rapport).**

2.4 Toets aan artikel 7.2a Wet milieubeheer ('open spoor')

Zoals in paragraaf 2.1 is aangegeven kan een plan m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. De tracédelen doorkruisen geen Natura 2000-gebied. In het aangrenzende Natura 2000-gebied 'Rijntakken' bevinden zich stikstofgevoelige habitattypen. Afhankelijk van de grootte van de toename van stikstofdepositie als gevolg van het voornemen zijn significante negatieve effecten wel of niet uit te sluiten. Om dit te kunnen bepalen is op basis van de Regionaal Verkeers- en Milieukaart inzichtelijk gemaakt welke verandering in verkeersstromen er zijn indien de desbetreffende wegen worden aangepast, zodat vervolgens de stikstofdepositie berekend kan worden. De PAS (uitgeven van ontwikkelingsruimte) is niet van toepassing op plannen. In formele zin is de PAS dan ook niet relevant voor de toets bij het PIP. Bij het bepalen van de effecten kunnen onderdelen uit de PAS wel worden gebruikt, waaronder het rekenprogramma AERIUS Calculator. Een dergelijke berekening heeft voor de provinciale inpassingsplannen plaatsgevonden, zie Royal HaskoningDHV (2017). Hierbij is het studiegebied onderzocht zoals aangegeven in figuur 2.4.1.

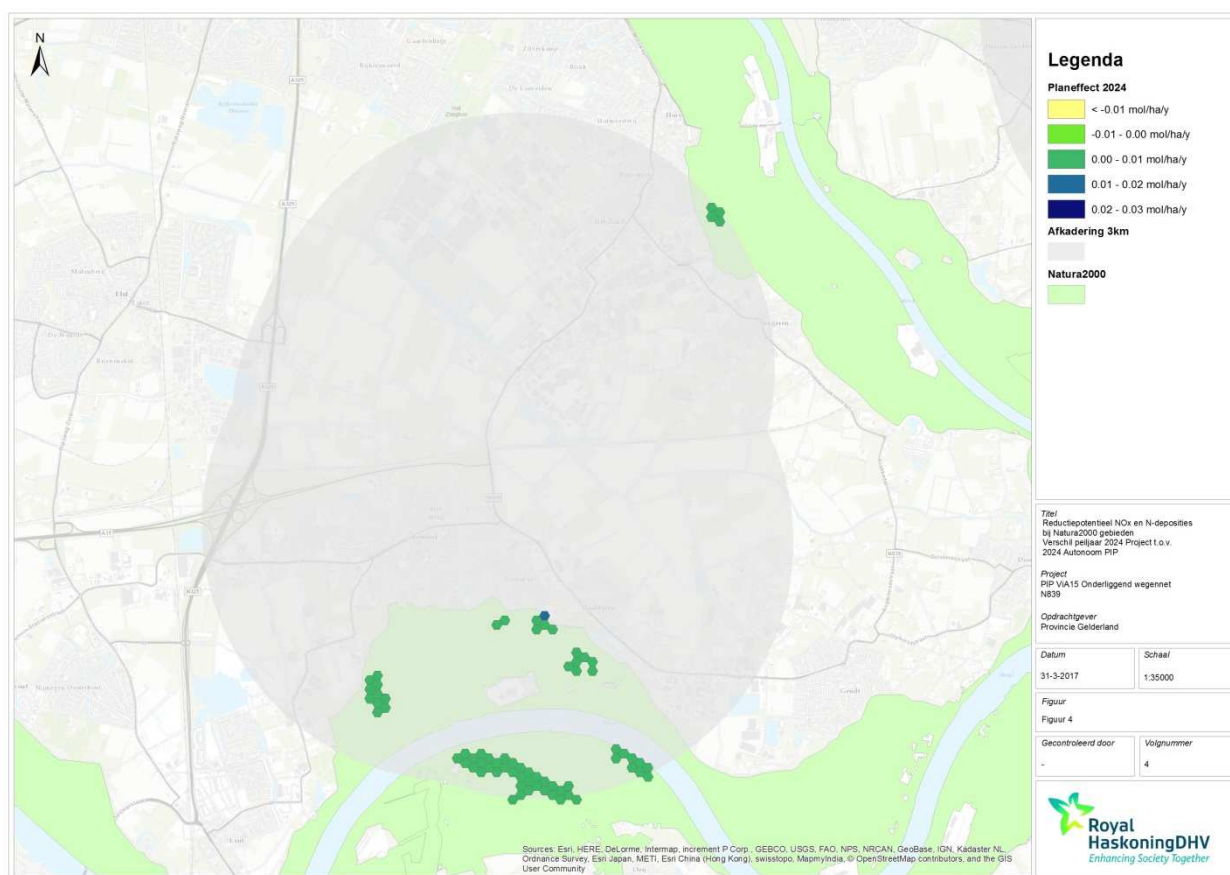


Figuur 2.4.1 Onderzoeksgebied en de daaraan ten grondslag liggende wegen

Voor ontwikkelingen met een stikstofdepositie die lager is dan of gelijk is aan de grenswaarde die is vastgesteld in het Besluit grenswaarden is, is gemotiveerd dat toenames onder deze grenswaarde als verwaarloosbaar kunnen worden beschouwd (toelichting bij de Regeling PAS, Staatscourant 2015, 16320). Significante effecten van een dergelijke toename zijn op voorhand uit te sluiten. Er hoeft dan geen

passende beoordeling voor het Inpassingsplan te worden opgesteld. Een voortoets waarin alle mogelijke effecten op N2000 expliciet zijn uitgesloten, volstaat. Zijn de effecten groter dan de grenswaarde en zijn er maatregelen nodig om de (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen te voorkomen, dan is er wel een passende beoordeling (en daarmee een plan-m.e.r.-plicht) nodig.

In figuur 2.4.2 staat de netto depositietoename op gevoelige habitattypen weergegeven voor het maatgevende jaar (2024, één jaar na openstelling). Het is bepaald op basis van de stikstofdepositie in de plansituatie minus de stikstofdepositie in de autonome situatie. De maximale toename van de stikstofdepositie is minder dan 0,05 mol N/ha/jr (maximale bijdrage is afgerond 0,01 mol N/ha/jr). Het projecteffect (onder de drempelwaarde) is verwaarloosbaar. Omdat effecten niet te verwachten zijn of verwaarloosbaar klein zijn, is ook geen sprake van cumulatieve effecten. Bovendien worden projecten in de omgeving waarbij geen verwaarloosbaar effect aan de orde is, vergund onder de PAS. Deze leiden daarmee ook niet tot effecten. Negatieve effecten als gevolg van het project en in cumulatie met andere projecten zijn daardoor uit te sluiten. **Conclusie: significante negatieve effecten zijn uit te sluiten, er hoeft geen passende beoordeling opgesteld te worden en een plan-m.e.r.-plicht is op basis van art 7.2a Wm niet aan de orde.**



Figuur 2.4.2 Planeffect stikstofdepositie 2024

2.5 Is het voornemen m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

De beoogde maatregelen leiden *niet tot een directe m.e.r.-(beoordelings)plicht*. Zoals aangegeven in paragraaf 2.3 bestaat voor activiteiten die in de D-lijst van Besluit m.e.r. staan en onder de drempelwaarde blijven, aan de hand van de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r., nog wel

een *verplichting tot toetsing* of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden door de voorgenomen activiteit(en). Voor de voorgenomen activiteit is een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd.

De inhoudelijke beoordeling van het plan op milieueffecten wordt gegeven in hoofdstuk 3 en 4. Deze beoordeling geeft antwoord op de vraag of voor de voorgenomen activiteiten *wel of geen* (volledige) m.e.r.-beoordeling) nodig is.

2.6 Procedure en inhoudelijke criteria vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kent weinig procedurevereisten. De m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden in een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het besluit dat genomen dient te worden. In dit geval betreft het besluit de vaststelling van het inpassingsplan.

De m.e.r.-beoordeling vindt plaats voor de ter inzage legging van het besluit. Op basis van voorliggende notitie beoordeelt het bevoegd gezag (Provinciale Staten) of er sprake is van een m.e.r.-plicht. De beslissing om al dan niet een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen wordt verwerkt in het inpassingsplan en wordt daardoor ook meteen ter inzage gelegd.

Toets aan bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling

Voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling geldt, evenals voor de 'gewone' m.e.r.-beoordeling, dat deze inhoudelijk in moet gaan op de criteria zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG).

- 1) **de kenmerken van het project:** omvang, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen (m.n. door gebruikte stoffen of technologieën);
- 2) **de plaats van het project (kwetsbaarheid van het omliggende milieu):** bestaande grondgebruik, rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen, opnamevermogen van het natuurlijke milieu (met name aandacht voor gebieden als wetlands, reservaten en natuurparken, speciale beschermingszones, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang);
- 3) **de kenmerken van de potentiële effecten in samenhang met de kenmerken en plaats van het project:** het bereik / de omvang van het effect (afstand en getroffen bevolking), grensoverschrijdende effecten, complexiteit, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

De kenmerken en plaats van de activiteit (criteria 1 en 2) worden in hoofdstuk 3 beschreven. De (kenmerken van de) potentiële milieueffecten worden in hoofdstuk 4 beschreven. Op basis daarvan wordt vervolgens bepaald of belangrijke nadelige milieugevolgen uit zijn te sluiten in hoofdstuk 5.

3 Kenmerken en plaats van de activiteit

3.1 Ontsluiting en verkeersafwikkeling Bemmeler-Huissen

Huidige ontsluiting en verkeersafwikkeling

In de huidige situatie vormt de Van Elkweg (N839) de belangrijkste schakel tussen de kernen Bemmeler en Huissen en de verbindingsweg naar het achterland via Rijksweg N15 (richting knooppunt Ressen (A325) en knooppunt Valburg (A50 – A15)).

Uit telgegevens uit 2015 blijkt dat in de huidige situatie gemiddeld 13.670 mvt/etmaal (motorvoertuigen / etmaal) op een werkdag tussen Huissen en de aansluiting op de N15 rijdt. Circa 14,1% van het verkeer op de N839 betreft vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar verkeer samen). Op het weggedeelte tussen de aansluiting met de N15 en de Papenstraat ligt de huidige verkeersintensiteit hoger: uit telgegevens uit 2015 blijkt dat in de huidige situatie gemiddeld 18.900 mvt/etmaal op een werkdag tussen de aansluiting op de N15 en de kruising met de Papenstraat rijdt. Tussen de Papenstraat en de rotonde met de Van Nispenlaan rijden 12.830 mvt/etmaal (2015).

Knelpunten

In de huidige situatie volstaat de huidige vormgeving van de N839 tussen de Lingewal en de rotonde met de Van Nispenlaan. Rijkswaterstaat is echter bezig om de aansluiting van rijksweg A15 op de provinciale weg N839 vorm te geven. Met de komst van Rijksweg A15 zal de verkeersintensiteit toenemen, zie tabel 3.1. Enerzijds wordt dit voor het grootste gedeelte veroorzaakt door de aanleg van het nieuwe weggedeelte tussen Bemmeler en de A12 bij Duiven. Anderzijds wordt de groei veroorzaakt door autonome groei van arbeidsplaatsen, van lichte bevolkingsgroei, van het toename aantal huishoudens, van groei autobezit etc.

Ten noorden van de A15 kan de huidige vormgeving van de N839 de verkeerstoename op de lange termijn (in 2033) niet voldoende verwerken. Het gaat hierbij met name om het kruispunt met N839 – Karstraat – Baalsestraat. Een voorrangskruispunt waarbij de hoofdrijbaan een intensiteit heeft van circa 20.000 mvt/etmaal is voor de zijrichtingen niet goed oversteekbaar bij een maximum snelheid van 80 km/u. Dat zal leiden tot extreem lange wachtrijen en wachttijden. Verkeer dat van zijwegen de provinciale weg op wil, dient gebruik te maken van de hiaten tussen de motorvoertuigen op de hoofdrijbaan. Het grote risico hierbij is dat verkeer vanuit de zijstraten bij te lange wachttijden, kortere hiaten accepteert en begint op te rijden. In combinatie met de maximum snelheid van 80 km/u vormt dit een knelpunt.

Het weggedeelte tussen het kruispunt met de Karstraat-Baalsestraat en Huissen zal de verkeerstoename voldoende kunnen verwerken. Ondanks dat het wegprofiel hier bestaat uit een 1x2 profiel, kan het verkeer voldoende vlot en veilig afgewikkeld worden.

De weg Lingewal is een erftoegangsweg welke de landbouwgebieden verbindt met de N839. Vanwege de relatief hoge intensiteiten in combinatie met de maximum snelheid van 80 km/u, is het oprijden vanaf de Lingewal problematisch in de toekomst.

Op het gedeelte tussen Huissen en de aansluiting op de nieuwe A15 zal de verkeersintensiteit toenemen. Ten zuiden van de A15 kan de verkeerstoename naar 25.260 mvt/etmaal op het gedeelte tussen de A15 en de Houtakker op lange termijn (2033) tot meer congestie leiden. In tabel 3.1 zijn voor de maatgevende wegvakken de verkeersaantallen ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling gepresenteerd. Bij deze verkeersaantallen kan gedurende de spits bij de beschikbaarheid van één rijstrook een langere langzame rijdende file ontstaan die kan gedurende de dag kan aanhouden.

De wegvakken van de aansluiting van de N839 op de A15 zullen voldoende robuust worden aangelegd, maar er zal sprake zijn van opstoppen bij de rijbaanversmallingen van 2 naar 1 rijbaan (van 2x2 naar het huidige 1x2 profiel) op het weggedeelte tussen de aansluiting op de A15 en het nieuwe kruispunt Houtakker, en op het weggedeelte kruispunt Houtakker – kruispunt Papenstraat. Bovendien zal de bestaande kruising N839 - Papenstraat de toename van gemotoriseerd verkeer niet voldoende kunnen verwerken.

Toekomstige ontsluiting en verkeersafwikkeling

Om de verwachte verkeersgroei in de toekomst vlot en veilig te kunnen verwerken zijn infrastructurele aanpassingen aan de N839 tussen Huissen en de A15 en tussen de A15 en Bemmelen noodzakelijk. De aansluiting met de A15 wordt in het kader van het tracébesluit aangepast. De twee weggedeeltes naar de bebouwde kommen van Huissen en Bemmelen worden uitgebreid om de verwachte verkeerstoename te verwerken.

Hiertoe wordt ten noorden van de A15 het wegprofiel van de aansluiting op de A15 aangepast op het dwarsprofiel conform het tracébesluit, vindt er een verbreding plaats van 1x2 naar 2x2 rijstroken, wordt bij de kruising N839 – Baalsestraat – Karstraat dubbele opstelstroken voor rechtdoorgaand verkeer toegepast en vindt er op het wegvak N839 – kom Huissen een rijbaanversmalling van 2x2 naar 2x1 plaats en een snelheidsverlaging naar 50 km/u ter hoogte van de kruising met de Lingewal. Het landbouwverkeer wordt toegestaan op de hoofdrijbaan.

Ten zuiden van de A15 wordt het profiel tussen wegvak 'aansluiting A15 – kruising Houtakker – Baalsestraat' aangepast op het dwarsprofiel van de aansluiting A15 zoals weergegeven in het tracébesluit, wordt het huidige dwarsprofiel verbreed van 1x2 naar 2x2 rijbaan en wordt de kruising N839 – Houtakker – Baalsestraat vormgegeven met dubbele opstelstroken voor rechtdoorgaand verkeer. Op de kruising 'N839 – Papenstraat' wordt het huidige 2+1 dwarsprofiel (2 rijstroken richting Bemmelen, 1 rijstrook richting Huissen) uitgebreid naar 2x2 dwarsprofiel. Het landbouwverkeer wordt toegestaan op de hoofdrijbaan.

	Huidige situatie	Autonoom	Autonoom	Reconstructie N839	Reconstructie N839
Verkeersprognoses	2013	2024	2033	2024	2033
Van Elkweg (N839 tussen Van Nispenlaan en Papenstraat)	15.200	15.330	16.240	15.420	16.330
Van Elkweg (N839 tussen Papenstraat en Houtakker)	18.700	17.840	19.620	18.950	20.710
Van Elkweg (N839 tussen Houtakker en aansluiting RW 15)	18.700	22.520	25.050	22.690	25.260
Van Elkweg (N839 tussen aansluiting RW 15 en Dikelsestraat)	13.900	15.990	18.140	15.850	18.040
Karstraat (N839 tussen Dikelsestraat en Lingewal)	14.100	16.090	18.190	15.990	18.150

Tabel 3.1 Intensiteiten N839

Zowel vanwege de autonome (verkeers, bevolkings- en mobiliteits-) groei als vanwege de realisatie van de A15 nemen de intensiteiten op de N839 en aangrenzende wegvakken ten opzichte van de huidige situatie toe. De grootste absolute toename vindt plaats op de Van Elkweg (tussen Houtakker en de aansluiting met de A15). Vanwege de extra capaciteit zal de toename van het verkeer voldoende verwerkt kunnen worden.

3.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een beperkt ruimtebeslag naast de huidige N839. De huidige, voornamelijk agrarische, productie-/ natuurwaarde zal verdwijnen. Voor de aanleg van de extra rijstrook / verbreding van de rijbaan, het verplaatsen van de fietspaden en het eventueel verleggen van de sloten is grondverzet nodig. Waar mogelijk wordt vrijkomende grond hergebruikt of toegepast elders op het werk.

3.3 Productie van afvalstoffen

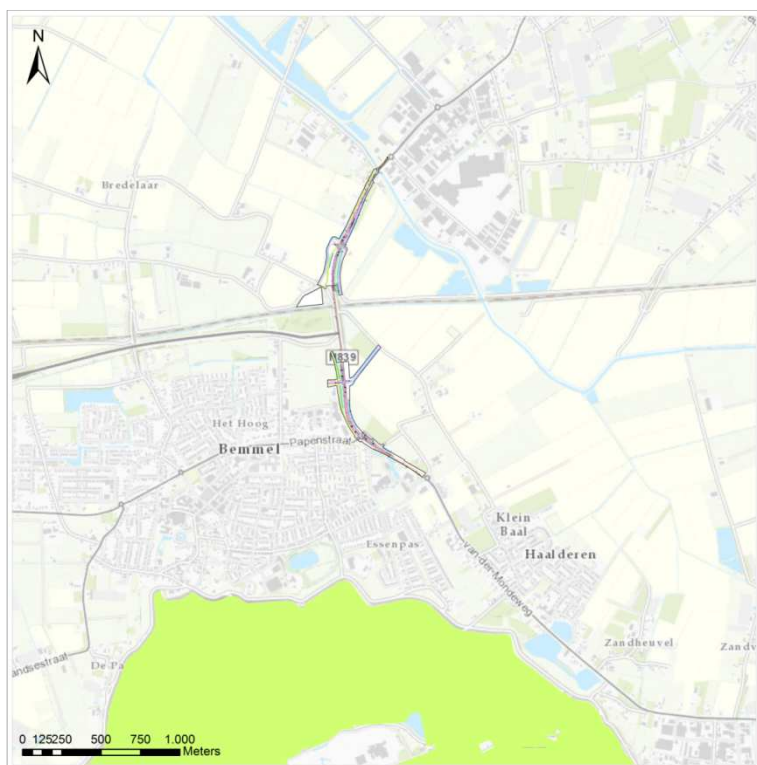
Tijdens de aanleg of bij het gebruik van de weg vindt er geen productie van stoffen plaats die zijn te kenmerken als afvalstoffen in de zin van de Wet milieubeheer.

3.4 Bijzondere gebieden in plangebied of omgeving

Natura2000-gebied

Twee Europese richtlijnen, de Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (92/43/EEG) voorzien in de bescherming van de belangrijkste Europese natuurwaarden. In dat kader zijn onder meer speciale gebieden aangewezen die beschermd moeten worden. Deze zogenaamde Vogel- en Habitatrichtlijngebieden vormen samen het Natura 2000-netwerk. De afzonderlijke gebieden worden ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die zien op gebiedsbescherming, zijn geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming.

De voorgenomen activiteiten echter, vinden niet plaatst binnen een Natura 2000-gebied. Wel ligt in de omgeving het Natura 2000-gebied Rijntakken op ruime afstand van de voorgenomen activiteiten (>700 m).



Figuur 3.4.1 Uitsnede Natura 2000-gebied Rijntakken nabij voorgenomen activiteit N839.
Groen: Vogel- en Habitatrichtlijn, Blauw: Vogelrichtlijn, Bruin: Vogel- en Habitatrichtlijn

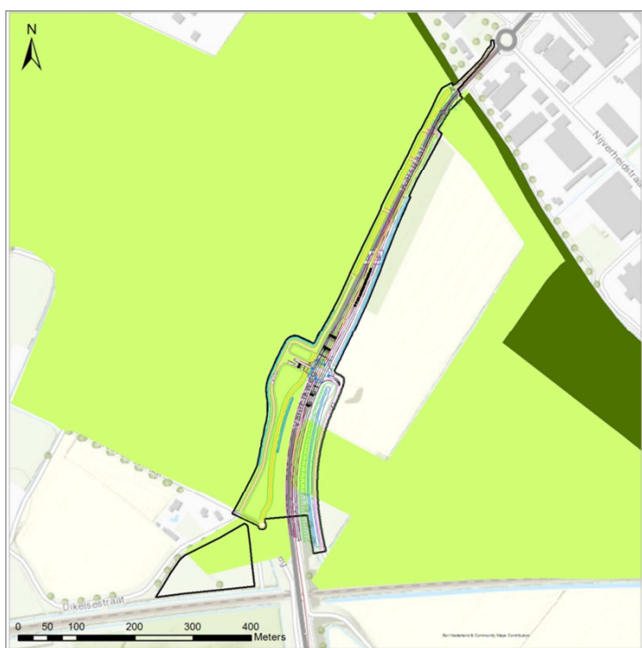
Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelzone (GO)

Het Gelders Natuurnetwerk bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens een zoekgebied van 7.300 ha voor de te realiseren 5.300 ha nieuwe natuur. De kernkwaliteiten bestaan uit de natuurwaarden, de potentiële waarden en de milieucondities. Dit zijn condities die de voorwaarde vormen voor het voortbestaan van de natuur, de ecologische samenhang, de stilte, de donkerte, de openheid en de rust.

De Groene Ontwikkelingszone bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk. Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. Ook weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden maken deel uit van de Groene Ontwikkelingszone.

Ten behoeve van het inpassingsplan is onderzocht of de voorgenomen ingreep kan leiden tot effecten op dragende elementen in de Groene Ontwikkelingszone (o.a. robuuste landschapselementen) of het Gelders Natuurnetwerk. Ten noorden van de Betuwelijn en toekomstige A15 loopt de N839 deels door de Groene Ontwikkelingszone en bij de brug over de Linge door het Gelders Natuurnetwerk. De N839 doorsnijdt een deel van Park Lingezen. De kernkwaliteiten voor verschillende deelgebieden van het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone zijn uitgewerkt in de Omgevingsverordening, in dit geval betreft het deelgebied Overbetuwe.

De reconstructie van de N839 zal deels binnen de Groene Ontwikkelingszone plaatsvinden. Nu aanwezige landschapselementen langs het tracé zullen (deels) verdwijnen en nieuwe landschapselementen zullen terugkomen. In het natuuronderzoek wordt geconcludeerd dat de kernkwaliteiten van de Groene Ontwikkelingszone en het Gelders Natuurnetwerk met de voorgestelde maatregelen per saldo worden versterkt. Het onderzoek beschrijft dat de reconstructie van de weg het functioneren van het gebied als ecologische verbidingszone niet in de weg staat en er netto sprake is van versterking van de kernkwaliteiten.



Figuur 3.4.2 Uitsnede Gelders Natuurnetwerk (donker groen) en Groene ontwikkelingszone (licht groen) nabij voorgenomen activiteit N839 (noordelijke deel).

Nationale Landschappen en waardevol open gebied

Tussen de N839, Duiven en Zevenaar bevindt zich het Nationaal Landschap 'Gelderse Poort', zie figuur 3.5.3. De afstand vanaf de N839 tot het Nationaal Landschap is dermate groot, dat de capaciteitsverruiming van beide wegen geen (negatieve) effecten op het Nationaal Landschap tot gevolg heeft. Tussen Westervoort, Duiven en Loo bevindt zich een (door de Omgevingsvisie Gelderland gedefinieerd) waardevol open gebied. De capaciteitsverruiming van de N839 doorsnijdt dit gebied niet en tast het evenmin aan.



Figuur 3.4.3 Nationale Landschap 'Gelderse Poort' en waardevol open gebied

3.5 Cumulatieve effecten

Om redenen van efficiency heeft de provincie Gelderland besloten de investeringen in de onderliggende wegen naar voren te halen en de N839 tussen Bommel en Huissen voorafgaand of gelijktijdig met het project ViA15 aan te passen. Op die manier wordt de periode van verkeershinder tijdens de werkzaamheden beperkt en wordt de regionale bereikbaarheid vergroot.

Door de planvorming van en investeringen in het onderliggend wegennet op te pakken in samenhang met het project ViA15, bereiken de betrokken partijen een meerwaarde op het gebied van veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het hoofdwegennet én het onderliggende wegennet worden zodanig vormgegeven dat deze voldoende robuust zijn om het verkeer in dit deel van Gelderland in de toekomst (2030) in goede en veilige banen te leiden.

Het voornemen is dus om beide projecten medio 2021 – 2023 te realiseren en vervolgens in gebruik te nemen. Hierdoor treden gecumuleerde effecten op, met name op het gebied van geluidbelasting, luchtkwaliteit, stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitat en landschap.

Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting van het Hoofdwegennet met (delen van) het onderliggend wegennet is ten behoeve van het (ontwerp) tracébesluit en de inpassingsplannen inzichtelijk gemaakt. Wanneer er sprake is van een samenloop van verschillende geluidsbronnen op basis van art. 110f Wgh kan het bevoegd gezag pas een hogere waarde (voor de desbetreffende geluidsbron) vaststellen indien de gecumuleerde geluidsbelasting niet zal leiden tot een naar zijn oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting. Uit de gemaakte berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting niet onaanvaardbaar is.

Luchtkwaliteit

De concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de normen voor luchtkwaliteit, zie paragraaf 4.4. De gecumuleerde uitstoot is met behulp van de NSL-Monitoringstool⁴ (versie 2015) bepaald; binnen het studiegebied zijn geen overschrijdingen van grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ te verwachten. De cumulatieve effecten van het tracébesluit en de inpassingsplannen zullen niet tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen leiden.

Gecumuleerde stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitat binnen N2000-gebied Rijntakken

De aanpassingen aan de N839 leiden tot meer verkeer op enkele wegvakken van het hoofdwegennet én het onderliggend wegennet. Meer verkeer kan lokaal leiden tot meer stikstofdepositie. Uit analyses met AERIUS Calculator 2017 blijkt dat de ViA15 een toename van stikstofdepositie veroorzaakt op voor stikstof gevoelige habitattypen in het Natura 2000-gebied Rijntakken. De toename van stikstofdepositie vanwege het inpassingsplan voor de N839 zijn verwaarloosbaar, zie paragraaf 4.5.

Gecumuleerd zijn geen significant negatieve effecten te verwachten. Er is geen sprake van een toename van >0,051 mol N/ha/j binnen het studiegebied. Hiermee blijft het planeffect onder de grenswaarde voor het Natura 2000-gebied Rijntakken. In de toelichting bij de Regeling PAS (Staatscourant 2015, 16320) is gemotiveerd dat toenames onder deze grenswaarde als verwaarloosbaar kunnen worden beschouwd. Op het gebied van stikstofdepositie zijn dan ook zeker geen significante gevolgen te verwachten.

Landschap

Tussen de opstellers en uitvoerders van het tracébesluit ViA15 en de inpassingsplannen voor het onderliggend wegennet, vindt goede afstemming plaats over de landschappelijke inpassing. De bij het project ViA15 betrokken gemeenten (Zevenaar, Duiven, Lingewaard en Overbetuwe), de provincie en de betrokken waterschappen hebben een ruimtelijk kwaliteitsplan opgesteld gericht op het bereiken van een zo optimaal mogelijke inpassing van het project ViA15, gezien vanuit het omvattende invloedsgebied. Voor dit Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP) zijn de diverse gemeentelijke studies hieromtrent als onderlegger gebruikt. Het RKP is tot stand gekomen in een intensief, interactief proces in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat. Het RKP omvat per gebiedsopgave de ontwerpprincipes gericht op een zo optimaal mogelijke inpassing met ruimtelijke kwaliteit. Hierbij zijn naast infrastructurele aspecten ook meegenomen aandachtspunten rondom woon- en leefklimaat, identiteit, landschap, economisch functioneren van voorzieningen en bedrijfsfuncties-/terreinen, cultuurhistorie, water, recreatie en dergelijke.

Door afgestemd en integraal te werken aan het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, ontstaat een duurzame en toekomstvaste wegenstructuur. Het RKP is de grondlegger voor de landschappelijke inpassing van de aanpassingen aan de N839 en nader uitgewerkt in het landschapsplan. Ondanks de negatieve effecten die de nieuwe doorsnijding van de A15 heeft op enkele karakteristieke kenmerken van het landschap, wordt op basis van de Aanvullende Bestuursovereenkomst (en de (financiële) afspraken die daarin gemaakt zijn) een goede landschappelijke inpassing van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet geborgd.

⁴ Op basis van de invoergegevens uit de NSL-Monitoringstool worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2014, 2015, 2020 en 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

4 Kenmerken van de mogelijke effecten

4.1 Inleiding

Om de kenmerken van de mogelijke effecten van het voornemen in te schatten, is een beoordeling uitgevoerd van de effecten voor de volgende thema's:

- Geluid;
- Externe veiligheid;
- Luchtkwaliteit;
- Natuur;
- Landschap en cultuurhistorie;
- Archeologie en
- Water en bodem.

De effecten zijn op basis van expert judgement beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie.

4.2 Geluid

In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan⁵ is onderzocht of nog sprake is van niet-afgehandelde saneringsgevallen en of op de gevels van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen voor te wijzigen wegen. Daarbij is de geluidbelasting van de toekomstige situatie (peiljaar 2033, inclusief ViA15 en verbredingen) vergeleken met de huidige situatie (peiljaar 2018) of een eerder vastgestelde hogere waarde. Indien sprake is van een overschrijding van grenswaarden is onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden of dat er hogere waarden dienen te worden vastgesteld. Wanneer sprake is van vast te stellen hogere waarden wordt ook aan de voorwaarden getoetst die opgenomen zijn in het geluidbeleid van het bevoegd gezag voor het toestaan van de hogere waarden.

De volgende conclusies kunnen getrokken worden:

- Er is geen sprake van niet-afgehandelde saneringsgevallen.
- Er is ten opzichte van de huidige situatie sprake van een lokale toename van de geluidbelasting; deze toename is grotendeels het gevolg van de toename van de verkeersintensiteiten door autonome groei tussen peiljaar 2018 en 2033 en de verkeersaantrekkende werking van de aanleg van de ViA15 en in mindere mate door de verbreding/verschuiving van de wegen.
- Uit de resultaten is gebleken dat voor de te wijzigen N839 bij één woning niet voldaan kan worden aan de geldende grenswaarden. Ten gevolge van de te wijzigingen Karsstraat wordt bij twee woningen niet voldaan aan de geldende grenswaarden.
- Voor de N839 en Karstraat-Dikelsestraat worden bronmaatregelen getroffen (voor de N839 komt er tussen km 4,88 – km 5,08 en tussen km 5,27 – km 5,73 stiller asfalt te liggen van het type SMA-NL8 G+. Een dergelijke maatregel komt over een lengte van 200 meter ook te liggen op de Karstraat-Dikelsestraat). Met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke eisen.

Conclusie

Als gevolg van het voornemen neemt het geluid op geluidgevoelige bestemmingen lokaal toe. Met bronmaatregelen wordt deze toename gemitigeerd. Er resteert na het treffen van deze maatregelen geen overschrijding van de toetswaarde.

⁵ RHDHV (2017), Akoestisch onderzoek Inpassingsplan N839 Bemmelsestraat

4.3 Externe Veiligheid

Voor het ontwerp inpassingsplan is een studie naar externe veiligheid uitgevoerd⁶. Op basis van de handleiding risicoanalyse transport (HART)⁷ is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de de N839 bepaald.

Voor de N839 wordt verwacht dat het aantal transporten gevaarlijke stoffen toe zal nemen. De verwachting is dat de realisatie van de plannen niet zal leiden tot een toename van dit transport. Zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen wordt geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar berekend. Het plaatsgebonden risico legt voor de N839 dus geen beperkingen op voor de realisatie van de plannen. Het berekende groepsrisico neemt af na realisatie van de plannen. Dit is te verklaren doordat na realisatie van de plannen de scenario's modelmatig worden gespreid over de bredere weg. Bij bebouwing aan een zijde van de transportroute leidt dit een (iets) lager groepsrisico. Het berekende groepsrisico ligt zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen onder de oriëntatiewaarde.

Conclusie

Het plaatsgebonden risico voor het transport van gevaarlijke stoffen over de N839 is kleiner dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico legt dus geen beperkingen op voor de realisatie van de plannen. Door het plan worden geen objecten mogelijk gemaakt die relevant kunnen zijn als risico ontvanger. Het plaatsgebonden risico door objecten in de omgeving kunnen dus ook geen beperkingen opleggen voor het plan.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is de Wet milieubeheer relevant. De concentraties van stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de normen voor luchtkwaliteit. Op grond van de NSL-Monitoringstool⁸ (versie 2015) zijn langs de wegen binnen 5 kilometer van het studiegebied geen overschrijdingen van grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} meer te verwachten. In het planalternatief vinden er geen overschrijdingen plaats van de jaargemiddelde NO_2 grenswaarde. De maximale concentratie in het studiegebied bedraagt $18,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en treedt op in het stedelijk gebied net ten noorden van de brug over de Linge. Uit statistische analyse⁹ blijkt dat de uurgemiddelde NO_2 -grenswaarde bij de maximale concentraties uit tabel 4.4 niet overschreden wordt.

Ook de grenswaarden voor de PM_{10} -concentraties worden niet overschreden. De hoogste jaargemiddelde PM_{10} -concentraties vinden eveneens plaats in het stedelijk gebied net ten noorden van de brug over de Linge (maximaal $20,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Dit is tevens de locatie met het maximale aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM_{10} -grenswaarde (8 dagen).

Tabel 4.4 Maximale concentraties NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ en EC

Locatie	NO_2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM_{10} (zonder zeezoutcorrectie) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	$\text{PM}_{2,5}$ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Papenstraat (2024)	18,3	20,3	12,1

⁶ Rapport Externe veiligheid, RHDHV ref I&BBE4988R001D01, april 2016

⁷ Handleiding Risicoanalyse Transport, versie 1.1 - 1 april 2015

⁸ Op basis van de invoergegevens uit de NSL-Monitoringstool worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2014, 2015, 2020 en 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

⁹ De genoemde indicator van $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is gebaseerd op de Europese grenswaarde voor de uurgemiddelde NO_2 concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, welke maximaal 18 keer per overschreden mag worden.

Conclusie

Het project voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer die volgen uit art. 5.16 lid 1 sub a van de Wet milieubeheer. Er worden geen aanzienlijke negatieve luchtkwaliteitseffecten verwacht.

4.5 Ecologie

In opdracht van provincie Gelderland heeft Royal HaskoningDHV onderzoek gedaan naar de consequenties van natuurwetgeving voor de beoogde reconstructie van de N839¹⁰. Het onderzoek bestaat uit een toetsing aan de Wet natuurbescherming, het Gelders Natuurnetwerk (GNN - voorheen EHS) en de Groene Ontwikkelingszone (GO). Hierbij zijn een veldbezoek, literatuuronderzoek en actuele NDFF gegevens gecombineerd met nader soortgericht veldonderzoek (uitgevoerd door Bureau Waardenburg) en een bomeneffectanalyse (uitgevoerd door Tree-o-logic). Dit levert een effectanalyse van beschermde gebieden, beschermde soorten en bomen in en rondom de studiegebieden gebied op. De conclusies van dit onderzoek zijn hieronder samengevat.

Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming)

De voorgenomen activiteiten vinden plaats buiten Natura 2000-gebied en leiden tot een verwaarloosbare ($<0,051$ mol N/ha/j) toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Rijntakken. Overige effecten zijn uitgesloten. De voorgenomen activiteiten leiden niet tot negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebied Rijntakken, ook niet in cumulatie.

Gezien de totale depositie in de toekomstige situatie is er sprake van een vergunningplicht. De depositietoename is zeer klein (maximaal 0,01 mol N/ha/j) en kan worden verleend. Vanuit de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan.

Wet natuurbescherming (soortenbescherming)

In het studiegebied komen beschermde grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels met jaarrond beschermd nest en algemene vogelsoorten voor. Voor het PIP is beoordeeld of de Wet natuurbescherming een mogelijke belemmering vormt. Voor de aanwezige beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip.

De Wet natuurbescherming (soortenbescherming) vormt geen belemmering voor de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan. Een ontheffing is niet nodig, wel moet worden voldaan aan de zorgplicht en moeten mitigerende maatregelen worden genomen.

Wet natuurbescherming (houtopstanden)

Als gevolg van de voorgenomen activiteiten kunnen ca. 145 bomen buiten de bebouwde kom niet behouden blijven. Vanuit de Wet natuurbescherming geldt voor de bomen een herplantplicht. Met het landschapsplan wordt invulling gegeven aan de herplantplicht en moet een ontheffing worden aangevraagd indien herplant elders plaatvindt. Herplant vindt plaats langs de N839 en in het bosclement aan de westzijde van de N839. Vanuit de Wet natuurbescherming (houtopstanden) zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan.

Voor de kap van 8 bomen binnen de bebouwde kom Boswet moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd en geldt mogelijk een herplantplicht. Het is zeer reëel dat de benodigde vergunning kan wordt verleend.

¹⁰ Royal HaskoningDHV (2017), rapport Natuurtoets PIP N839 met kenmerk WAT_BE4988_R002_F01

Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone

De kernkwaliteit van het GNN en de GO hangen samen met de Park Lingezegen en groenelementen binnen Park Lingezegen, ecologische verbindingen Overbetuwe-kan en Gelderse Poort, cultuurhistorische waarden en alle door de Wet natuurbescherming (voorheen Ffwet en Nbwet) beschermde soorten en hun leefgebieden. De reconstructie van de N839 zal deels binnen GO plaatsvinden. Nu aanwezige landschapselementen langs het tracé zullen (deels) verdwijnen. Dit leidt tot een aantasting van de kernkwaliteiten van Park Lingezegen. Er worden daarom nieuwe elementen aangelegd. Deze elementen zorgen per saldo voor een substantiële versterking van het GNN en GO en borgen een goede landschappelijke inpassing, afgestemd op Park Lingezegen. De nieuwe bos- en natuurelementen worden geborgd in het PIP.

Herbegrenzing van het GNN en GO ligt voor de hand, waarbij nieuwe elementen ruimtelijk geborgd worden en de begrenzing aansluit op het nieuwe wegontwerp. De nieuwe natuur-, landschappelijke- en cultuurhistorische waarden worden op deze manier beschermd en sluiten aan op de bestemmingen en bescherming in het PIP.

Met het nemen van de voorgestelde maatregelen en de herbegrenzing worden meer landschappelijke groenelementen en natuurkwaliteit teruggebracht. Netto is er geen sprake van aantasting van de kernkwaliteiten, maar juist van een versterking hiervan. Op deze wijze wordt voldaan aan de eisen die de provinciale omgevingsverordening stelt en zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van het provinciaal inpassingsplan.

Conclusie

Het project voldoet aan de eisen uit de Wet Natuurbescherming en past binnen het beleid van het Gelders Natuurnetwerk / Groene Ontwikkelingszone en de Provinciale milieuverordening. Er worden geen aanzienlijke negatieve ecologische effecten verwacht.

4.6 Landschap en cultuurhistorie

Voor beide inpassingsplannen is een landschapsplan opgesteld¹¹. Daar waar de nieuwe A15 een duidelijke impact heeft op de karakteristieke kenmerken van het rivierenlandschap met haar oeverwallen, komgronden, stroomruggen en lintbebouwing, zijn de landschappelijke effecten van de verbreding van de N839 minder ingrijpend.

Uit het landschapsplan voor de N839 blijkt dat er eveneens geen grote landschappelijke wijzigingen te verwachten zijn. Voor de verbreding / reconstructie van de N839 en de aanleg van een tweerichting fietspad aan de westzijde van de weg moet de langs de bestaande weg begeleidende beplanting grotendeels wijken. Het betreft hier bomen, die nog relatief klein zijn. Er is extra ruimte nodig in het dwarsprofiel. Deze extra ruimte wordt aan de oostzijde van de weg gezocht, waardoor onder meer een smalle strook van de hier gelegen boomgaard moet verdwijnen. Daardoor kunnen aan de westzijde de bestaande sloot en de bebouwde erven inclusief erfbeplanting worden gespaard. Voor de reconstructie van de kruising N839 / Linie is er ook aan de westzijde enige extra ruimte nodig van het aangrenzende landbouwperceel.

De fraaie, volwassen bomenlaan langs het bedrijventerrein aan de westkant van de weg kan grotendeels worden behouden. Alleen bij de nieuwe aansluiting Houtakker moeten enkele bomen wijken. De inrit van de carpoolplaats ten oosten van de N839 ter hoogte van de Papenstraat wordt aangepast. Dit gaat ten koste van bestaand openbaar groen. Langs de zuidzijde van de N839 ter hoogte van de Papenstraat wordt het fietspad verbreed tot een tweerichting fietspad. Daarbij worden de bestaande

¹¹ Provincie Gelderland (2016), Landschapsplan N839 Bemmel - Huissen

bomen tussen rijweg en fietspad zoveel mogelijk gespaard. Aan de noordzijde van de N839 ter hoogte van de Papenstraat worden het fietspad en de parallelweg langs de carpoolplaats opgeheven. Hierdoor ontstaat ruimte voor bomen.

Conclusie

Dankzij het treffen van maatregelen, die onderdeel uit maken van het inpassingsplan, worden eventuele negatieve effecten op het landschap gemitigeerd en/of gecompenseerd. Door de verbreding van de N839 gaan een smalle strook van een boomgaard, aantal bomen en openbaar groen verloren. Ter compensatie wordt ruimte voor bomen gecreëerd tussen de carpoolplaats ten oosten van de Papenstraat en de N839. Voor het aspect landschap worden hierdoor belangrijke negatieve effecten uitgesloten.

4.7 Archeologie

Voor de het onderzoeksgebied van de N839 is een bureauonderzoek uitgevoerd¹². Het doel van het uitvoeren van een archeologisch bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Voor het opstellen van een dergelijke verwachting wordt gebruik gemaakt van reeds bekende archeologische waarnemingen, historische kaarten, bodemkundige gegevens en informatie over de landschappelijke situatie. Een gespecificeerde verwachting gaat in op de mogelijke aanwezigheid, het karakter, de omvang, datering en eventuele (mate van) versterking van archeologische waarden binnen het plangebied.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat rondom het plangebied van de N839 vindplaatsen uit met name de bronstijd, ijzertijd en Romeinse tijd aanwezig zijn. Daarnaast zijn ook sporen uit de middeleeuwen en nieuwe tijd aanwezig. Voor dit plangebied geldt dan ook de hoge (oeverwalafzettingen) en middelhoge verwachting volgens de archeologische beleidskaart vooralsnog gehandhaafd blijft. Uit het bureauonderzoek blijkt dat het zuidelijke deel van het plangebied al is onderzocht. Dit deel hoeft niet meer onderzocht te worden.

Conclusie

Binnen het plangebied bestaat een hoge en middelhogekans op het aantreffen van archeologische resten. Om de gespecificeerde archeologische verwachting te toetsen en om inzicht te krijgen in de bodemopbouw en de eventuele verstoringen hierin, wordt het advies gegeven om een inventariserend veldonderzoek door middel van verkennende boringen uit te voeren. Op basis van die resultaten kan voldoende inzicht worden verkregen in de bodemopbouw en eventuele verstoringen en een zogenaamde 'selectiebesluit' genomen worden. Het voorkomen van belangrijke nadelige gevolgen voor archeologie is hiermee geborgd.

¹² Bureauonderzoeken Archeologie per locatie, Antea Group, 22 maart en 1 april 2016. 19 augustus 2016 revisie 03

4.8 Water en bodem

Grondwater

Het grondwater in het projectgebied van de N839 wordt gereguleerd door het peil in de naastgelegen watergangen. Het peil in de watergangen is afgestemd op het gebruik van de naastgelegen gronden. Dit betekent dat het waterpeil voldoende ontwateringsruimte biedt voor de wegen.

Afwatering

De N839 is in de huidige situatie verhard met asfalt en de afwatering vindt voor een grootdeel plaats via de berm op het oppervlakte water. Dit zal in de toekomstige situatie niet wijzigen.

Verharding

Als gevolg van de aanpassingen aan het wegennet vindt een toename aan verharding plaats, met het gevolg dat regenwater minder goed de bodem kan infiltreren. Op basis van het rapport van ANTEA (2016) volgt uit de verhardingsbalans voor het noordelijk deel een waterberging van 212 m³ gerealiseerd te worden en voor het zuidelijk deel 258 m³. Uitgaande van een maximale peilstijging van 0,3 m betekent dit een opgave van circa 710 m² aan nieuw oppervlaktewater voor het noordelijk deel en 860 m² nieuw oppervlaktewater voor het zuidelijk deel. De compensatie voor het noordelijk deel wordt gerealiseerd door bestaande watergangen langs het tracé te verbreden. Voor het zuidelijk deel wordt de berging geregeld in het tracébesluit voor project ViA15. Laatstgenoemde compensatie is gelegen buiten de begrenzing van dit inpassingsplan.

Waterkwaliteit

Door de aanpassingen aan het wegennet zal de verkeersintensiteit over de wegen toenemen. De kwaliteit van het afstromende water zal daardoor verminderen. Doordat het afstromende water nagenoeg allemaal via kolken zal worden afgevoerd naar het oppervlaktewater zal een deel van de vervuiling in het oppervlaktewater terecht komen. De mate van vervuiling vormt naar verwachting geen knelpunt voor de waterkwaliteit.

Bodem

Voor de N839 is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd en is aan de hand van de NEN 5725 informatie verzameld over de mogelijke aanwezigheid van bodembedreigende (voormalige) activiteiten binnen het plangebied. Uit de bekende bodemonderzoeken volgt dat voor het plangebied rond de N839 in de grond over het algemeen maximaal licht verhoogde gehalten aan diverse parameters zijn gemeten¹³. In het grondwater zijn lokaal sterke en matig verhoogde gehalten aangetroffen. Aan de hand van de uitkomsten van het historisch bodemonderzoek zullen conform de daartoe opgestelde richtlijnen (verkenkende) bodemonderzoeken worden uitgevoerd op het gehele tracé.

Conclusie:

Voor de aspecten bodem en water worden blijkens de verrichte onderzoeken geen belangrijke negatieve effecten verwacht. Het huidige waterpeil biedt voldoende ontwateringsruimte voor wegen en de toename van de wegverharding wordt gecompenseerd. Het historisch bodemonderzoek geeft geen aanleiding om aan te nemen dat er belemmeringen aanwezig zijn die de vaststelling van de inpassingsplannen of de uitvoering van de werkzaamheden aan de verdubbeling van het onderliggend wegennet belemmeren.

¹³ Historisch bodemonderzoek Reconstructie N839. Aansluiting Huissen – Bemmel. Antea, 1 april 2016, definitief revisie 23 september 2016

5 Conclusie

De vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling) noodzakelijk; en
- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.-procedure.

Toets aan artikel 7.2 lid 2 Wm (gesloten spoor)

Er is in geen geval sprake van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Omdat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden én uitgaande van het 'nee, tenzij...principe', is de conclusie dat een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is.

Toets aan artikel 7.2a Wm (open spoor)

Het voornemen leidt lokaal tot een (beperkte) verkeersaantrekkende werking. Met AERIUS Calculator is bepaald of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en in welke mate. Uit de berekeningen blijkt dat de maximale toename kleiner is dan 0,05 mol N/ha/jr is. Er is geen sprake van een significante toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden; negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen worden uitgesloten. Daarom is een passende beoordeling niet nodig, waarmee ook een eventuele plan-m.e.r.-plicht niet aan de orde is.