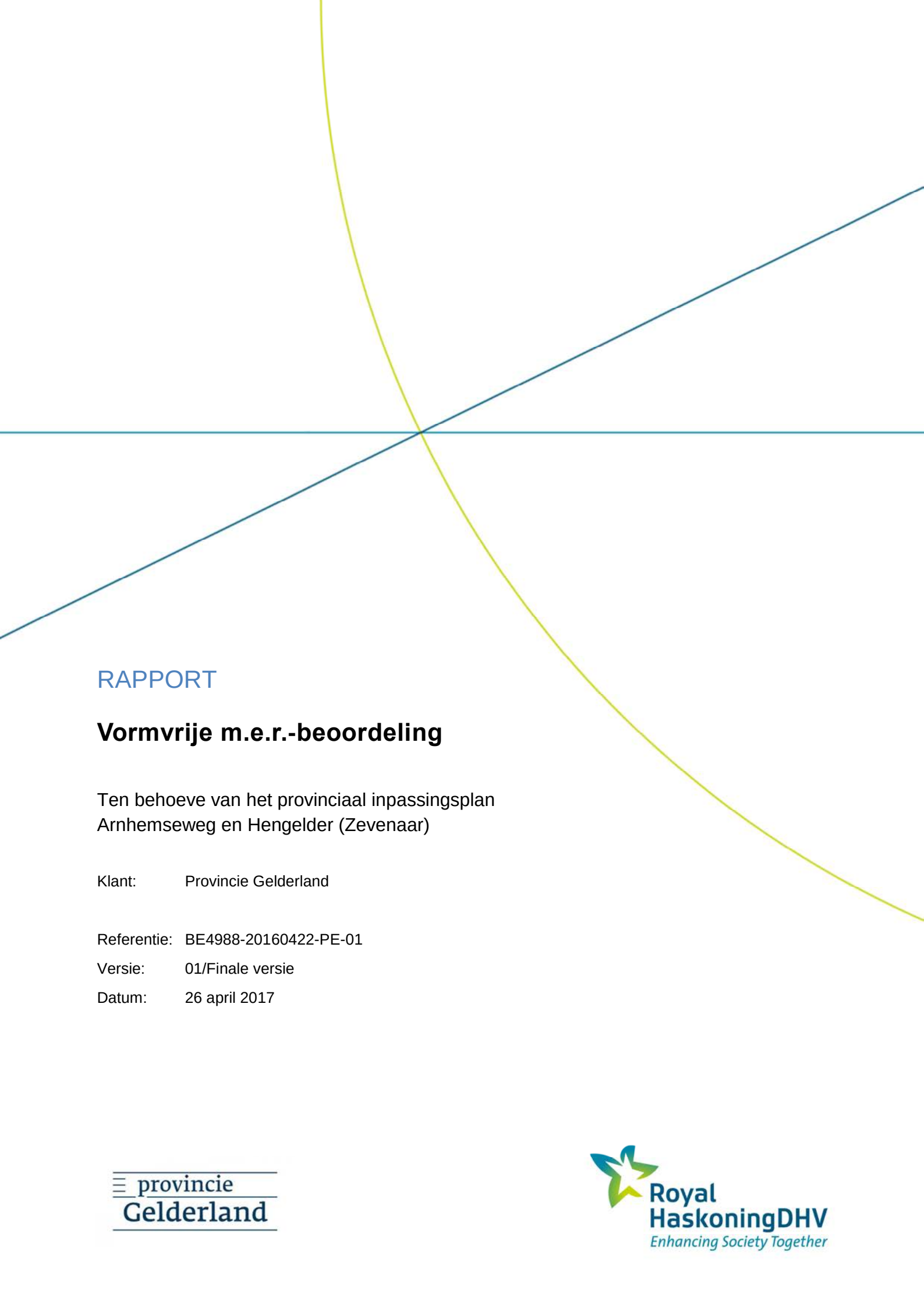




RAPPORT

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan
Arnhemseweg en Hengelder (Zevenaar)

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: Arnhemseweg en Hengelder (Zevenaar)
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	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	2
1.3	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 provinciale en lokale (auto)wegen	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')	8
2.5	Is het voornemen m.e.r.- (beoordelings)plichtig?	10
2.6	Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.-beoordeling	10
3	Kenmerken en plaats van het project	11
3.1	Ontsluiting en verkeersafwikkeling	11
3.2	Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	13
3.3	Productie van afvalstoffen	13
3.4	Bijzondere gebieden in plangebied of omgeving	14
3.5	Cumulatieve effecten	16
4	Kenmerken van de mogelijke effecten	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Geluid	18
4.3	Externe Veiligheid	19
4.4	Luchtkwaliteit	20
4.5	Ecologie	20
4.6	Landschap en cultuurhistorie	20
4.7	Archeologie	22
4.8	Water en bodem	22
5	Samenvatting en Conclusie	24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van deze notitie

Het Rijk heeft in nauw overleg met de provincie Gelderland besloten om de A15 vanaf Bemmelerwaard te trekken en aan te sluiten op de A12, en om de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk te verbreden (project ViA15). De Arnhemseweg (N810) krijgt een nieuwe aansluiting op de verlengde A15 en de weg Hengelder krijgt een nieuwe aansluiting op de A12. De huidige aansluiting van Zevenaar op de A12 (Griethse Poort) wordt gesloten.

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. Het project ViA15 zorgt voor een verschuiving van verkeer binnen Zevenaar van de Doesburgseweg naar de Arnhemseweg en de weg Hengelder. Daarnaast zijn er diverse toekomstige ontwikkelingen, zoals nieuwe woningbouw, nieuw areaal bedrijventerrein en groei van mobiliteit. Bij elkaar maken deze ontwikkelingen het wenselijk om de capaciteit op de Arnhemseweg en de weg Hengelder op termijn te verruimen en de inrichting te verbeteren.

Om redenen van efficiency heeft de provincie Gelderland besloten de investeringen in de onderliggende wegen naar voren te halen en de Arnhemseweg en de Hengelder 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 bovendien 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 Hengelderweg 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 wegen 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 behoeft 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 deze notitie

Voorliggende notitie beantwoordt de vraag of voor het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de opwaardering van de N810 en de Hengelder 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);
- Conclusies (hoofdstuk 5).

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

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

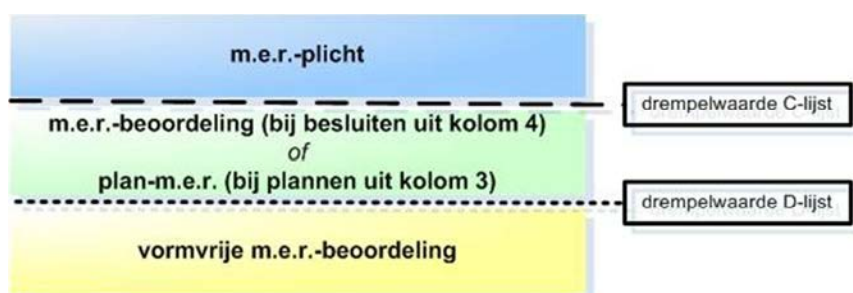
De wettelijke bepalingen ten aanzien van de m.e.r.-plicht zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. De m.e.r.-plicht wordt bepaald via twee sporen:

- 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 N810 en Hengelderweg

2.2.1 Ligging, huidige kenmerken en opwaardering N810

De N810 is een provinciale weg in de provincie Gelderland. De weg vormt een verbinding tussen Duiven en Zevenaar. In Duiven sluit de N810 aan op de A12 richting Arnhem en Oberhausen/Doetinchem. In Zevenaar sluit de weg aan op de N336. Tussen Duiven en Zevenaar heet de weg Oostsingel, binnen de bebouwde kom van Zevenaar achtereenvolgens Arnhemseweg en Ringbaan Noord.

De N810 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. Inhalen is over de gehele lengte niet toegestaan.

Opwaardering van de N810 (zie figuur 2)

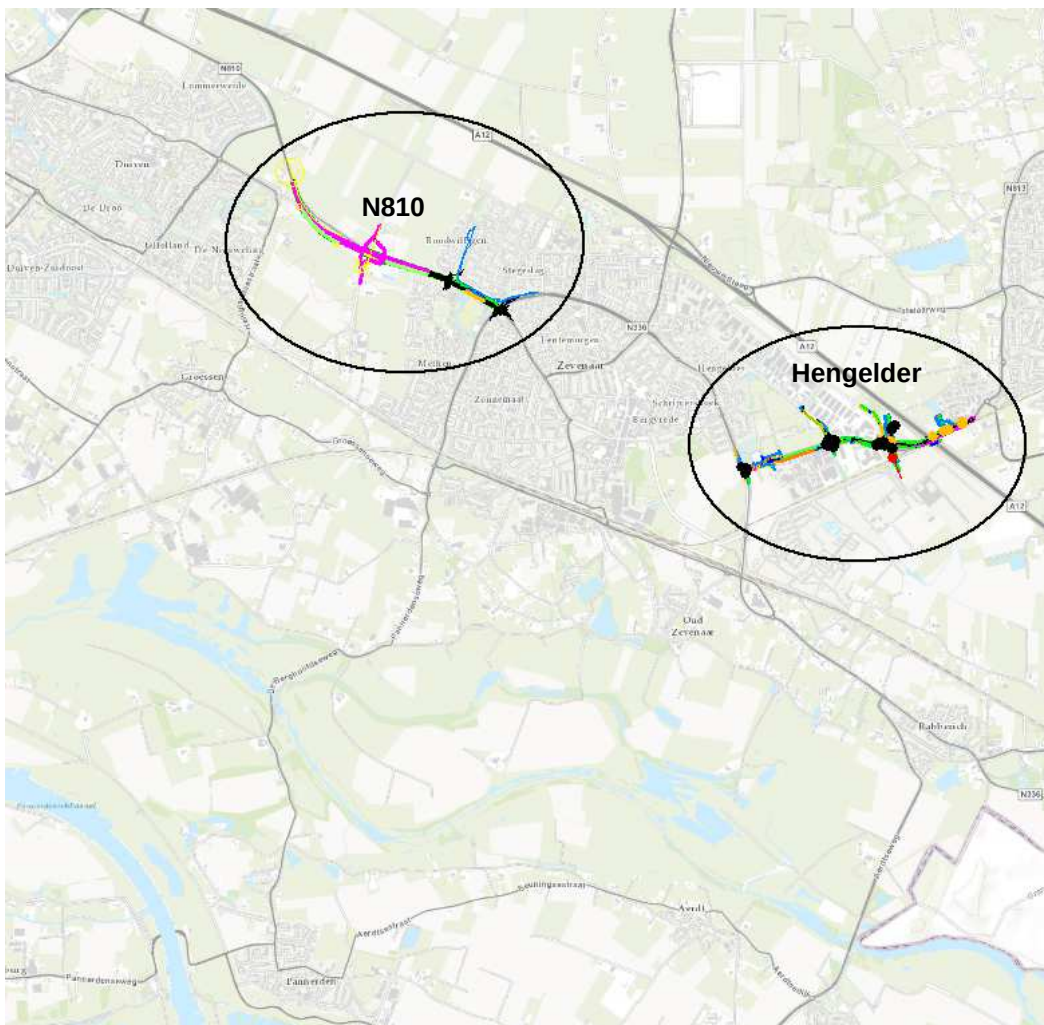
Conform maatregel 15 van de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 wordt het 2x2 wegprofiel van de afrit A15 op het bestaande wegprofiel van de Arnhemseweg aangesloten door middel van een consistent wegprofiel, dubbele bommenrij en een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde. Hiervoor wordt de bestaande Arnhemseweg opgewaardeerd van twee keer één rijstrook naar twee keer twee rijstroken (circa 200 meter in noordwestelijke richting gerekend vanaf de grens met het tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken). Het Duivense deel van de N810 wordt opgenomen in het tracébesluit ViA15. Richting Zevenaar worden er maatregelen getroffen voor de afwikkeling van het verkeer van en naar Zevenaar tot en met het kruispunt met Methen / Ringbaan - Noord, met als uitgangspunt de aanleg van een 2x2 wegprofiel met een dubbele bommenrij, twee richtingen fietspad aan de zuidzijde en een aarden wal aan de noordzijde van de Arnhemseweg (circa 650 meter in oostelijke richting gerekend vanaf de grens met het tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken). Evenals in de huidige situatie blijft de Arnhemseweg een gebiedsontsluitingsweg met een parallelle structuur voor langzaam verkeer.

2.2.2 Ligging, huidige kenmerken en herinrichting Hengelder(weg)

De Hengelder(weg) is een lokale ontsluitingsweg in gemeente Montferland en gemeente Zevenaar. De weg vormt een verbinding tussen Didam en Zevenaar. In Didam sluit de Hengelder aan op de N813 'Tatelaarweg', in Zevenaar op de N336 'Ringbaan – Oost'. De maximumsnelheid is binnen de bebouwde kom 50 km/uur, buiten de bebouwde kom 80 km/uur. Erfonsoeluitingen vinden direct op de Hengelder(weg) plaats. Aan weerszijde van de weg bevinden zich vrijliggende fietspaden.

Herinrichting Hengelder (zie figuur 2)

Conform maatregel 17 van de bestuursovereenkomst van 5 november worden er maatregelen getroffen aan de weg Hengelder voor de afwikkeling van het verkeer van/naar Zevenaar. Deze maatregelen betreffen de herinrichting van de weg Hengelder en de route Marconistraat- Fahrenheitstraat als verbinding tussen de weg Hengelder en de Edisonstraat. Naast deze maatregelen wordt ook de Edisonstraat vanaf de weg Hengelder tot en met de boog Edisonstraat heringericht. De lengte van het tracé waarop de maatregelen van toepassing zijn betreft in westelijke richting (gerekend vanaf de grens met het tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken) circa 1000 meter. De Hengelderweg wordt oostelijke richting Didam eveneens heringericht. Deze herinrichting vindt binnen de grenzen van het tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken plaats.



Figuur 2 Locatie voorgenomen activiteiten N810 en Hengelder

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 onderliggende wegen N810 en Hengelder(weg) 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 de 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	Gevalen	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 C 1.3 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 Arnhemseweg en Hengelder 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:

- 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
- 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 zowel de Arnhemseweg als Hengelder 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 worden de Arnhemseweg en Hengelder 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 Arnhemseweg voldoen 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 Arnhemseweg vinden plaats over een maximale lengte van circa 2 kilometer. Voor Hengelder geldt dat er geen sprake is van een opwaardering naar twee keer twee rijstroken, maar (alleen) sprake is van herinrichting van de bestaande twee keer enkelstrooks weg.

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 Arnhemseweg voldoet aan de omschrijving zoals genoemd onder de activiteit onder D 1.1 en/of D 1.2. Voor Hengelder geldt dat er geen sprake is van een opwaardering naar twee keer twee rijstroken, maar (alleen) sprake is van herinrichting van de bestaande twee keer enkelstrooks weg. Voor de Hengelder geldt dat deze *niet* voldoet aan de omschrijving zoals genoemd onder de activiteit onder D 1.1 en/of D 1.2 en daarmee niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is. De weg Hengelder wordt daarom in deze notitie verder buiten beschouwing gelaten.

Toets gevallen (drempelwaarden)

De ingreep aan de Arnhemseweg 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 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).

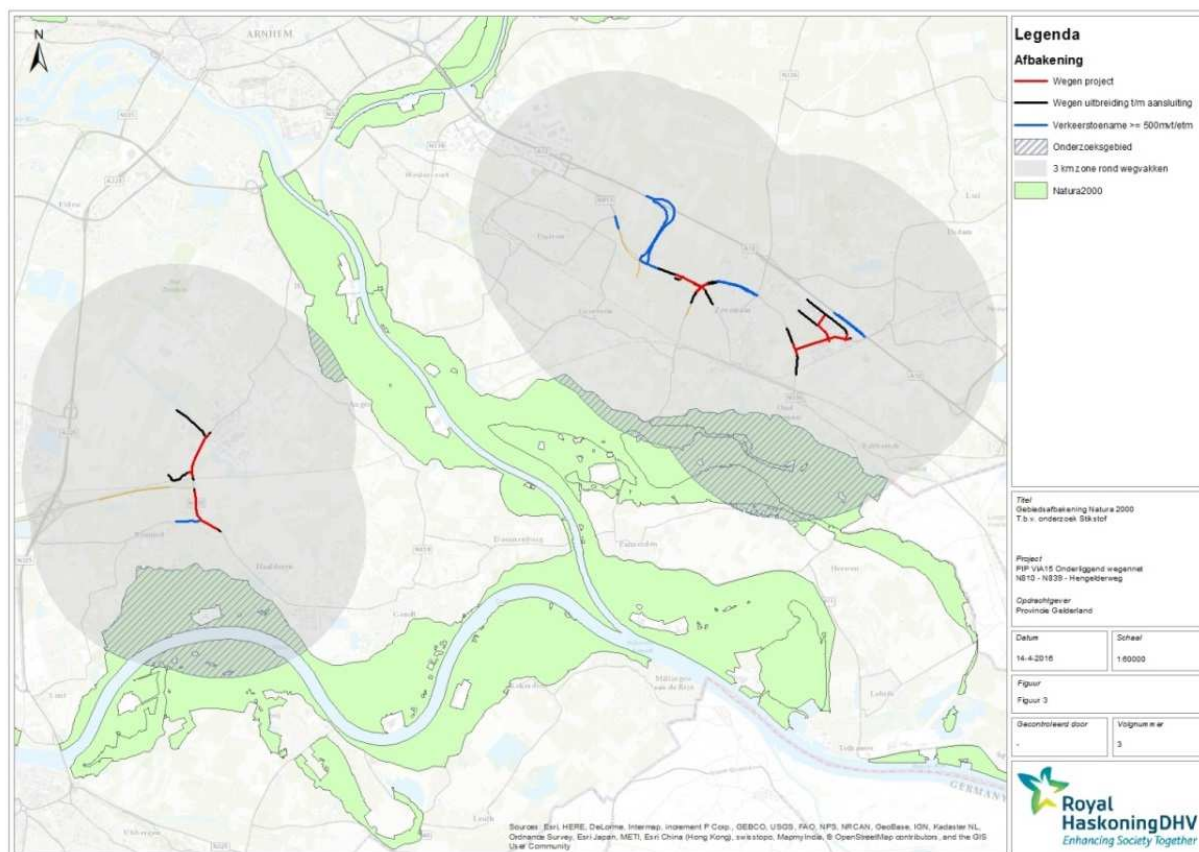
² een plan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, en artikel 3.1, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening, met uitzondering van een plan dat zijn grondslag vindt in een omgevingsvergunning die is verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen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

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

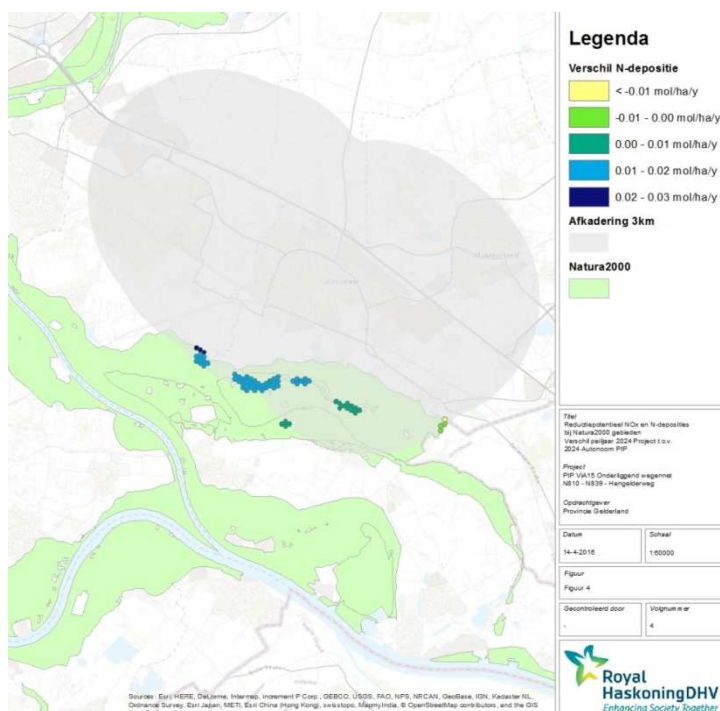
Voor ontwikkelingen met een stikstofdepositie die lager is dan of gelijk is aan de grenswaarde die is vastgesteld in het Besluit grenswaarden programmatie aanpak stikstof wordt gerefereerd aan de onderbouwing van de PAS, omdat voor de projecten die het plan mogelijk maakt onder voorwaarden ruimte is gereserveerd.

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.

Handreiking passende beoordeling stikstofaspecten bestemmingsplannen (p.14, punt C), waarin wordt gesteld: "Markeer de ontwikkelingen die de grenswaarde niet overschrijden. Voor projecten met een stikstofdepositie die lager is dan of gelijk is aan de grenswaarde die is vastgesteld in het Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof. Voor deze ontwikkelingen lijkt het mogelijk om te refereren aan de onderbouwing van de PAS, omdat voor de projecten die het plan mogelijk maakt onder voorwaarden ruimte is gereserveerd."

Een depositietoename van $<0,05$ mol/ha /jaar is binnen de systematiek van het PAS verwaarloosbaar. 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 0,05 mol/ha/jaar 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 0,03 mol N/ha/jr). Het projecteffect (onder de drempelwaarde) is verwaarloosbaar en recent uitgevoerde projecten in de omgeving zijn beoordeeld en evt vergund onder de PAS. 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 ónder 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

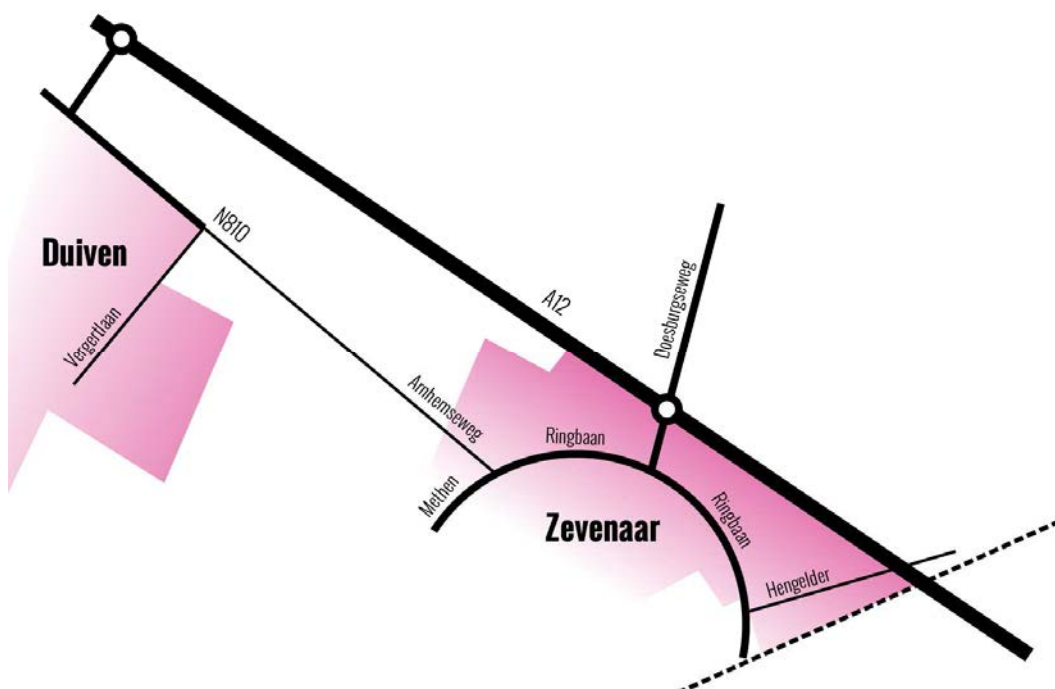
3.1 Ontsluiting en verkeersafwikkeling Zevenaar

Huidige ontsluiting en verkeersafwikkeling

In de huidige situatie is de kern Zevenaar aangesloten op het rijkswegennet (A12) via de Doesburgseweg. Zevenaar is als het ware met één radiaal aangesloten op de snelweg. Daarnaast wordt de huidige Arnhemseweg (N810) ook veel gebruikt door verkeer wat de herkomst of bestemming in Zevenaar-West heeft. Deze route sluit namelijk via de Oostsingel in Duiven aan op de A12.

Knelpunten

De huidige aansluiting bij de Griethse Poort heeft een beperkte capaciteit. In de huidige situatie is deze aansluiting onvoldoende robuust. De aansluiting heeft geen restcapaciteit om de toekomstige groei van het verkeer op te vangen. Door de fysieke beperkingen van deze onderdoorgang, in combinatie met de groei van het verkeer is de aansluiting zelfs al niet meer Duurzaam Veilig te noemen. Zo zijn bijvoorbeeld niet alle verkeerrichtingen meer mogelijk: om de verkeersstroom vanuit Zevenaar naar de A12 richting Arnhem te kunnen verwerken, is de linksafstrook vanuit de Doesburg naar de A12 richting Oberhausen al verwijderd, ten gunste van de verlengde linksafstrook (Zevenaar richting A12 Arnhem). Dit is voor de (onbekende) weggebruiker onduidelijk en onwenselijk, waardoor onwenselijke keer- en draai-bewegingen ontstaan op de Doesburgseweg bij de inritten en / of tankstations.



Figuur 3.1.1 Huidige ontsluiting Zevenaar

Uit telgegevens uit 2015 blijkt dat in de huidige situatie gemiddeld 14.700 mvt/etmaal op een werkdag ter hoogte van de komgrens rijden. Circa 5,7% van het verkeer betreft vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar verkeer samen). Uit het verkeersmodel blijkt dat in het basisjaar 2013 16.200.000 mvt/etmaal het kruispunt De Methen – Ringbaan Oost – Arnhemseweg passeren.

Toekomstige ontsluiting en verkeersafwikkeling

Na realisatie van de A15 en de verbreding van de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud Dijk krijgt Zevenaar twee aansluitingen op het rijkswegennet:

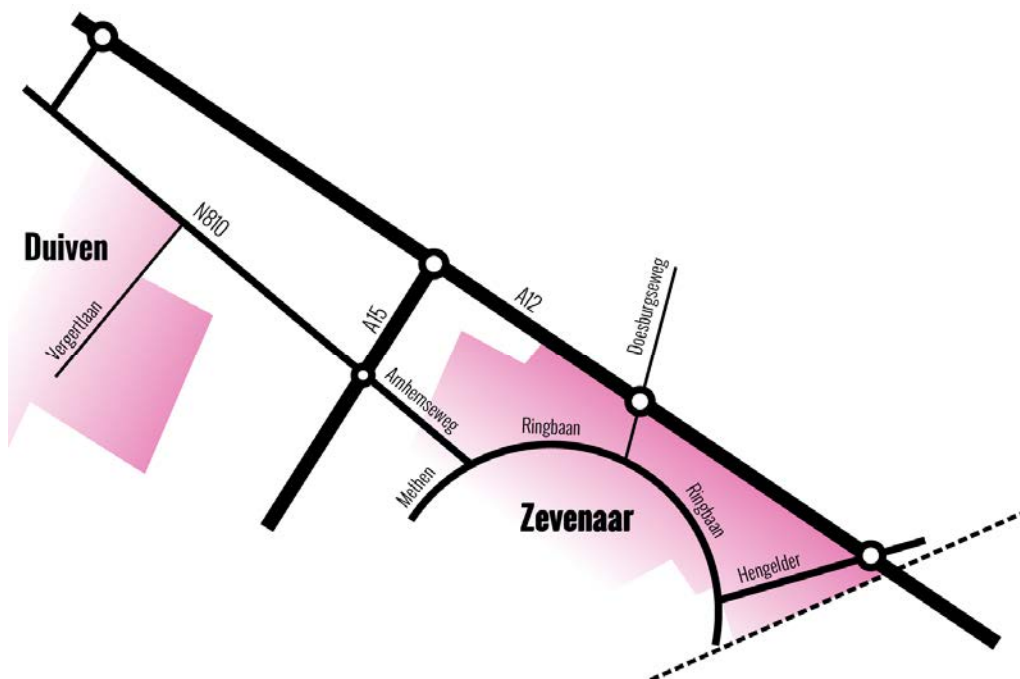
- Een westelijke aansluiting op de A15 waarbij het woonverkeer dominant is;
- Een oostelijke aansluiting op de A12 waarbij het werkverkeer dominant is.

De huidige aansluiting op de A12 (Griethse Poort) wordt in het project ViA15 afgesloten.

De westelijke aansluiting zal het grootste gedeelte van het verkeer verwerken vanuit de westelijk gelegen wijken, welke nu via de afrit Duiven / Zevenaar West rijdt, en een groot gedeelte van het verkeer dat nu via de aansluiting Griethse Poort rijdt.

Verkeer vanuit de richting A18 of Duitsland met bestemming Zevenaar West gebruikt de nieuwe aansluiting op de A15. Verkeer vanuit de richting Arnhem en Nijmegen met bestemming Hengelder zal niet meer via de Ringbaan gaan rijden, maar gebruik maken van de nieuwe aansluiting Hengelder. Het verkeer met bestemming of herkomst Zevenaar wordt hierdoor gelijkmatiger verdeeld over de wegen in en rond Zevenaar.

De nieuwe ontsluitingsstructuur draagt bij aan een Duurzamer Verkeersveiligheid systeem, omdat gemotoriseerd verkeer langer over een veiligere weg (autosnelweg) kan rijden. Dit verkeer zal ook langer op het autosnelwegennet blijven rijden alvorens één van de twee autosnelwegaansluitingen worden bereikt.



Figuur 3.1.2 Toekomstige ontsluiting Zevenaar

Rijkswaterstaat is bezig om de aansluiting van rijksweg A15 op de provinciale weg N810 vorm te geven. Met de komst van Rijksweg A15 zal de verkeersintensiteit toenemen. Enerzijds wordt dit voor het grootste gedeelte veroorzaakt door de aanleg van het nieuwe weggedeelte tussen Bommel en de A12 bij Duiven. Anderzijds wordt de groei veroorzaakt door autonome groei zoals extra arbeidsplaatsen, lichte bevolkingsgroei, toename aantal huishoudens, groei autobezit etc).

Op het gedeelte tussen de aansluiting N810 – A15 en Zevenaar zal de intensiteit toenemen naar 28.150 mvt/etmaal. Op het gedeelte tussen het kruispunt Roodwilligen – Schellenkrans en het kruispunt met de Methen wordt de verkeersintensiteit 27.770 mvt/etmaal.

	Huidige situatie	Autonoom	Autonoom	Project	Project
Verkeersprognoses	2013	2024	2033	2024	2033
Arnhemseweg t.h.v. komgrens	16.000	24.340	25.870	26.040	28.150
Arnhemseweg wegvak Roodwilligen - Methen	16.200	23.900	25.260	25.790	27.770
Arnhemseweg wegvak Methen - Zonegge	8.600	11.260	11.700	11.910	12.680

Tabel 3.1 intensiteiten Arnhemseweg

De groei van het gemotoriseerde verkeer zal in de huidige vormgeving in de toekomst mogelijk leiden tot knelpunten. In het kader van de aanleg van de A15 wordt in het tracébesluit de aansluiting van de A15 op de N810 voorzien van voldoende afwikkelingscapaciteit door het toepassen van voldoende opstelstroken. Veel van de richtingen bestaan uit dubbele voorsorteervakken bij deze aansluiting.

In het kader van het ontwerp tracébesluit is bepaald dat ter hoogte van de aansluiting van de N810 op de A15 dubbele doorgaande rijstroken worden aangelegd. Vervolgens wordt in de richting van Zevenaar dit 2x2 wegprofiel weer aangesloten op het 2x1 profiel.

Om een consistent en robuuster wegprofiel te realiseren en daarmee een verkeersveiliger wegbeeld te creëren kan het huidige 1x2 wegprofiel uitgebreid worden naar een 2x2 wegprofiel. De rotonde op het kruispunt Roodwilligen – Schellenkrans wordt omgebouwd naar een kruispunt met verkeerslichten. Om het kruispunt verder te vereenvoudigen wordt een tweerichtingen fietsoversteek aan de oostzijde van het kruispunt gerealiseerd.

Kruispunt Ringbaan Noord – Methen is in de huidige vorm al relatief ruim vormgegeven. Alleen op de takken Methen, de Arnhemseweg richting centrum en de Ringbaan Noord bieden de enkele rijstroken richting de A15 te weinig capaciteit en worden daarom uitgebreid.

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 N810 en Hengelder. 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

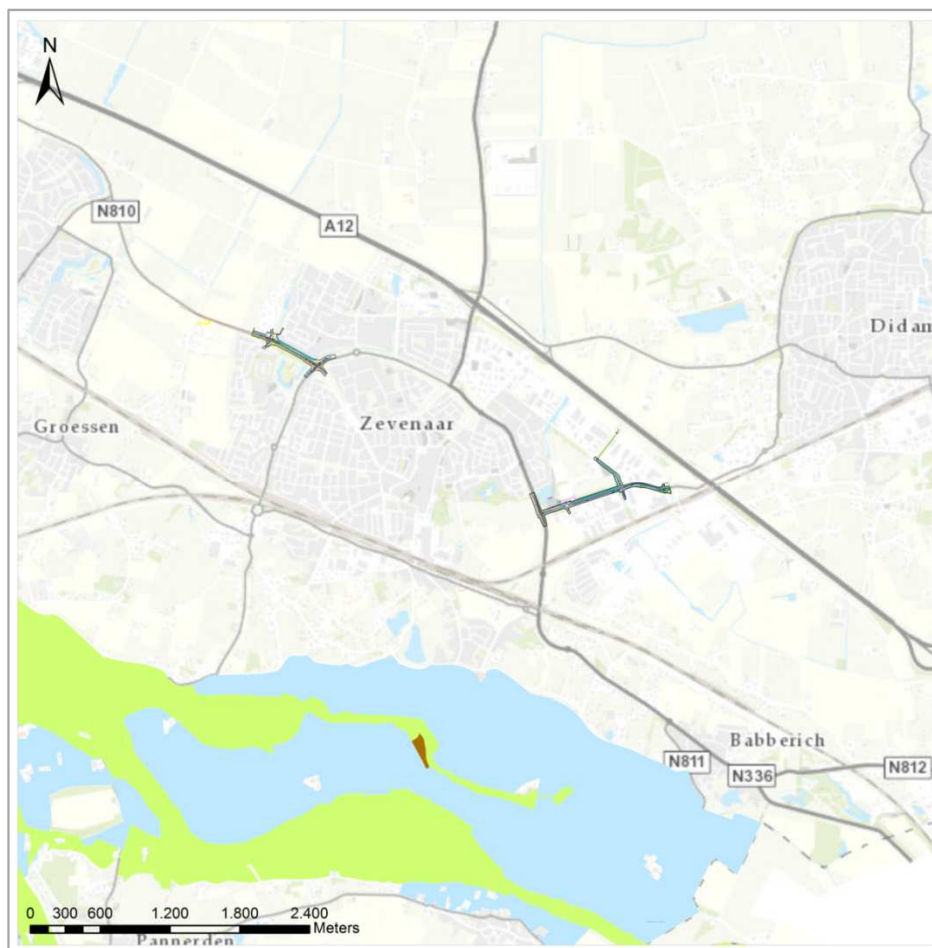
Tijdens de aanleg of bij het gebruik van de weg vindt er geen productie van stoffen plaats die zijn te kenmerken als afvalstoffen in de zin van de Wet milieubeheer.

3.4 Bijzondere gebieden in plangebied of omgeving

Natura 2000-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 voorgenoemde activiteiten echter, vinden niet plaats binnen een Natura 2000-gebied. Wel ligt in de omgeving het Natura 2000-gebied Rijntakken op ruime afstand van de voorgenoemde activiteiten ruim 1,3 km van de Hengelder en ruim 2,3 km van de N810.



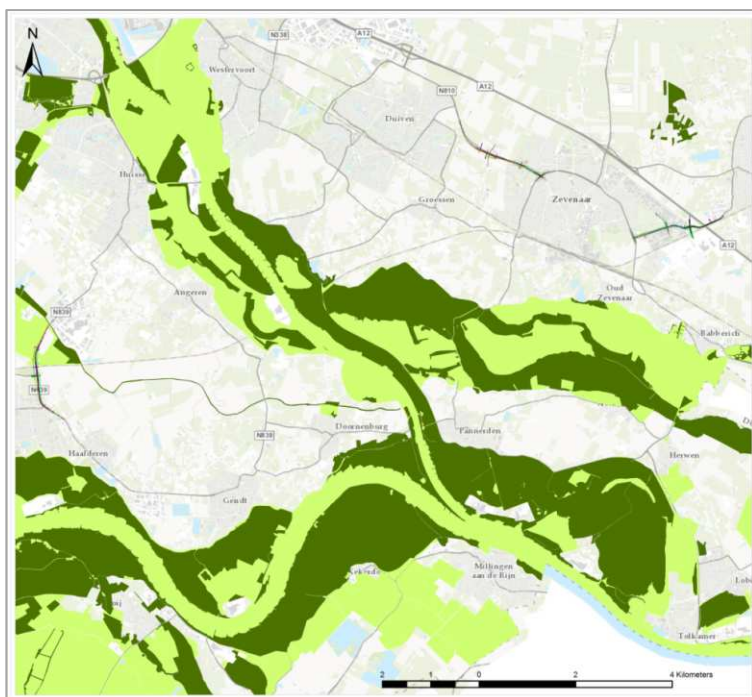
Figuur 3.5.1 Uitsnede Natura 2000-gebied Rijntakken nabij voorgenoemde activiteit N810 en Hengelder. Groen: Vogel- en Habitatrichtlijn, Blauw: Vogelrichtlijn, Bruin: Vogel- en Habitatrichtlijn

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, 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 terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. Ook weidevogelgebieden en ganzenoerageergebieden maken deel uit van de Groene Ontwikkelingszone.

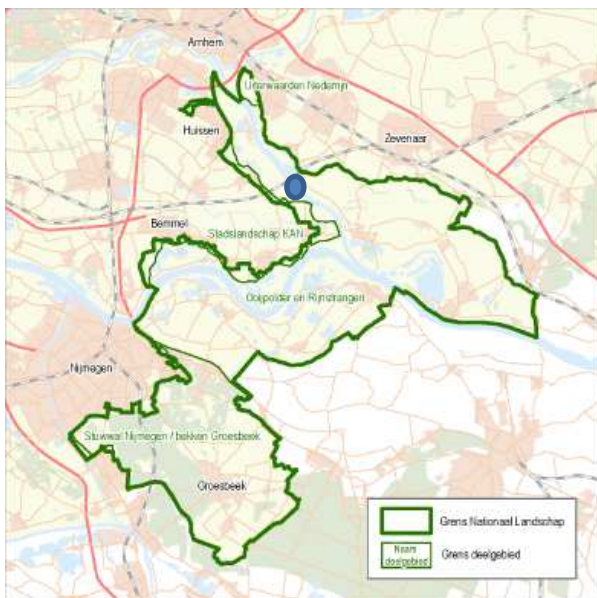
Ten behoeve van het inpassingsplan is onderzocht of de voorgenen ingreep kan leiden tot effecten op dragende elementen in de Groene Ontwikkelingszone (o.a. robuuste landschapselementen) of het Gelders Natuurnetwerk. De N810 en Hengelder liggen op grote afstand van het Gelders Natuurnetwerk en de Groene ontwikkelzone (zie figuur 3.5.2), hier is een aantasting van de kernkwaliteiten op voorhand uitgesloten.



Figuur 3.5.2 Uitsnede Gelders Natuurnetwerk (donker groen) en Groene ontwikkelingszone (licht groen) nabij voorgenomen activiteit N810 en Hengelder.

Nationale Landschappen en waardevol open gebied

Ten zuiden van de N810 en Hengelder bevindt zich het Nationaal Landschap 'Gelderse Poort', zie figuur 3.5.3. De afstand vanaf de N810 en Hengelder 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 N810 en Hengelder doorsnijdt dit gebied niet en tast het evenmin aan.



Figuur 3.5.3 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 Arnhemseweg en Hengelder, samen met 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 het inpassingsplan 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

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 N810 en Hengelder 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 & trillingen;
- 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 & trillingen

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.
- Ten gevolge van de wijzigingen aan de Schellenkrans, Roodwilligen, Ringbaan-Oost/N336, Edisonstraat en Einsteinstraat is geen sprake van reconstructie in de zin de van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten is in de toekomstige situatie 48 dB of lager, of de toename blijft onder de 1,50 dB.
- Ten gevolge van de wijzigingen aan de Arnhemseweg, Methen/Ringbaan-Noord, Hengelder, Marconistraat, is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename $\geq 1,50$ dB).
- De geluidstoename 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.
- Met bronmaatregelen in de vorm van SMA-NL8 G+ kan een reductie worden bereikt van 2 à 3 dB. Met dit stillere type asfalt worden niet alle toenames weggenomen op de geluidgevoelige bestemmingen. Aanvullende schermen/wallen zijn ten noorden van de Arnhemseweg nodig om de meeste toenames weg te nemen.
- Niet op alle locaties zijn schermen/wallen (financieel) doelmatig of wenselijk vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, danwel verkeerskundige aard. Op die locaties dienen voor 22 adressen hogere waarden te worden vastgesteld.
- De hoogte van de vast te stellen hogere waarden zijn niet in strijd met de eisen opgenomen in het beleid van de gemeente. Er kan gebruik worden gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid.

⁵ RHDHV (2017), Akoestisch onderzoek Inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder (Zevenaar)

- Wanneer een hogere waarde wordt vastgesteld, dient er op toe te worden gezien dat de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de geluidgevoelige objecten de in de wet gestelde waarden niet overschrijdt.

Conclusie

Als gevolg van het voornemen neemt het geluid op geluidgevoelige bestemmingen toe. Met bronmaatregelen en afschermende voorzieningen wordt een deel van deze toename gemitigeerd. Voor 22 adressen resteert er een toename en een overschrijding van de toetswaarde; voor deze geluidgevoelige objecten moet een hogere waarde worden aangevraagd.

Trillingen

Naast een akoestisch onderzoek is ook het effect van de voorgenomen activiteit op het onderdeel trillingen onderzocht. Voor de situatie Hengelder is de verwachting dat de maximale trillingssterkte V_{max} afneemt, omdat de afstand tot de weg afneemt en dat de gemiddelde trillingssterkte V_{per} ongeveer gelijk blijft. Hiermee voldoen de wijzigingen bij Hengelder naar verwachting aan het stand still principe in de beoordelingssystematiek van de SBR B richtlijn. Voor de Arnhemseweg is de verwachting dat de maximale trillingssterkte V_{max} met circa 140% toe neemt. Er wordt naar verwachting wel voldaan aan de streefwaarde bestaand, maar niet aan de streefwaarde nieuw. In een maatgevende woning is sprake van een toename van de hinder tot matige hinder. Dit is geen knelpunt, maar een aandachtspunt.

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 N810 en Hengelder bepaald.

Voor de N810 geldt dat het plaatsgebonden risico toeneemt. Dit is te verklaren doordat verwacht wordt dat met de aanpassingen aan het onderliggend wegennet het aantal transporten over de N810 toeneemt. Het plaatsgebonden risico in de huidige situatie is gelijk aan de autonome ontwikkeling. Zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie wordt geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar berekend. Het plaatsgebonden risico legt dus geen beperkingen op voor de realisatie van de plannen. Het berekende groepsrisico neemt rond de N810 toe na realisatie van de plannen, doordat de verwachting is dat het aantal transporten gevaarlijke stoffen hiermee toeneemt. Het berekende groepsrisico ligt zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen ruim onder de oriëntatiewaarde (<10% ten opzichte van de oriëntatiewaarde).

Conclusie

Het plaatsgebonden risico voor het transport van gevaarlijke stoffen over de N810 & Hengelder 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.

Voor de N810 wordt in de toekomstige situatie een toename van het groepsrisico berekend doordat het aantal transporten gevaarlijke stoffen toeneemt. Voor de route Hengelder wordt op een toename gerekend doordat het transport toeneemt (in de huidige situatie is er geen transport van gevaarlijke stoffen). Voor beide transportroutes ligt het berekende groepsrisico onder de 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

⁶ Rapport Externe veiligheid, RHDHV ref I&BBE4988R001F05, augustus 2016

⁷ Handleiding Risicoanalyse Transport, versie 1.1 - 1 april 2015

4.4 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is de Wet milieubeheer relevant. De concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) 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 NO₂ en PM₁₀ meer te verwachten. In het planalternatief vinden er geen overschrijdingen plaats van de jaargemiddelde NO₂ grenswaarde. De maximale concentratie in het studiegebied bedraagt 16,8 µg/m³ en treedt op langs de N810, nabij de A15. Uit statistische analyse⁹ blijkt dat de uurgemiddelde NO₂-grenswaarde bij de maximale concentraties uit tabel 4.4 niet overschreden wordt.

Ook de grenswaarden voor de PM₁₀-concentraties worden niet overschreden. De hoogste jaargemiddelde PM₁₀-concentraties doen zich voor langs de N810 bij de A15 (maximaal 20,0 µg/m³). Dit is tevens de locatie met het maximale aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (8 dagen).

Tabel 4.4 Maximale concentraties NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en EC

Locatie	NO ₂ [µg/m ³]	PM ₁₀ (zonder zeezoutcorrectie) [µg/m ³]	PM _{2,5} [µg/m ³]
N810	16,8	20,0	11,9

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 N810 en de Hengelder¹⁰. 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.

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 µg/m³ is gebaseerd op de Europese grenswaarde voor de uurgemiddelde NO₂ concentratie van 200 µg/m³, welke maximaal 18 keer per overschreden mag worden.

¹⁰ Royal HaskoningDHV (2017), rapport Natuurtoets PIP N810 en Hengelder met kenmerk WAT_BE4988_R001_F01

Wet natuurbescherming (soortenbescherming)

In de studiegebieden komen beschermde vleermuizen 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.

Wet natuurbescherming (houtopstanden)

Als gevolg van de voorgenomen activiteiten moeten laanbomen en bosplantsoenen worden gekapt. Vanuit de Wet natuurbescherming geldt een herplantplicht voor deze bomen en moet een ontheffing worden aangevraagd indien herplant elders plaatvindt. Met het landschapsplan wordt deels invulling gegeven aan de herplantplicht.

Voor de kap binnen de bebouwde kom Boswet moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd en geldt mogelijk een herplantplicht. Het is zeer reëel dat de benodigde vergunning kan worden verleend. Vanuit de Wet natuurbescherming zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan.

Vermoedelijk is er binnen de plangrenzen van het PIP onvoldoende ruimte – landschappelijk gezien - voor herplant van bomen en blijft er een restopgave. In samenwerking met de gemeente wordt, indien nodig, een geschikte locatie bepaald, allereerst binnen de stadsgrenzen. Als dat niet lukt wordt ruimer gekeken binnen de gemeentegrenzen of verder.

Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone

De kernkwaliteit van het GNN en de GO worden niet aangetast. Er zijn 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 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 N810 en Hengelder minder ingrijpend.

Uit het landschapsplan voor de Arnhemseweg en Hengelder blijkt dat er geen grote landschappelijke wijzigingen te verwachten zijn. Voor de verbreding/reconstructie van de N810, de nieuwe aansluiting Helhoek / Helstraat en de aanleg van een tweerichting fietspad aan de zuidzijde van de weg moet lokaal de begeleidende beplanting wijken. Het betreft hier bomen, die op het einde van hun levenscyclus zijn. Ten oosten van de Helstraat is juist aan de noordzijde extra ruimte nodig. Dit gaat ten koste van agrarische gronden. Langs de zuidzijde van de N810 wordt een fietspad aangelegd in twee richtingen.

Binnen de bebouwde kom van Zevenaar (Arnhemseweg Zevenaar) wordt de rotonde Roodwilligen / Schellenkrans vervangen door een kruising. Ook hier moet voor de verbreding/reconstructie lokaal

¹¹ BRO (2016), *Landschapsplan Arnhemseweg (N810) - weg Hengelder en Landschapsplan Bemmelen – Huissen (N839)*

begeleidende beplanting wijken. Ten oosten van de Roodwilligen is voor de verbreding van de weg en het treffen van geluidmaatregelen een deel van de bestaande groenstrook aan de noordzijde van de weg nodig. Ter compensatie worden een aantal nieuwe elementen teruggebracht, zoals bomen en hagen. Door het nemen van maatregelen en de inrichting van de weg en landschappelijke inpassing van de directe omgeving aan te laten sluiten op de huidige situatie (en voor te sorteren op het toekomstige streefbeeld) worden geen belangrijke negatieve gevolgen op de beleving van het landschap voorzien.

Conclusie

Dankzij het treffen van maatregelen, die onderdeel uit maken van de inpassingsplannen, worden eventuele negatieve effecten op het landschap gemitigeerd en/of gecompenseerd. Door de verbreding van het onderliggend wegnnet gaan bijvoorbeeld een aantal bomen en houtopstanden verloren. Ter compensatie worden een aantal nieuwe elementen teruggebracht, zoals bomen en hagen. Voor het aspect landschap worden hierdoor belangrijke negatieve effecten uitgesloten.

4.7 Archeologie

Voor de twee onderzoeksgebieden N810 en Hengelder 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) verstoring van archeologische waarden binnen het plangebied.

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat binnen het plangebied van de N810 vanaf maaiveld tot 1,6 m onder maaiveld een middelhoge kans bestaat op het aantreffen van archeologische resten vanaf het mesolithicum. Deze resten worden in de oeverafzettingen verwacht. Voor de periode mesolithicum tot en met de vroege middeleeuwen kunnen nederzettingssporen en sporen van begravingen worden aangetroffen. Voor de late middeleeuwen en de nieuwe tijd worden vooral sporen van agrarische activiteiten verwacht.

Conclusie

Binnen de verschillende plangebieden bestaat een middelhoge kans 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.

4.8 Water en bodem

Grondwater

Het grondwater in de projectgebieden van de de N810 en Hengelder worden 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.

¹² Bureauonderzoeken Archeologie per locatie, Antea Group, 22 maart en 1 april 2016, 18 augustus 2016 revisie 03

Afwatering

De N810 en Hengelder zijn in de huidige situatie verhard met asfalt en de afwatering vindt geheel plaats met behulp van kolken en riolering. Onbekend is op dit moment nog of dit gebeurt op een gemengd of een gescheiden stelsel is en waar het stelsel overstort.

Verharding

Als gevolg van de aanpassingen aan het wegennet vindt een toename aan verharding plaats, met als gevolg van regenwater minder goed de bodem kan infiltreren. Op basis van de verhardingsbalans dient een minimale hoeveelheid van 350 m³ waterberging gerealiseerd te worden. Rekening houdend met 0,9 m peilstijging betekent dit dat circa 400 m² oppervlaktewater gegraven moet worden.

Voor het vergraven van de watergangen binnen de plangrenzen is geen ruimte. De compensatie ten behoeve van de toename aan verharding wordt daarom aangelegd buiten de grenzen van het inpassingsplan, maar wel binnen hetzelfde peilvak. De berging wordt gerealiseerd door het vergraven van het oppervlaktewater bij het park Reisenakker. Het park biedt hiervoor ruimschoots voldoende ruimte en het graven van waterberging is mogelijk binnen de huidige bestemming 'groen'. De gemeente (perceeleigenaar) is akkoord met het groter graven van de aanwezige vijver ten behoeve van de watercompensatie voor de toename aan verharding.

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. De aanleg van een technische zuiverende voorziening wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Bodem

Voor de N810 en Hengelder is een historisch onderzoek uitgevoerd en is aan de hand van de NEN 5725 informatie verzameld over de mogelijke aanwezigheid van bodembedreigende (voormalige) activiteiten binnen het plangebied¹³. Uit de bekende bodemonderzoeken volgt dat voor het plangebied rond de N810 en Hengelder in de bodem en het grondwater over het algemeen slechts licht verhoogde gehalten/concentraties aangetroffen zijn.

Conclusie:

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

¹³ ANTEAGROUP (2016), *Historisch bodemonderzoek Reconstructie N810*. projectnummer 408871
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)

In hoofdstuk 4 is per aspect op de voorgaande aandachtspunten ingegaan. Uit de bevindingen blijkt dat voor een aantal aspecten hooguit sprake is van een beperkt negatief effect. 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.