

RAPPORT

Gecombineerd plan- en project-mer- beoordelingsnotitie

Bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek

Klant: Gemeente Gennep

Referentie: BG8082-MI-RP-240418-1104

Status: Definitief/P01.02

Datum: 24 april 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
reception.nij-jo@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Gecombineerd plan- en project-mer-beoordelingsnotitie

Ondertitel:
Referentie: BG8082-MI-RP-240418-1104
Status: P01.02/Definitief
Datum: 24 april 2024
Projectnaam: Verbindingsweg Milsbeek
Projectnummer: BG8082
Auteur(s): M.K.

Opgesteld door: M.K.

Gecontroleerd door: R.S.

Datum: 24-4-2024

Goedgekeurd door: M.K.

Datum: 24-4-2024

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Wettelijke grondslag gecombineerd plan- en project-mer-beoordelingsnotitie	2
1.3	Inhoud en doel van de plan- en project-mer-beoordeling	3
2	Planvoornemen	4
3	Criteria voor de effectenbeoordeling	8
4	Toetsing	9
4.1	Kenmerken van het project	9
4.2	Locatiekenmerken van het project	13
4.3	Kenmerken van de potentiële effecten	15
4.4	Mitigerende maatregelen	16
5	Conclusie	17

1 Inleiding

1.1 Inleiding

De Zwarteweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Milsbeek. De van oorsprong provinciale weg heeft een duidelijke verkeersontsluitende functie en heeft een maximumsnelheid van 50km/u. De weg heeft geen vrijliggende fietsvoorzieningen en fietsers worden op de rijbaan afgewikkeld. De weg heeft voor een gebiedsontsluitingsweg een relatief smal profiel met aan weerszijden woningen dicht op de rijbaan. De Zwarteweg is onderdeel van de route tussen de N271 en Groesbeek. Naast het doorgaande verkeer in de richting van Groesbeek wordt de Zwarteweg binnen de kern Milsbeek ook als ontsluitingsweg gebruikt voor het zandtransport van en naar zandwinlocatie Koningsven - De Diepen.

Op basis van de specifieke situatie met relatief veel vrachtverkeer, fietsers op de rijbaan en een smal wegprofiel staat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor de omwonenden van de Zwarteweg onder druk. De verkeerssituatie voor fietsers kan niet verbeterd worden, omdat er vanwege de aanwezige woningen onvoldoende ruimte beschikbaar is om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Daarbij komt dat een aantal woningen dicht op de weg staat. Hoewel aan de wettelijke geluids- en trillingsnormen wordt voldaan, is er door de hoeveelheid geluid en trillingen wel sprake van een verminderd woon- en leefklimaat.

De gemeente is daarom voornemens een nieuwe Verbindingsweg om Milsbeek te realiseren. Door de toevoeging van de Verbindingsweg aan het wegennet wordt een beter alternatief voor het verkeer dat nu gebruik maakt van de Zwarteweg, geboden. Het planvoornemen is planologisch mogelijk gemaakt middels het door de raad van de gemeente Gennep op 8 november 2021 vastgestelde bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek'. Het nieuwe bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' biedt het juridisch en planologisch kader voor de beoogde ontwikkeling. Tegen dit bestemmingsplan is beroep ingesteld. Om tegemoet te komen aan enkele beroepsgronden wordt in de lopende beroepsprocedure waarop het oude recht (vóór 1 januari 2024) van toepassing is een herstelbesluit (artikel 6:19 Awb) genomen, waarin het bestemmingsplan onder een verbeterde motivering wordt vastgesteld. Ten behoeve van dit herstelbesluit is ook een passende beoordeling opgesteld met nieuwe geactualiseerde stikstofberekeningen. Daarin wordt gesaldeerd met de beëindiging van het agrarische gebruik (bemesten) van percelen gelegen buiten het plangebied. Het betreffen gronden waar de landschappelijke inpassing wordt geregeld. Nu het gaat om de beëindiging van gebruik gelegen buiten de begrenzing van het bestemmingsplan, betreft dit een mitigerende salderingsmaatregel waarmee rekening mag worden gehouden in een passende beoordeling. Gelet op het uitvoeren van een passende beoordeling, wordt het herstelbesluit plan-mer-beoordelingsplichtig (zie meer uitgebreid paragraaf 1.2).

In de vergadering van 8 december 2020 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gennep een zogenaamd "informeel" project-mer-beoordelingsbesluit genomen. Dat expliciete project-mer-beoordelingsbesluit was ingegeven de drempelwaarden gelet op de mer-richtlijn indicatief zijn. De categorie "aanleg van wegen" is verder ook als zodanig (zonder drempelwaarden) opgenomen in bijlage II, onder 10 sub e van de mer-richtlijn. Gelet op de gewijzigde onderbouwing is besloten om voor het herstelbesluit ook het project-mer-beoordelingsbesluit te actualiseren.

Gelet op deze wijzigingen wordt voor het herstelbesluit een geactualiseerd project-mer-beoordelingsbesluit worden genomen én een plan-mer-beoordeling. Reden waarom het eerder genomen project-mer-beoordelingsbesluit wordt vervangen door een nieuw gecombineerd project- en plan-mer-beoordelingsbesluit. Deze notitie bevat de onderbouwing in de vorm van een mer-beoordelingsnotitie. Op

basis van deze notitie kan het bevoegd gezag besluiten of aanzienlijke milieueffecten optreden die nopen tot het opstellen van een project- of plan-milieueffectrapport.

1.2 Wettelijke grondslag gecombineerd plan- en project-mer-beoordelingsnotitie

Voor het herstelbesluit wordt het eerdere project-mer-beoordelingsbesluit geactualiseerd. De wettelijke grondslag is niet rechtstreeks gelegen in het Besluit mer. Er wordt namelijk niet voorzien in de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen zoals die omschreven zijn in de Onderdelen C en D uit de Bijlage bij het Besluit mer. Datzelfde geldt voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen als bedoeld in Bijlage V van het Omgevingsbesluit. Maar, de categorie "aanleg van wegen" is wel als zodanig (zonder drempelwaarden) opgenomen in bijlage II, onder 10 sub e van de mer-richtlijn. Nu verder ook moet worden uitgegaan van een ruime werkingssfeer van begrippen uit de mer-richtlijn wordt er voor het herstelbesluit, dat bij recht voorziet in de aanleg van een weg, uitgegaan van een formele project-mer-beoordelingsplicht.

Daarnaast is voor het bestemmingsplan een passende beoordeling als bedoeld in artikel 2.8 lid 1 Wet natuurbescherming opgesteld. In de stikstofberekening is toepassing gegeven aan een mitigerende externe salderingsmaatregel. Gesaldeerd is met de beëindiging van het agrarische gebruik (bemesten) van de percelen gelegen buiten het plangebied. Het betreffen de gronden waar de landschappelijke inpassing wordt geregeld én het agrarisch gebruik wordt beëindigd. Nu het gaat om de beëindiging van gebruik gelegen buiten de begrenzing van het bestemmingsplan, betreft dit een mitigerende salderingsmaatregel waarmee niet in een voortoets, maar waarmee wel in een passende beoordeling rekening mag worden gehouden.¹

Vervolgens is relevant dat als hoofdregel weliswaar geldt dat wanneer voor een plan een passende beoordeling moet worden verricht, er tevens sprake is van een plan-mer-plicht.² In dit geval is echter een belangrijke uitzondering van toepassing. Er is namelijk sprake van een gemeentelijk bestemmingsplan "dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden" als bedoeld in artikel 3 lid 1 onder a Besluit mer.³ In het geval sprake is van een dergelijk plan kan in eerste instantie worden volstaan met een plan-mer-beoordeling. Wanneer vervolgens uit die plan-mer-beoordeling volgt dat er geen aanzienlijke milieueffecten optreden, is er geen sprake van een verplichting om een plan-mer op te stellen.

Ter nadere toelichting dat voldaan wordt aan de uitzondering voor 'kleine gebieden' wijzen wij op het volgende. Er gelden een aantal voorwaarden uit artikel 3 Besluit mer om een beroep te kunnen doen op deze uitzondering.

Ten eerste moet het gaan om een plan waarvoor een bestuursorgaan van de gemeente het bevoegde gezag is.⁴ Daar is in dit geval sprake van nu de raad van de gemeente Gennep met een herstelbesluit in de lopende beroepsprocedure het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' gewijzigd vaststelt. Ten tweede moet het gaan om een gebied dat in verhouding tot het totale grondgebied van het bevoegd gezag (gemeentelijk grondgebied) klein is.⁵ Hierover is al de nodige rechtspraak. Zo volgt uit ABRS 21 december 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3910, r.o. 33.2 dat wanneer een gemeentelijk bestemmingsplan beslag legt op een relatief klein gebied op lokaal niveau van ongeveer 1% van het gemeentelijk grondgebied, in ieder geval sprake is van een 'klein gebied'. In dit geval is het plangebied nog geen 0,25%

¹ Vgl. ABRS 27 oktober 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2392 (Valkenswaard), r.o. 12.5.

² Zie artikel 7.2a lid 1 Wet milieubeheer, maar zie ook artikel 16.36 lid 2 Omgevingswet.

³ Zie artikel 7.2a lid 2 Wet milieubeheer jo. artikel 3 Besluit mer. Onder het huidige recht is de uitzondering opgenomen in artikel 16.36 lid 3 en lid 5 Omgevingswet.

⁴ Zie ook artikel 11.1 lid 3 onder a Omgevingsbesluit.

⁵ Zie ook artikel 11.1 lid 3 onder b Omgevingsbesluit.

(ruim daaronder) van het gemeentelijk grondgebied van Gennep. Vast staat dan ook dat sprake is van een lokaal plan dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden.

Ten derde moet uit de plan-mer-beoordeling volgen dat de vaststelling of wijziging van het plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft (zie ook artikel 11.1 lid 3 onder c Omgevingsbesluit). In de onderhavige notitie wordt dit nader beoordeeld.

1.3 Inhoud en doel van de plan- en project-mer-beoordeling

In de plan-mer-beoordeling moet voor het oordeel of het bestemmingsplan aanzienlijke milieueffecten heeft, rekening gehouden worden met de criteria van bijlage II bij de smb-richtlijn. Dit volgt uit artikel 3 lid 3 Besluit mer en artikel 16.36 lid 5 Omgevingswet.

In de project-mer-beoordeling moet getoetst worden aan de relevante criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn (zie artikel 7.17 lid 3 Wm en 16.43 lid 3 Omgevingswet).

Uit vaste rechtspraak volgt echter dat de criteria uit bijlage II bij de smb-richtlijn bij een lokaal plan dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden vergelijkbaar zijn met de criteria uit bijlage III bij de mer-richtlijn. Zie expliciet ABRS 19 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1054 (Texel), r.o. 15.11:⁶

“Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar eerder genoemde uitspraak van 29 december 2010, zijn de criteria uit bijlage II bij de SMB-richtlijn vergelijkbaar met de criteria uit bijlage III bij de MER-richtlijn. Volgens de milieubeoordeling kunnen belangrijke milieugevolgen worden uitgesloten als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de Texelse Bierbrouwerij. Daarmee is voldaan aan de eisen van de SMB-richtlijn.”

Qua inhoud is een plan-mer-beoordeling dan ook niets anders dan de uit te voeren project-mer-beoordeling. Dit betekent dat wanneer uit een toetsing aan en na een integrale afweging van de criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn volgt dat aanzienlijke milieueffecten niet optreden, er geen project-mer, maar ook geen plan-mer hoeft te worden doorlopen.

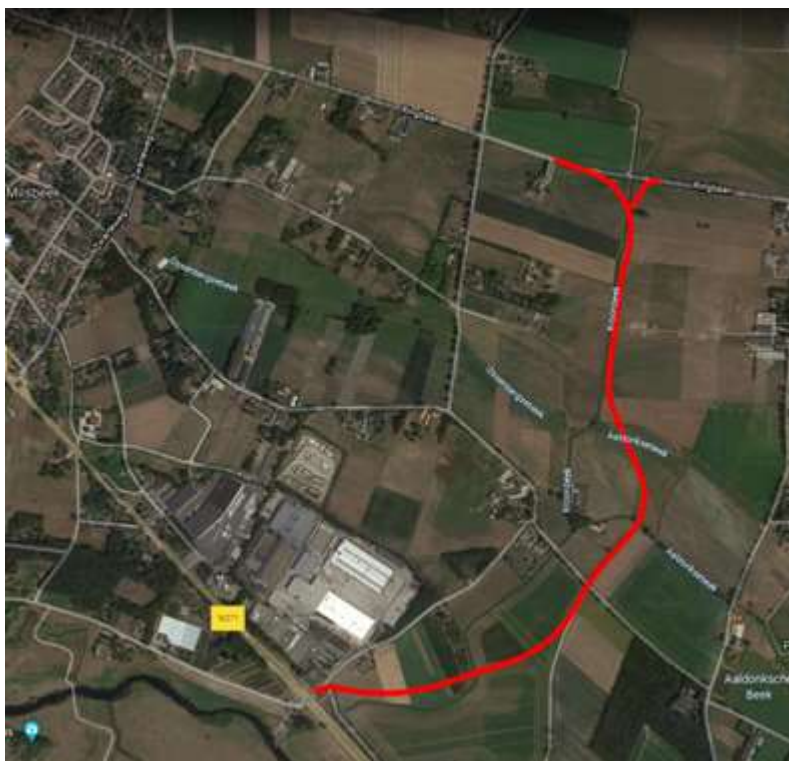
Inhoudelijk wordt voor de vraag of aanzienlijke milieueffecten optreden, in het vervolg van deze m.e.r.-beoordeling dan ook getoetst aan en vindt er een integrale afweging plaats aan de hand van de relevante criteria uit bijlage III mer-richtlijn. Die benoemt drie hoofdthema's met bijbehorende subcriteria. Die worden in hoofdstuk 3 van deze mer-beoordelingsnotitie nader besproken, waarna in hoofdstuk 4 de concrete toetsing volgt. Vervolgens wordt een integrale afweging gemaakt ter beantwoording van de vraag of aanzienlijke milieueffecten optreden door het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek. Zie de conclusie in hoofdstuk 5.

⁶ Zie ook ABRS 29 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO9187.

2 Planvoornemen

Locatie

De Verbindingsweg vormt een rechtstreekse verbinding tussen de Ringbaan in Milsbeek en de N271. De weg is voorzien aan de zuidoostzijde van de kern Milsbeek. Van noord naar zuid takt de Ringbaan af en loopt de Verbindingsweg dan deels parallel aan de Kroonbeek in zuidelijke richting. Vervolgens kruist de Verbindingsweg de Kroefsestraat ter hoogte van de Kromsteeg, waarna deze ten oosten van de gebouwen van CNC aansluit op de plek waar nu de Driekronenstraat aansluit op de N271. De Verbindingsweg zal gerealiseerd worden op gronden die momenteel voor agrarische doeleinden gebruikt worden.



Figuur 1: Plangebied (rode lijn)

Uitgangspunten

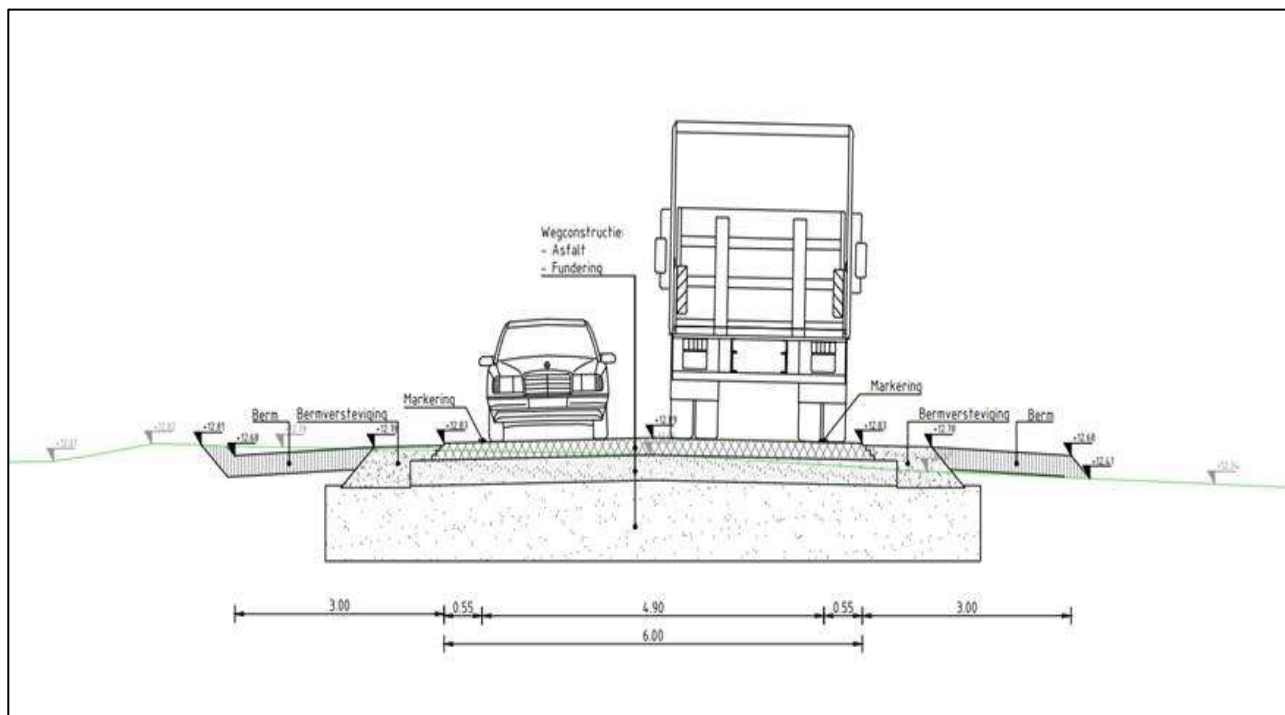
Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De Verbindingsweg is conform het voorlopige ontwerp ingevoerd in het verkeersmodel, in het prognosejaar 2030;
- De Verbindingsweg heeft voorrang op de Driekronenstraat, Kroefsestraat en op de Ringbaan.
- De weg is uitgevoerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheid van 60km/u;
- Naast het invoeren van de Verbindingsweg is de Zwarteweg binnen bebouwde kom afgewaardeerd naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30km/u;
- De voorrangssituatie op de Zwarteweg (binnen de bebouwde kom) is aangepast. De kruisingen zijn in het model gelijkwaardig waardoor verkeer uit de zijstraten voorrang heeft op verkeer op de Zwarteweg uit de richting Groesbeek.

- De aansluiting Ringbaan – Zwarteweg ter hoogte van de komgrens komt in de voorrang. De Zwarteweg binnen de bebouwde kom sluit hierop aan en verleent voorrang aan de Ringbaan-Zwarteweg.
- De voorrangssituatie op de Ringbaan is aangepast, waarbij het verkeer op de Ringbaan voorrang heeft op de zijweg Oude Dijk.
- De Driekronenstraat is na de percelen van CNC afgesloten. De woningen aan de Driekronenstraat zijn bereikbaar via de Verbindingsweg, Kroefsestraat en de Driekronenstraat aan de noordzijde.
- De Nijmeegseweg (parallelweg langs de N271) wordt niet aangesloten op de Verbindingsweg. Bereikbaarheid van woningen en percelen aan de Nijmeegseweg blijft gewaarborgd vanaf de Zuidzijde.
- De nieuwe Verbindingsweg wordt gebruikt door circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt), waarbij er circa 1.700 mvt in noordelijke richting rijden en circa 1.300 mvt in zuidelijke richting;
- Deze voertuigen reden voorheen grotendeels van de Zwarteweg en de N271;
- Van de Zwarteweg maken op het drukste deel nog circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik. Dit betreft het deel van de Zwarteweg ter hoogte van de kruising met de Gildenstraat. Op de rustigere delen van de Zwarteweg rijden nog circa 800 motorvoertuigen (noordelijk deel, ter hoogte van de kruising met de Heiveld).
- Over de gehele Zwarteweg (binnen bebouwde kom) neemt de verkeersdruk duidelijk af, waarbij de afname afhankelijk van de locatie varieert tussen de 3.500 motorvoertuigen en 4.000 motorvoertuigen.
- Door de nieuwe route die ontstaat in de richting van zandafgraving is het voor zandtransporten niet meer noodzakelijk om de route via de Zwarteweg te gebruiken.
- Verkeer dat een relatie heeft tussen de N271 en Groesbeek maakt gebruik van de nieuwe Verbindingsweg. Een klein deel van het verkeer (vooral in zuidelijke richting) zal ook in de toekomst gebruik maken van de Zwarteweg. Voor dit verkeer (met waarschijnlijk een bestemming aan de westzijde / noordzijde van Milsbeek) is de Zwarteweg ook in de toekomst de snellere route. Dit betreft maar een beperkt deel van het verkeer.
- Het verkeer op de Zwarteweg heeft voor het grootste gedeelte een herkomst of een bestemming in Milsbeek.

Vormgeving Verbindingsweg

De Verbindingsweg Milsbeek is voorzien als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur. De weg heeft een profielbreedte van 6,0 meter conform onderstaand standaard dwarsprofiel.



Figuur 2: standaard dwarsprofiel Verbindingsweg Milsbeek

Om het verkeer over de Verbindingsweg op een verkeersveilige manier af te kunnen wikkelen en de impact van de weg op de omgeving zoveel mogelijk te beperken, is gekozen voor de het ontwerpen van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Gezien de aanzienlijke hoeveelheden vrachtverkeer is wel uitgegaan van de grootste breedtemaat binnen het handboek wegontwerp van het CROW. Met een breedte van 6,0m is deze weg voldoende breed om ook elkaar passerend vrachtverkeer en landbouwverkeer te faciliteren. Voor (ontheffingsplichtig) landbouwverkeer met een maximale breedte van 3,5m is het mogelijk om bij tegemoetkomend vrachtverkeer gebruik te maken van de verharde buitenberm.

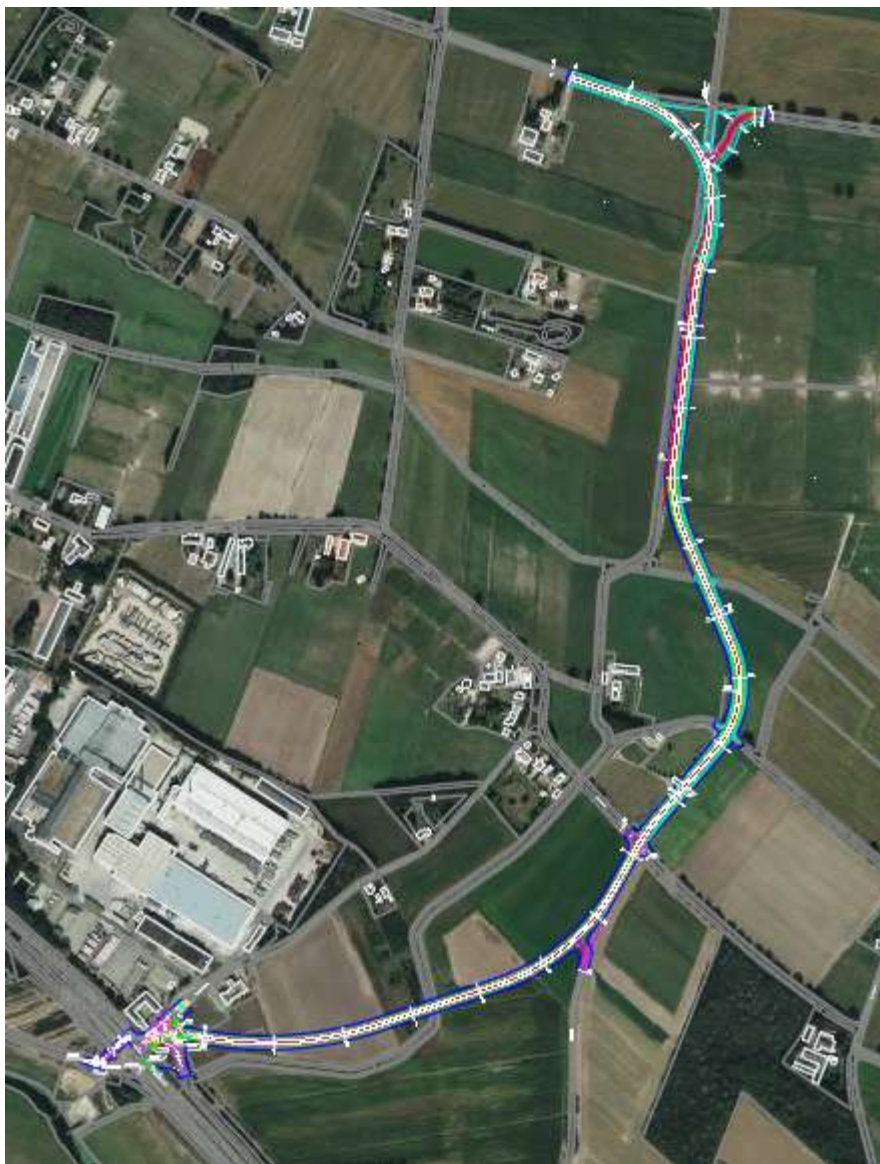
Uitgangspunt bij een erftoegangsweg is het afwikkelen van alle typen verkeer over dezelfde rijloper. Dit betekent dat fietsverkeer ook gebruik maakt van de rijloper. Het is gezien de ligging van de Verbindingsweg echter niet aannemelijk dat fietsverkeer gebruik gaat maken van deze verbinding. Voor de voorzieningen in de omgeving en de verschillende woningen in het buitengebied zijn veel alternatieve routes in het gebied aanwezig. Daarnaast is er bij de vormgeving van de aansluiting op de N271, maar ook ter hoogte van de Ringbaan en Zwarteweg, rekening gehouden met de fietsers en worden deze met de vormgeving afgeleid in de richting van alternatieve routes.

De Verbindingsweg Milsbeek heeft de volgende kenmerken:

- Aan de zuidzijde wordt de Verbindingsweg aangesloten op N271. Vlak na deze aansluiting wordt de Driekronenstraat op de nieuwe Verbindingsweg aangesloten en zal dienst gaan doen als in- en uitrit voor het verkeer van CNC;
- Ter plekke van de aansluiting op de N271 is in overleg met de Provincie Limburg een aanpassing van de fietsstructuur voorzien, waarbij fietsers vanaf de Nijmeegseweg een vrij liggende oversteek krijgen over de Verbindingsweg. Het fietsverkeer verleent hier voorrang aan het verkeer op de Verbindingsweg.
- De Verbindingsweg kruist de Kroonbeek op deze locatie nagenoeg haaks.
- De onverharde weg, Kromsteeg, sluit aan op de Verbindingsweg voor alle landbouwverkeer.

- De Verbindingsweg kruist vervolgens de Kroefsestraat. Het betreft een voorrangskruising waarbij verkeer op de Verbindingsweg voorrang heeft op verkeer van de Kroefsestraat.
- Het tracé vervolgt langs de oostzijde van de Kroonbeek en houdt rekening met het profiel van vrije ruimte van de Kroonbeek.
- Om de Verbindingsweg aantrekkelijker te maken voor verkeer vanuit Groesbeek is het tracé afgebogen in westelijke richting waardoor de Verbindingsweg hier vervolgens de Kroonbeek kruist.
- Het oostelijke deel van Ringbaan sluit door middel van een voorrangskruising aan op de Verbindingsweg. Verkeer van de Ringbaan verleent voorrang aan het verkeer op de Verbindingsweg.

Het tracé van de Verbindingsweg is opgenomen in onderstaande afbeelding.



Figuur 3: Tracé Verbindingsweg

3 Criteria voor de effectenbeoordeling

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect. Het gaat daarbij om de volgende punten:

- 1) **Plaats van het project;** Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn, moet in het bijzonder in overweging worden genomen:
 - a. het bestaande grondgebruik;
 - b. de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen;
 - c. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor:
 - i. wetlands;
 - ii. kustgebieden;
 - iii. berg- en bosgebieden;
 - iv. reservaten en natuurparken;
 - v. gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG;
 - vi. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde milieunormen reeds worden overschreden;
 - vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
 - viii. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
- 2) **Kenmerken van het project;** Bij de kenmerken van het project moet in het bijzonder in overweging worden genomen:
 - a. de omvang van het project;
 - b. de cumulatie met andere projecten;
 - c. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
 - d. de productie van afvalstoffen;
 - e. verontreiniging en hinder;
 - f. risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
- 3) **Kenmerken van het potentiële effect;** Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 (zoals hiervoor genoemd) in het bijzonder in overweging worden genomen:
 - a. het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
 - b. het grensoverschrijdende karakter van het effect;
 - c. de orde van grootte en de complexiteit van het effect;
 - d. de waarschijnlijkheid van het effect;
 - e. de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

4 Toetsing

In dit hoofdstuk wordt getoetst of op basis van de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEGrichtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria:

- 1) de kenmerken van het project;
- 2) de plaats van het project;
- 3) de kenmerken van het potentiële effect.

Voorliggende notitie is opgesteld op basis van de onderzoeken die zijn uitgevoerd bij de voorbereiding van het bestemmingsplan, alsmede de verantwoording in de toelichting bij het bestemmingsplan. Al deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek'. In de tabellen in de navolgende paragrafen vindt de beoordeling plaats aan de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

4.1 Kenmerken van het project

Criteria	Beschrijving
Omvang van het project	De nieuw te realiseren Verbindingsweg wordt circa 2 km lang. De weg heeft een profielbreedte van 6,0 meter.
Cumulatie met andere projecten	Tegelijk wordt gewerkt aan het project Lob van Gennep. Dit project heeft 3 doelen, namelijk het verbeteren van de hoogwaterbescherming, het verbeteren van de waterbergende functie en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Cumulatie van effecten zijn niet te verwachten.
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
Productie van afvalstoffen	Door de activiteit komen geen relevante afvalstoffen vrij.
Verontreiniging en hinder	Geluid LBP SIGHT heeft een akoestisch onderzoek wegverkeer verricht voor de aanleg van een Verbindingsweg in Milsbeek (<i>Rapport LBP SIGHT, referentie R085670ai.20G70N0.rvh, d.d. 25 augustus 2021</i>). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat: - De geluidbelasting op de woningen aan de Zwarteweg daalt met circa 7 dB na aanleg van de Verbindingsweg. - Bij de woningen aan de Ringbaan 5a, 5b, 6 en 7 sprake is van een toename van circa 3 tot 5 dB ten gevolge de Ringbaan na de aanleg van de Verbindingsweg. Hierdoor is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. - Na het toepassen van een stiller wegdek op de Ringbaan daalt de geluidbelasting bij de woningen. De geluidbelasting blijft bij de Ringbaan 5a, 6 en 7 echter hoger dan voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg. Bij de Ringbaan 5b daalt de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

- het toepassen van schermen langs de Ringbaan zien wij niet als een mogelijke oplossing. Schermen zullen tot landschappelijke bezwaren leiden maar ook verkeerskundig zal dit ongewenst zijn. Het verder verlagen van de geluidbelasting bij de woningen zal daarom niet mogelijk zijn.
- vanwege de nieuwe Verbindingsweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden en zijn er geen bezwaren voor de aanleg vanuit de Wet geluidhinder.
- Voor de woningen Ringbaan 5a, 6 en 7 moeten hogere grenswaarde aangevraagd en verleend worden vanwege de Ringbaan. Hierdoor is onderzoek verricht naar de geluidwering van de woningen doormiddel van een inventarisatie ter plaatse. Onderzocht is of er voldaan wordt aan de binnenniveau eisen en zo niet hoe er wel voldaan kan worden. Dit is in een separaat onderzoek gerapporteerd.
- de gecumuleerde geluidbelasting bij de woningen aan de Ringbaan bedraagt ten hoogste 61 dB.

De uitvoering van het planvoornemen heeft een gunstig effect op de woningen gelegen aan de Zwarteweg (binnen de bebouwde kom). Er bestaat een negatief effect op de woningen Ringbaan 5a, 6 en 7. Voor de woningen Ringbaan 5a, 6 en 7 moeten hogere grenswaarde aangevraagd en verleend worden. Bij aanleg van de Verbindingsweg wordt de voorkeursgrenswaarde echter niet overschreden.

Luchtkwaliteit

LBP|SIGHT heeft een onderzoek naar de luchtkwaliteit verricht voor de aanleg van een Verbindingsweg in Milsbeek (*Rapport LBP|SIGHT, referentie R085670ai.20GUI7L.rvh, d.d. 25 augustus 2021*). Uit het verrichte onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg niet leidt tot een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer. Er wordt ruimschoots voldaan aan de normen. Het planvoornemen is derhalve uitvoerbaar vanuit oogpunt van luchtkwaliteit en er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

Externe veiligheid

Er is een Externe veiligheid onderbouwing opgesteld voor de Verbindingsweg te Milsbeek (Notitie Royal HaskoningDHV, referentienummer BG8082TPNT2009251632, d.d. 17 september 2021). Uit deze notitie blijkt dat externe veiligheid geen beperking oplevert voor de omgeving. De te verwachten hoeveelheid gevaarlijke transporten via de Verbindingsweg zullen niet leiden tot plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Het transport van gevaarlijke stoffen via de verbindingsweg leidt tot een zeer beperkt groepsrisico. Het planvoornemen is derhalve uitvoerbaar vanuit oogpunt van externe veiligheid.

Natuur

Er is een actualiserend verkennend flora- en faunaonderzoek uitgevoerd naar het eventueel voorkomen van beschermde flora en fauna en zijn de mogelijke effecten op beschermde gebieden beoordeeld (*Rapport Kragten, referentie GEN928-RAP-FF-Verk.Ond-1.0, d.d. 14 juli 2020*). Uit het verkennend flora- en faunaonderzoek is gebleken dat het voorkomen van enkele beschermde soorten niet op voorhand kon worden uitgesloten.

Daarom is een nader onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van deze soorten. Het betreft de steenuil, kerkuil, das en vleermuizen (rapport Kragten, referentie GEN928, d.d. 20 november 2020). Uit zowel het verkennend flora- en faunaonderzoek als het nader onderzoek is voor een aantal soorten geconcludeerd dat een beoordeling aan de hand van het definitief ontwerp noodzakelijk is om vast te stellen of sprake is van een negatief effect. Daar waar dit aan de orde is, dienen maatregelen getroffen te worden waarmee optredende negatieve effecten gemitigeerd (verzacht) of gecompenseerd worden. Hiertoe is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld (Rapport Kragten, rapportnummer GEN928-RAP-FF-MCP-def2.0, d.d. 16 september 2021). In dit plan is uitgebreid ingegaan op de aanwezige soorten, optredende effecten en te treffen maatregelen om effecten te voorkomen of te verzachten. Tevens is ingegaan op de consequenties vanuit provinciale gebiedsbescherming en de daarvoor te treffen maatregelen.

In de oplegnotitie soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming zijn de conclusies uit het mitigatie- en compensatieplan gebundeld.

Op basis van dit mitigatie- en compensatieplan, wordt beoordeeld dat een ontheffingsaanvraag enkel in het kader van de bever noodzakelijk is. Dit omdat voor deze soort concreet sprake is van het vernielen of verstoren van een vaste rust- en verblijfplaats. Voor de overige soorten geldt dat negatieve effecten worden voorkomen doordat er bij de inrichting van het plangebied rekening is gehouden met het ontwikkelen van vervangend of aanvullend leefgebied, of dat het treffen van maatregelen tijdens de uitvoering voorkomt dat er een negatief effect op de soort optreedt.

Dit mitigatie- en compensatieplan is opgesteld in het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek. Voor de vaststelling van een bestemmingsplan geldt in het kader van de Wet natuurbescherming dat een vast te stellen plan uitvoerbaar moet zijn en er zicht dient te zijn op het verkrijgen van een ontheffing. Op basis van dit mitigatie- en compensatieplan is beoordeeld dat dit het geval is.

Verder treden er geen negatieve effecten of een aantasting van beschermde gebieden op.

Stikstofdepositie

Kragten heeft een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd in verband met het plan 'Verbindingsweg Milsbeek' (Rapport Kragten, referentie GEN928, d.d. 23 november 2020). Uit dit onderzoek bleek dat de stikstofdepositie in de gebruiksfase en aanlegfase meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedroeg. Daarna heeft Royal HaskoningDHV een ecologische effectbeoordeling opgesteld voor het onderdeel gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming (Rapport Royal HaskoningDHV, referentie BG8082WATRP2011171516, d.d. 10 december 2020). De stikstofdepositie is op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend en vervolgens getoetst of het plan (mogelijke) significant negatieve gevolgen veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden. In het rapport wordt geconcludeerd dat het voorgenomen

plan niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van omliggende Natura 2000-gebieden in het licht van de bijbehorende instandhoudingsdoelen. Uit de stikstofbeoordeling bleek dat door de destijds berekende geringe stikstofdepositietoename geen significante effecten kunnen optreden op de omliggende Natura 2000-gebieden. Het plan is uitvoerbaar geacht in het licht van de Wet natuurbescherming Natura 2000-bescherming.

Aanvullend is een actualisatie van het stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (Raport Kragten, referentie GEN928, d.d. 28 maart 2024). De stikstofdepositie is op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend en getoetst of het plan (mogelijke) significant negatieve gevolgen veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In dit onderzoek is ook rekening gehouden met externe salderingsmaatregelen, namelijk de beëindiging van het bemesten van de gronden die dienst gaan doen als landschappelijke inpassing.

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase en de aanlegfase blijkt dat mede door het extern salderen de stikstofdepositie in beide situaties niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. Het onderhavige plan zal afzonderlijk – of in combinatie met andere plannen – geen relevante significante cumulatieve gevolgen kunnen veroorzaken ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Het planvoornemen is derhalve uitvoerbaar vanuit oogpunt van stikstofdepositie en er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

Water

Het plan voorziet in voldoende waterbergend vermogen en de bodem is voldoende geschikt om te ontwateren.

Bodem

Ten behoeve van de aanleg van de Rondweg Milsbeek ten oosten van de kern Milsbeek is in 2014 een verkennend asbest- en (water-)bodemonderzoek, inclusief vooronderzoek uitgevoerd (*rapport Grontmij, referentienummer GM-0124356, d.d. 5 februari 2014*). Door de gedeeltelijke wijziging van het tracé en omdat het eerder uitgevoerde onderzoek inmiddels mogelijk is verouderd, is een actualiserend vooronderzoek uitgevoerd (*rapport Kragten, referentienummer 20200708-GEN928-RAP-MIL20061-v3, d.d. 20 juli 2020*). Beide onderzoeken maken voldoende aannemelijk dat de kwaliteit van de (water-)bodem geen belemmering vormt voor de bestemmingsplanwijziging.

Bovendien betreft de toekomstige functie geen functie die potentiële significant negatieve gevolgen voor de bodemkwaliteit met zich meebrengt.

Archeologie

Voor het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (Vestigia, 2020). Het plangebied bij de kruising tussen de Zwarteweg en de Ringbaan, en het noordelijke uiteinde van het tracé kan op basis van de uitkomsten van het bureau- en veldonderzoek worden vrijgegeven voor de

voorgenomen werkzaamheden. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek kan de archeologische verwachting voor die zones binnen het plangebied naar 'laag' worden bijgesteld en adviseert Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie daar geen vervolgstappen in het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ).

In het zuidelijke en centrale deel van het tracé wordt, gezien de vondsten die uit het gebied bekend zijn en de bodemopbouw en de mate van intactheid van de bodem die is geconstateerd tijdens het veldonderzoek, geadviseerd een vervolgonderzoek uit te voeren door middel van een karterend booronderzoek.

Om de exacte archeologische waarde van de betreffende gronden vast te stellen dient voor een deel van het plangebied nader onderzoek uitgevoerd te worden. Om de mogelijke effecten voldoende te mitigeren worden ter plaatse van deze gronden dubbelbestemmingen opgenomen met een bijhorend omgevingsvergunningstelsel waarbij archeologisch onderzoek geëist wordt bij het roeren van gronden. Uit dit onderzoek dient te blijken dat geen archeologische waarden worden aangetast.

Trillingen

LBP|SIGHT heeft een kwalitatief onderzoek verricht naar de trillingen voor de aanleg van de Verbindingsweg in Milsbeek (Rapport LBP|SIGHT, referentie R085670ai.20GUIAO.rvh, d.d. 25 augustus 2021). In dit onderzoek is ten aanzien van het aspect trillinghinder aansluiting gezocht bij de SBR-richtlijn deel B 'Hinder voor personen in gebouwen' (door trillingen), uitgave 2002.

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat er geen overschrijding van de SBR-B richtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen' worden verwacht bij de woningen langs de Ringbaan en de nieuwe aan te leggen Verbindingsweg.

Verkeer

Over de Zwarteweg (binnen bebouwde kom) neemt de verkeersdruk duidelijk af, waarbij de afname afhankelijk van de locatie varieert tussen de 3.500 motorvoertuigen en 4.000 motorvoertuigen.

De nieuwe Verbindingsweg wordt gebruikt door circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt), waarbij er circa 1.700 mvt in noordelijke richting rijden en circa 1.300 mvt in zuidelijke richting.

Risico voor ongevallen

Er wordt geen toename van het risico op ongevallen verwacht. Met de aanleg van de Verbindingsweg worden type verkeersstromen van elkaar gescheiden waardoor er een veiligere situatie ontstaat voor de verkeersdeelnemers.

4.2 Locatiekenmerken van het project

Criteria	Beschrijving
Bestaand grondgebruik	De Verbindingsweg zal gerealiseerd worden op gronden die momenteel voor agrarische doeleinden gebruikt worden.

Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Op basis van dit mitigatie- en compensatieplan, wordt beoordeeld dat een ontheffingsaanvraag enkel in het kader van de bever noodzakelijk is. Dit omdat voor deze soort concreet sprake is van het vernielen of verstoren van een vaste rust- en verblijfplaats. Voor de overige soorten geldt dat negatieve effecten worden voorkomen doordat er bij de inrichting van het plangebied rekening is gehouden met het ontwikkelen van vervangend of aanvullend leefgebied, of dat het treffen van maatregelen tijdens de uitvoering voorkomt dat er een negatief effect op de soort optreedt. Middels mitigerende maatregelen, zoals het gefaseerd te werk gaan en het werken buiten kwetsbare perioden, dient voorkomen te worden dat bevers gedood of ernstig verstoord worden. Dergelijke maatregelen zullen opgenomen worden in een ecologische werkprotocol. Ten aanzien van het vernielen of verstoren van een vaste rust- en verblijfplaats is een ontheffing van de Wet natuurbescherming benodigd voor de werkzaamheden. Gezien de geringe impact die de verbindingsweg verder heeft op de waterlopen en de ruime hoeveelheid alternatief verblijfsbiotoop, valt te verwachten dat de vereiste ontheffing verleend zal worden. Verder treden er geen negatieve effecten of een aantasting van beschermde gebieden op.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor beschermde gebieden	Gevoelige gebieden (<i>wetlands, kustgebieden, bergen bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden</i>) Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. De meest nabij gelegen natura 2000-gebieden zijn. • Oeffelter Meent op circa 750 m afstand van het plangebied • Sint Jansberg op circa 1,6 km afstand van het plangebied • De Bruuk op circa 3,2 km afstand van het plangebied • Zeldersche Driessen op circa 3,5 km afstand van het plangebied Er is een actualisatie van het stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (Raport Kragten, referentie GEN928, d.d. 28 maart 2024). Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase en de aanlegfase blijkt dat mede door het extern salderen de stikstofdepositie in beide situaties niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. Het onderhavige plan zal afzonderlijk – of in combinatie met andere plannen – geen relevante significante cumulatieve gevolgen kunnen veroorzaken ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Wetlands, kust-, berg- en bosgebieden zijn in de omgeving niet aanwezig. Het plangebied behoort niet tot een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt. Het plangebied is eveneens niet gelegen in een Bèlvéderegebied of een beschermd stads- of dorpsgezicht. Gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden Niet aan de orde. Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid Het plangebied ligt niet in een verstedelijkt gebied. De gronden worden momenteel agrarisch gebruikt.

Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang

Binnen het projectgebied liggen geen gemeente- of rijksweg beschermde monumenten. Er zijn geen effecten te verwachten op cultuurhistorische waarden.

Op basis van archeologisch bureauonderzoek en inventariserend Veldonderzoek (Vestigia, 2020) liggen er geen archeologische rijksmonumenten binnen het plangebied.

Het noordelijke deel van het plangebied heeft een lage archeologische verwachting. In het zuidelijke en centrale deel van het tracé wordt, gezien de vondsten die uit het gebied bekend zijn en de bodemopbouw en de mate van intactheid van de bodem die is geconstateerd tijdens het veldonderzoek, geadviseerd een vervolgonderzoek uit te voeren door middel van een karterend booronderzoek. Omdat de aanwezigheid van archeologische waarden niet is uit te sluiten, dienen mogelijk aanwezige archeologische waarden te worden beschermd. Hiertoe is in het bestemmingsplan een dubbelbestemming opgenomen voor de archeologische (verwachtings)waarden. Aan deze dubbelbestemming is de voorwaarde gekoppeld dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning een archeologisch onderzoek overlegd dient te worden waaruit blijkt dat er geen archeologische waarden worden aangetast.

4.3 Kenmerken van de potentiële effecten

Criteria	Beschrijving
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Het betreft de aanleg van een Verbindingsweg, van circa 2 km. De activiteit is zeer lokaal, de aard en omvang zijn beperkt. Voor deze ontwikkeling worden geen belangrijk nadelige effecten verwacht.
Grensoverschrijdend karakter	De effecten hebben geen landsgrensoverschrijdende effecten.
Orde van grootte en complexiteit effect	Er is geen sprake van onevenredige hinder. Dit is in de voorgaande paragrafen onderbouwd.
Waarschijnlijkheid effect	Hindereffecten in de aanlegfase zijn te verwachten in verband met uitvoeringswerkzaamheden. In de gebruiksfase zijn geen belangrijke nadelige effecten te verwachten.
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	De aanlegfase levert tijdelijk effecten op in verband met de uitvoeringswerkzaamheden, circa 6 maanden. Na planrealisatie verdwijnen deze effecten. Er treden geen effecten op in de gebruiksfase.

4.4 Mitigerende maatregelen

Er is een eerste aanzet gegeven voor een ecologisch werkprotocol voor de verbindingsweg. In dit rapport zijn mitigerende maatregelen opgenomen die voorafgaand aan, of tijdens de werkzaamheden in acht genomen moeten worden om de soorten in het gebied te beschermen (Rapport Kragten, maatregelen soorten, referentie GEN928, d.d. 24 april 2024). De mitigerende maatregelen uit dit rapport zijn in het bestemmingsplan geborgd met een voorwaardelijke verplichting (artikel 5.3.3.). Hieronder staan de algemene mitigerende maatregelen uit dit rapport.

Algemene mitigerende maatregelen

- De rijsnelheid van machines wordt zo afgesteld dat dieren zo veel mogelijk kunnen wegvluchten.
- De werkpaden en de werkomgeving worden zo beperkt mogelijk gehouden.
- Er dient zoveel mogelijk vanaf vaste wegen en werkerreinen gereden en gewerkt te worden.
- Er wordt gewerkt in een korte aaneengesloten periode.
- Er wordt één kant op gewerkt zodat dieren kunnen wegvluchten.
- Als (beschermde) dieren worden aangetroffen, worden de werkzaamheden tijdelijk stilgelegd zodat deze (zoveel mogelijk op eigen kracht) een veilig heenkomen kunnen opzoeken.
- De werkzaamheden vinden in beginsel enkel overdag (tussen zonsopkomst en zonsondergang) plaats.

Daarnaast zijn per soort mitigerende maatregelen opgenomen om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij wordt ook verwezen naar het landschappelijk inpassingsplan, waarin de locatie van deze mitigerende maatregelen zichtbaar is.

5 Conclusie

Uit een integrale beoordeling van de milieueffecten gelet op het voorliggende plan en de selectiecriteria uit bijlage III m.e.r.-richtlijn (in onderlinge samenhang beschouwd) concluderen wij dat het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek niet leidt tot aanzienlijke milieueffecten. Het opstellen van een project-milieueffectrapportage is daardoor niet noodzakelijk. Dit betekent ook dat nu sprake is van een lokaal plan dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden, er vanwege de criteria uit bijlage II bij de smb-richtlijn er eveneens geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten. Ook een plan-milieueffectrapportage is niet aan de orde.

Op basis van alle informatie uit deze notitie neemt het bevoegd gezag (de raad van de gemeente Gennepe) na de te verrichten integrale beoordeling aan de relevante selectiecriteria een gecombineerd plan- en project- m.e.r.-beoordelingsbesluit. In dat besluit wordt besloten of inderdaad een volledige project- en/of plan-m.e.r.-procedure gelet op al het voorgaande niet nodig is. Het besluit wordt gepubliceerd en het bevoegd gezag neemt het resultaat van de beoordeling met de bijbehorende motivering op in het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek'.