



Aanmeldingsnotitie ten behoeve van vormvrije m.e.r.-beoordeling N331 VOC's Hasselt

1 oktober 2013
Definitief rapport
9W4624-100-102

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
VESTIGING ENSCHEDE

Colosseum 3
Postbus 26
7500 AA Enschede
053 483 01 20 Telefoon
053 432 27 85 Fax
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel	Aanmeldingsnotitie ten behoeve van vormvrije m.e.r.-beoordeling N331 VOC's Hasselt
Verkorte documenttitel	Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Status	Definitief rapport
Datum	1 oktober 2013
Projectnaam	N331 VOC's Hasselt
Projectnummer	9W4624-100-102
Opdrachtgever	Provincie Overijssel
Referentie	9W4624-100-102/R011/GKU/MDGR/Ensc

Auteur(s)	G. Kuiper, C. van der Ziel, J. Venhuis, E. Hondorp
Collegiale toets	S. Kampkuiper
Datum/paraaf	1 oktober 2013
Vrijgegeven door	G. Kuiper
Datum/paraaf	1 oktober 2013



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding en doel van deze notitie	1
1.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag	3
1.3 Opbouw van deze notitie	3
2 WETTELIJK KADER	5
2.1 Wanneer is een activiteit m.e.r.-(beoordelings)plichtig?	5
2.2 Procedure en inhoudelijke criteria vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
3 TOETSING M.E.R.-PLICHT EN -BEOORDELING	7
3.1 Is het plan m.e.r.-(beoordelings)plichtig volgens het Besluit-m.e.r.?	7
3.2 Is het plan m.e.r.-plichtig vanuit de Natuurbeschermingswet?	8
3.3 Conclusie	10
4 KENMERKEN EN PLAATS VAN HET PROJECT	13
4.1 Kenmerken van het project	13
4.2 Locatie van de aanpassingen	14
5 KENMERKEN VAN POTENTIËLE EFFECTEN	17
5.1 Verkeer	17
5.2 Natuur	18
5.3 Water en bodem	20
5.4 Landschap en archeologie	24
5.5 Leefbaarheid	25
5.6 Externe veiligheid	27
6 CONCLUSIES	29

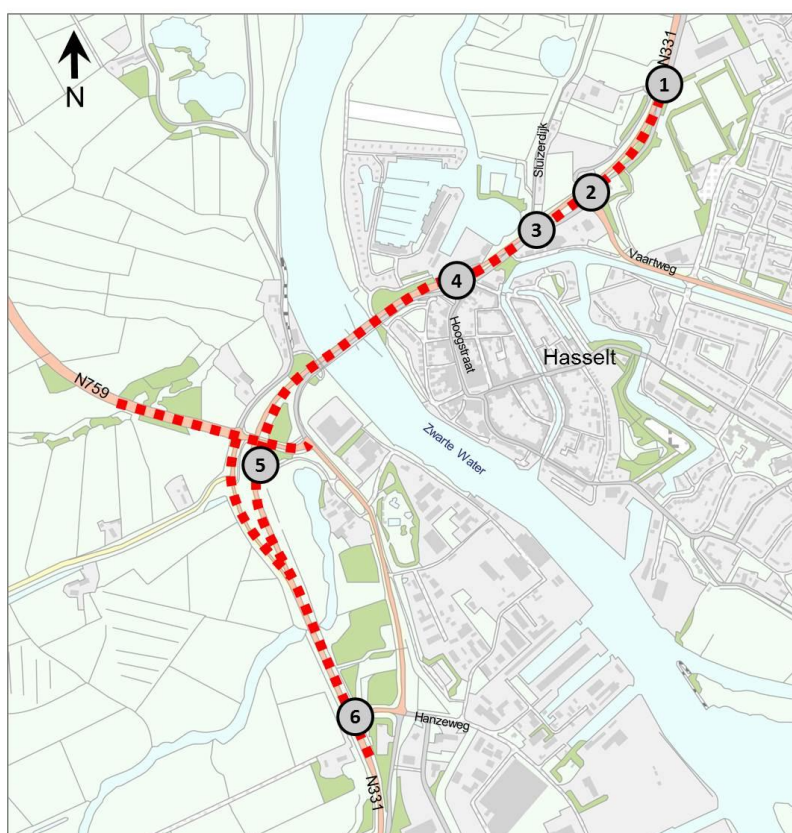
BIJLAGEN:

1. Beslisschema m.e.r. beoordelingsplicht
2. Europese definitie autoweg

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van deze notitie

De provincie Overijssel heeft het voornemen om de N331 in en bij Hasselt op een aantal kruispunten te wijzigen (met hierbij ook een wijziging aan de N759) met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid op de weg. Het traject van de N331 en (een klein deel van) de N759, waar de wijzigingen verspreid plaatsvinden, heeft in totaal een lengte van circa 2,5 kilometer en is aangegeven in Afbeelding 1.1. Tevens is in deze afbeelding de ligging van de aanpassingen weergegeven. De cijfers corresponderen met de beschrijving van de maatregelen in Tabel 1.1.



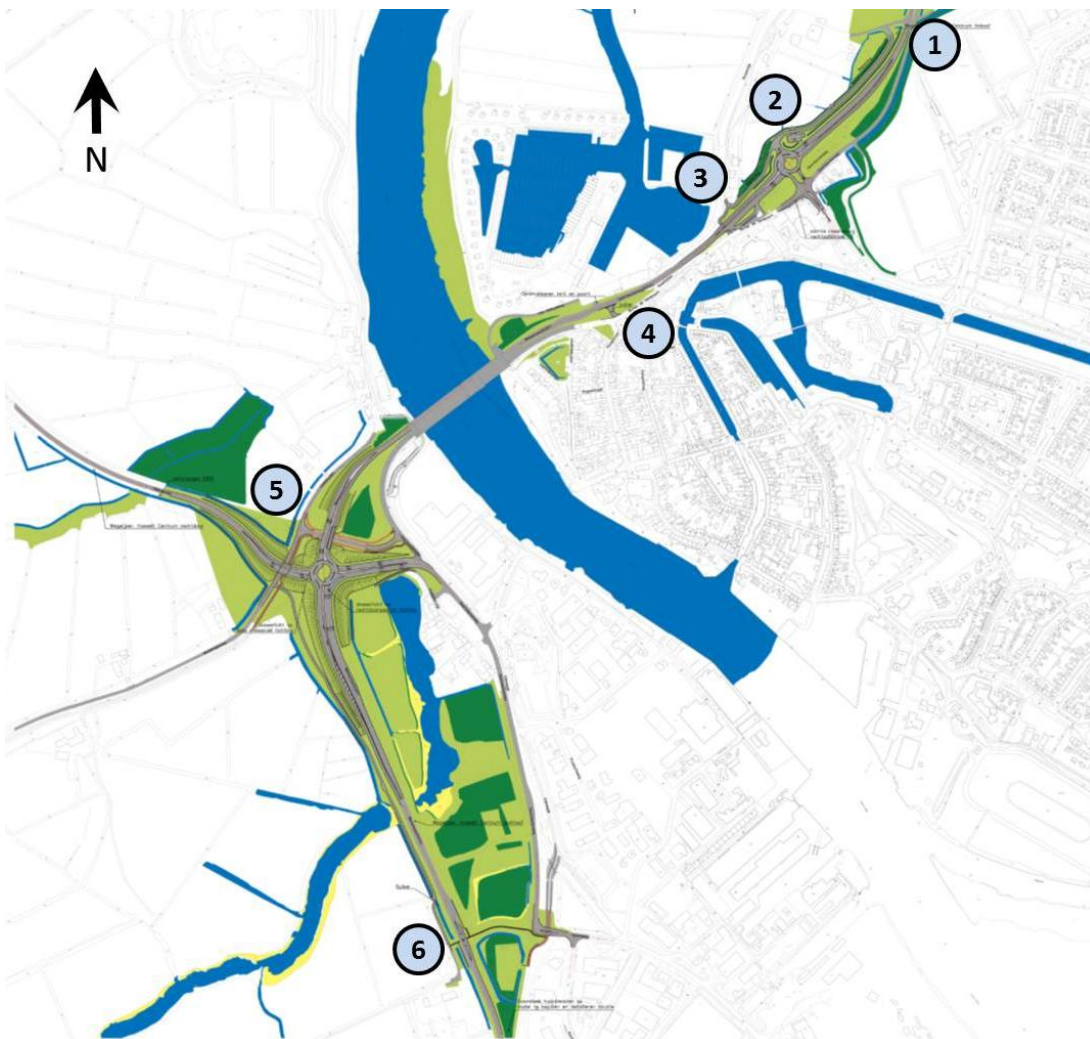
Afbeelding 1.1 Traject N331 en N759 waar lokaal wijzigingen plaatsvinden
(nummers verwijzen naar tabel 1.1)

Tabel 1.1 Overzicht voorziene maatregelen

Nr.	Locatie	Aanpassing	Wijzigen best.plan	Snelheid in km/u
1	Zwartsluizerweg	Opheffen afslaande beweging van/naar Zwartsluizerweg, alleen recht oversteken blijft toegestaan.	Nee	80
2	Vaartweg	Aanleg rotonde met verlegging tracé hoofdrijbaan en parallelweg westzijde van N331.	Ja	50
3	Sluizerdijk	Opheffing oversteek voor autoverkeer, aanleg verbindingsweg van Sluizerdijk naar aan te leggen rotonde Vaartweg, aanleg middengeleider in hoofdrijbaan voor oversteek fietsers Sluizerdijk.	Ja	50
4	Hoogstraat	Opheffen aansluiting Hoogstraat op hoofdrijbaan N331 voor autoverkeer.	Nee	50
5	N759	Aanleg hooggelegen rotonde met verlegging tracé N759.	Ja	80
6	Hanzeweg	Opheffing aansluiting Hanzeweg.	Ja	80

Voor de diverse maatregelen zijn in eerdere stadia alternatieve oplossingen afgewogen. Om uiteenlopende redenen (effect op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en kosten) zijn deze oplossingen niet gekozen. Deze alternatieven zijn afgewogen en omschreven in de Quicksan "oplossingen verbeteren verkeersveiligheid en verhogen bereikbaarheid en leefbaarheid" (d.d. 28-06-2007) en het 'Plan in Hoofdlijnen N331 VOC's Hasselt' (oktober 2013). Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen heeft eerder ter inzage gelegen voor het publiek (ontwerp d.d. april 2013).

In Afbeelding 1.2 is het voorlopig ontwerp uit het Plan in Hoofdlijnen N331 VOC's Hasselt weergegeven met de nummers die verwijzen naar Tabel 1.1.



Afbeelding 1.2 Voorlopig ontwerp Plan in Hoofdlijnen (nummers verwijzen naar Tabel 1.1.)

Voor vier van de zes aanpassingen is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk in de gemeente Zwartewaterland. De overige beoogde aanpassingen passen binnen de huidige (ontwerp) bestemmingsplannen. Laatstgenoemde betreffen het opheffen van de afslaan bewegingen naar/van de Zwartsluizerweg en de opheffing van de aansluiting van de Hoogstraat op de hoofdrijbaan van de N331.

Voor de beoogde wijzigingen van de bestemmingsplannen kan een m.e.r.-beoordeling of zelfs direct een m.e.r. nodig zijn. Het doel van deze notitie is om te beschrijven wat de aard en omvang van de ingreep en de aard en omvang van de milieueffecten van deze ingreep zijn en of deze zodanig zijn dat een m.e.r.-beoordeling of direct een m.e.r. nodig is. Op basis hiervan kan het bevoegd gezag (college van B&W van gemeente Zwartewaterland) beoordelen of zij voor de benodigde bestemmingsplanwijzigingen een (volledige) m.e.r.-beoordeling of direct een m.e.r. nodig achten.

1.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Provincie Overijssel treedt op als initiatiefnemer van dit project.
Het college van B&W van de gemeente Zwartewaterland treedt op als het bevoegde gezag om een besluit te nemen over de mogelijke m.e.r.-plicht voor de benodigde bestemmingsplanwijzigingen voor de aanpassingen aan de N331 en N759 die in deze gemeente beoogd zijn.

1.3 Opbouw van deze notitie

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- het wettelijk kader van de m.e.r.-(beoordelings)plicht en de inhoudelijke en procedurele vereisten (hoofdstuk 2);
- de toetsing van de m.e.r.-(beoordelings)plicht (hoofdstuk 3);
- 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 WETTELIJK KADER

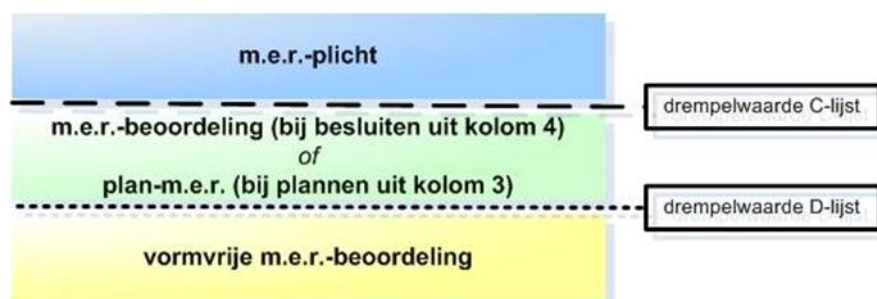
2.1 Wanneer is een activiteit m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

Het is niet nodig om voor alle nieuwe activiteiten een m.e.r.-procedure te volgen. De directe verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit m.e.r., de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden of belangrijke milieueffecten heeft. Ook moet de activiteit mogelijk worden gemaakt in één van de in het Besluit m.e.r. aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit m.e.r. Bij een m.e.r.-beoordeling wordt niet direct een MER (het milieueffectrapport) opgesteld, maar wordt beoordeeld of een m.e.r. nodig is op basis van te verwachten milieueffecten van het project. Er geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r., de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden of belangrijke milieueffecten heeft, en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Daarbij concludeert het bevoegd gezag (op basis van een aanmeldingsnotitie) of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig. Voor plannen geldt overigens een directe plan-m.e.r.-plicht wanneer het plan een kader vormt voor activiteiten uit bijlage D van besluit m.e.r. die de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van bijlage D bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag (op basis van een notitie) 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 onderstaande figuur zijn bovenstaande regels schematisch weergegeven, in Bijlage 1 is een beslisschema opgenomen voor de m.e.r.(beoordelings)-plicht.



Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, via: <http://www.infomil.nl>

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor waardoor een m.e.r.-plicht kan gelden (ook indien het voornemen een besluit betreft in plaats van een plan). Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een m.e.r.

2.2 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 een bestemmingsplan. De m.e.r.-beoordeling vindt plaats voor de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan. Op basis van deze notitie kan het bevoegd gezag (Gemeente Zwartewaterland) beoordelen of er sprake is van een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. De beslissing om al dan niet een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen wordt verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan en wordt daardoor ook meteen ter inzage gelegd.

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/grootte van het effect (afstand en getroffen bevolking), grensoverschrijdende effecten, complexiteit, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

De kenmerken van het project en de plaats van het project (criteria 1 en 2) worden in hoofdstuk 4 beschreven. De (kenmerken van de) potentiële effecten worden in hoofdstuk 5 beschreven. Op basis daarvan wordt vervolgens bepaald of belangrijke nadelige milieugevolgen uit zijn te sluiten. In het navolgende hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de toetsing van het plan aan het Besluit m.e.r.

3 TOETSING M.E.R.-PLICHT EN -BEOORDELING

3.1 Is het plan m.e.r.-(beoordelings)plichtig volgens het Besluit-m.e.r.?

Het voornemen is om zes wijzigingen aan en in de omgeving van de N331 te doen op het traject in en bij Hasselt. Voor vier van deze maatregelen is een bestemmingsplanwijziging nodig. Een bestemmingsplan 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 de bestemmingsplanwijzigingen ook daadwerkelijk een m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen moet worden, zijn de volgende vragen relevant:

- Staan de activiteiten van het voornemen in de C- of D-bijlagen van het Besluit m.e.r. 1994?
- Zo ja, overschrijden deze activiteiten de bijbehorende (indicatieve) drempelwaarden?
- En daarnaast: zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand uit te sluiten?

De maatregelen waar een bestemmingsplanwijziging voor nodig is worden uitgevoerd aan:

- De hoofdrijbanen van de N331 en N759 (wijziging en/of verlegging) over een totale lengte van circa 1,5 km; dit is een weg met een geslotenverklaring voor landbouwverkeer en (brom)fietzers en een snelheidsregime van 50 of 80 km/uur.
- De westelijke parallelweg van de N331 ten noorden van de Vaartweg (verlegging), de Wolfshagenweg (verlegging) en verlenging van de Sluizerdijk (aanleg) over een totale lengte van circa 0,5 km; dit zijn wegen met een snelheidsregime van 50 of 60 km/uur.
- De Hanzeweg: opheffing van de Hanzeweg tussen de N331 en de Zwartewaterweg en de aanleg van een laantje vanaf de Wolfshagenweg westelijk langs de N331 voor de bereikbaarheid van de Werkerlaan 2 en achterliggende landbouwpercelen.

Hoofdrijbaan N331 en N759 moeten worden gezien als autoweg

Op de C en D-lijst staan activiteiten vermeld met aanleg en wijzigingen/uitbreiding van een autoweg en wegen niet zijnde een autoweg. De N331 en N759 zijn voorrangswegen met een geslotenverklaring voor landbouwverkeer en niet voorzien van het bord G3 (het bord 'autoweg') van het Reglement verkeersregels en verkeertekens (RVV 1990). Volgens het Besluit m.e.r. voldoen zij echter, door de opheffing van de aansluitingen Hoogstraat en Hanzeweg en de aanleg van de twee rotondes, conform de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen, aan de voorwaarden van een autoweg. In Bijlage 2 zijn de criteria hiervoor toegelicht. Bij de verdere toetsing aan het Besluit m.e.r. worden de betreffende wegvakken dus als zijnde een 'autoweg' behandeld.

Onderdeel C Besluit m.e.r. (directe m.e.r.-plicht)

In de C-lijst staan onder 1.2 en 1.3 de volgende relevante activiteiten vermeld:

1. de aanleg van een autosnelweg of autoweg: drempelwaarde geen;
2. 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:
drempelwaarde 10 kilometer of meer.

Een wijziging is hierin gedefinieerd als een reconstructie of verandering anderszins van aangelegde werken, ingerichte gebieden of bestaande inrichtingen.

De voorgenomen maatregelen hebben geen betrekking op de genoemde activiteiten: er wordt geen nieuwe autoweg aangelegd en de aan te passen en aan te leggen 50 en 60 km/uur wegen krijgen geen 4 rijstroken. De maatregelen zijn hierdoor niet direct MER-plichtig.

Onderdeel D Besluit m.e.r. (directe m.e.r.-beoordelingsplicht)

Op de D-lijst staan onder 1.1 en 1.2 de volgende relevante activiteiten vermeld:

1. De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg: drempelwaarde 5 kilometer of meer.
2. 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: drempelwaarde 5 kilometer of meer.

De voorgenomen maatregelen betreffen onder andere de maatregelen aan een autoweg (Ad 1.). Specifiek gaat het om:

- aanleg rotonde N331/Vaartweg met verlegging tracé N331;
- aanleg rotonde N331/N759 met verlegging tracé N759 en uitbreiding tracé N331.

Deze maatregelen hebben gezamenlijk een lengte van circa 1,5 kilometer. Dit is minder dan de als drempelwaarde gestelde 5 kilometer. De maatregelen zijn dus niet direct m.e.r.-beoordelingsplichtig.

De voorgenomen maatregelen aan de 50 en 60 km/uur wegen leiden niet tot 4 rijstroken. Deze maatregelen vallen niet onder de activiteiten onder de D-lijst en zijn hierdoor niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

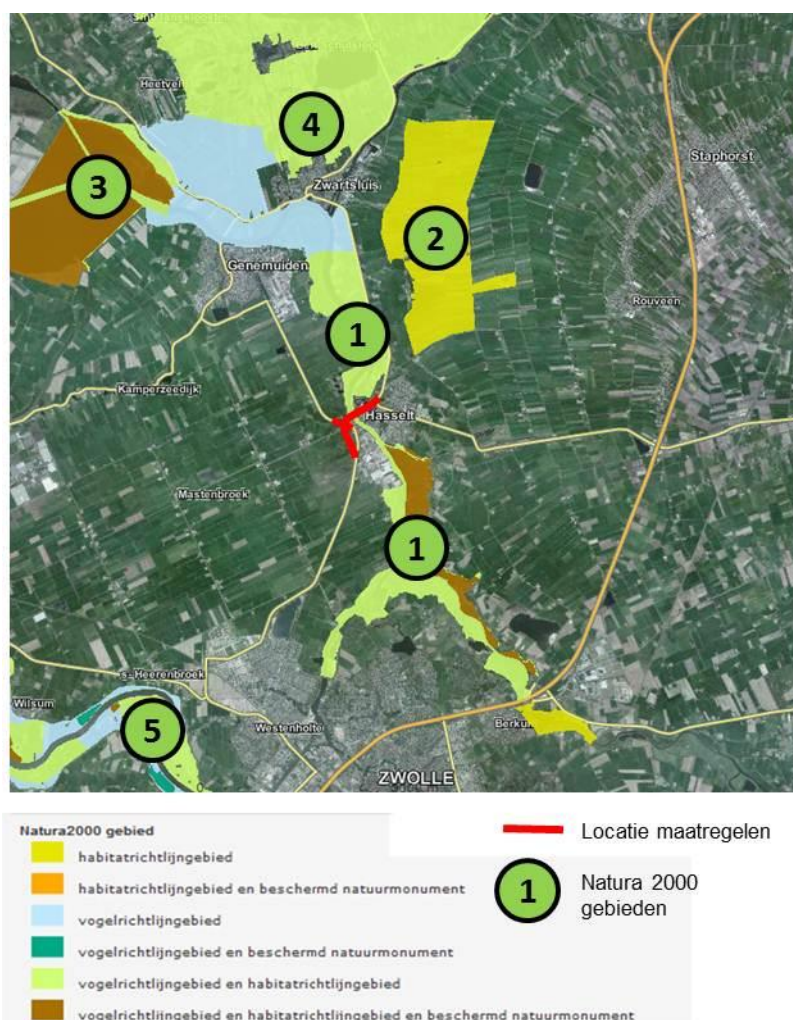
3.2 Is het plan m.e.r.-plichtig vanuit de Natuurbeschermingswet?

Zoals aangegeven is een m.e.r. verplicht wanneer significant negatieve effecten op beschermde waarden van bijvoorbeeld Natura 2000-gebieden op voorhand niet zijn uit te sluiten. In de Natuurbeschermingswet 1998 is de bescherming van specifieke natuurgebieden (Natura 2000-gebieden, wetlands en beschermde natuurmonumenten) geregeld (gebiedsbescherming). De bepalingen uit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt. Het Natura 2000-netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992. De bepalingen uit deze richtlijnen zijn verwerkt in de Natuurbeschermingswet. De Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn primair gericht op het behoud en (deels) uitbreiding/verbetering van habitattypen en leefgebieden en specifieke soorten binnen de Natura 2000-gebieden. De aangewezen soorten en habitattypen moeten in een gunstige staat van instandhouding worden gebracht of hebben een verbeterdoel.

In de omgeving van het plangebied liggen de volgende Natura 2000-gebieden:

1. Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht (direct aan plangebied).
2. Olde Maten en Veenslootslanden (circa 1,5 km afstand).
3. De Wieden (circa 5,5 km afstand).
4. Zwarte Meer (circa 7,5 km afstand).
5. Uiterwaarden IJssel (circa 8,0 km afstand).

In Afbeelding 3.1 zijn deze gebieden weergegeven (nummers corresponderen met bovenstaande opsomming), samen met het traject van de N331 waarop de aanpassingen plaatsvinden. De gebieden liggen allemaal op enige afstand van het plangebied. Alleen de uiterwaarden van Zwarte water en Vecht liggen in de directe nabijheid.



Afbeelding 3.1 Natura 2000 gebieden (nummers verwijzen naar tekst)

In het kader van dit project is een voortoets uitgevoerd door het bureau Witteveen en Bos (Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 wijziging wegenstructuur Hasselt, d.d. 20 april 2010). Hierin is onderzocht of de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden negatief (kunnen) worden beïnvloed als gevolg van de geplande wijzigingen. In deze voortoets is onderzoek gedaan naar mogelijke verstoring van Natura 2000-gebieden als gevolg van een eventuele verandering in geluidbelasting en

stikstofdepositie (vermesting/verzuring) op de omgeving. Het onderzoek naar deze verstoringsaspecten heeft plaatsgevonden op basis van kennis over de verkeersintensiteiten in de actuele situatie, de autonome ontwikkeling en de ontwikkeling met plan.

Het verst reikende mogelijke effect van de voorgenomen wijzigingen aan en rond de N331, is het effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (vermesting/verzuring) door uitstoot van stikstofdioxiden (NO_x) door verkeer. Volgens onderzoek van KEMA¹ reikt het effect van stikstofemissies van verkeer redelijkerwijs niet verder dan 3 kilometer. Voor zowel geluid als stikstofdepositie zijn de effecten nader onderzocht op Natura 2000-gebieden binnen een straal van 3 kilometer van het plan. Concreet betekent dit dat voor de Natura 2000-gebieden 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht' en 'Olde Maten en Veenslootlanden' geluid- en stikstofdepositieberekeningen zijn uitgevoerd in de Voortoets. Op de overige Natura 2000-gebieden kunnen significant negatieve effecten zonder berekeningen worden uitgesloten.

De komende 10 jaar wordt geen significante toename (of afname) in verkeersintensiteit op de route N331 (hoofddrijsbaan en parallelstructuur samen), N759 en Vaartweg in en bij Hasselt verwacht. Alleen de autonome verkeersgroei wordt verwacht. De maatregelen zijn er op gericht verkeersveiligheidsknelpunten op te lossen, tevens gaat het verkeer beter doorstromen, waarbij een verschuiving zal optreden van verkeer van de parallelweg naar de hoofddrijsbaan.

Op basis van de verkeersverwachting zijn de geluid- en stikstofdepositieberekeningen in de Voortoets uitgevoerd. Het onderzoek wijst uit dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden als gevolg van een verandering in geluid en/of vermesting op voorhand kunnen worden uitgesloten. Voor het voornemen is dan ook geen vergunning nodig inzake de Natuurbeschermingswet 1998.

Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden kunnen op basis van voorgaande worden uitgesloten. Een m.e.r.-plicht vanwege de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.

3.3 Conclusie

De beoogde maatregelen leiden niet tot een directe m.e.r.(beoordelings)plicht. Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 bestaat voor activiteiten die in de D-lijst van Besluit m.e.r. staan en onder de drempelwaarde blijven nog wel een verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor de voorgenomen activiteit is dus een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd. Specifiek gaat het in dit geval om maatregelen waarbij voor de wijziging van een (stukje) autoweg (volgens Europese overeenkomst kan dat ook een voorrangsweg zijn met een geslotenverklaring voor landbouwverkeer) een bestemmingsplanwijziging nodig is. Dit zijn de volgende maatregelen:

- Realisatie rotonde N331/Vaartweg met verlegging van tracé N331 (maatregel 2 in afbeelding 1.1 en tabel 1.1).
- Realisatie rotonde N331/N759 met verleggen van tracé N759 en uitbreiden van tracé N331 (maatregel 5 in afbeelding 1.1 en tabel 1.1).

¹ KEMA heeft in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart geconcludeerd dat voor wegwitbreidingsprojecten de stikstofdepositiebijdrage op 3 km afstand tot de weg verwaarloosbaar is (Erbrink et al., 2009)

Deze maatregelen worden in een nieuw bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Voor de overige maatregelen is geen bestemmingsplanwijziging nodig en/of is geen sprake van een activiteit die voorkomt in de D-lijst van Besluit m.e.r.

De twee wijzigingen waarvoor de vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig is zijn onderdeel van één samenhangend project. Het is gebruikelijk om de effecten van het hele plan/project in beeld te brengen en niet alleen de effecten van de onderdelen waarvoor de plicht tot (vormvrije) m.e.r.(-beoordeling) geldt. Voorliggende notitie gaat dan ook in op de samenhangende effecten van de in Tabel 1.1 genoemde maatregelen in het project als geheel.

De inhoudelijke beoordeling van het plan op milieueffecten wordt gegeven in hoofdstuk 4 en 5. Deze beoordeling geeft antwoord op de vraag of voor de voorgenomen activiteit wel of geen (volledige) m.e.r.(-beoordeling) nodig is.

4 KENMERKEN EN PLAATS VAN HET PROJECT

4.1 Kenmerken van het project

Afbeelding 1.2 geeft een beeld van het project. Het gaat om zes aanpassingen in totaal, waarbij voor vier aanpassingen een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is. Met de maatregelen wil de provincie de N331 duurzaam veiliger maken en verkeersgevaarlijke punten zoveel mogelijk opheffen. Daarnaast geeft het een verbetering van de verkeersdoorstroming en -leefbaarheid. Een deel betreft kleine fysieke aanpassingen. De meest ingrijpende zijn de aanpassingen waarbij relatief veel nieuw ruimtebeslag optreedt en nieuwe kunstwerken benodigd zijn. Deze zijn in tabel 4.1 weergegeven (nummers corresponderen met afbeelding 4.1):

Tabel 4.1 Meest ingrijpende aanpassingen

Nr.	Locatie	Aanpassing
2	Vaartweg	- Aanleg turbotronde - Verlegging tracé hoofdrijbaan N331 naar westen - Verlegging tracé parallelweg westzijde van N331
3	Sluizerdijk	- Opheffing oversteek voor motorvoertuigen - Aanleg middengeleider in hoofdrijbaan N331 voor oversteek fietsers Sluizerdijk - Aanleg verbindingsweg van Sluizerdijk naar aan te leggen rotonde Vaartweg
5	N759	- Aanleg hooggelegen rotonde - Uitbreiding hoofdrijbaan N331 in westelijke richting - Verlegging tracé N759 in zuidelijke richting - Opheffen bestaande oprit naar N331 in zuidelijke richting - Verlegging tracé Wolfshagenweg in westelijke richting - Aanleg extra kunstwerk naast bestaand kunstwerk over N759 - Aanleg kunstwerk over Wolfshagenweg
6	Hanzeweg	- Opheffing Hanzeweg, aanleg voetpad naar bushalte - Aanleg laantje vanaf Wolfshagenweg westelijk onderlangs talud N331 naar de Werkerlaan 2

Voor deze aanpassingen waarvoor een bestemmingsplanwijziging nodig is worden gedetailleerde tekeningen opgenomen bij deze bestemmingsplannen. Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen N331 VOC's Hasselt (april 2013) heeft eerder ter inzage gelegen en bevat tekeningen en beschrijvingen van voorziene maatregelen.

Cumulatie met andere projecten

De aanpassingen aan de N331 worden als geheel beschouwd in voorliggende notitie. Op deze wijze wordt de cumulatie van effecten van deze losse ingrepen inzichtelijk gemaakt.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een beperkt ruimtebeslag direct naast de huidige N331. De huidige productie-/natuurwaarde van deze oppervlakte zal verdwijnen. Voor de aanleg van een aantal van de maatregelen is grondverzet nodig. Dit is vooral het geval bij de aanleg van de hooggelegen rotonde met de N759. Tijdens de gebruiksfase zal elektriciteit nodig zijn.

Productie van afvalstoffen

Tijdens de aanlegfase en gebruiksfase vindt er geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende (afval)stoffen.

Verontreiniging en hinder

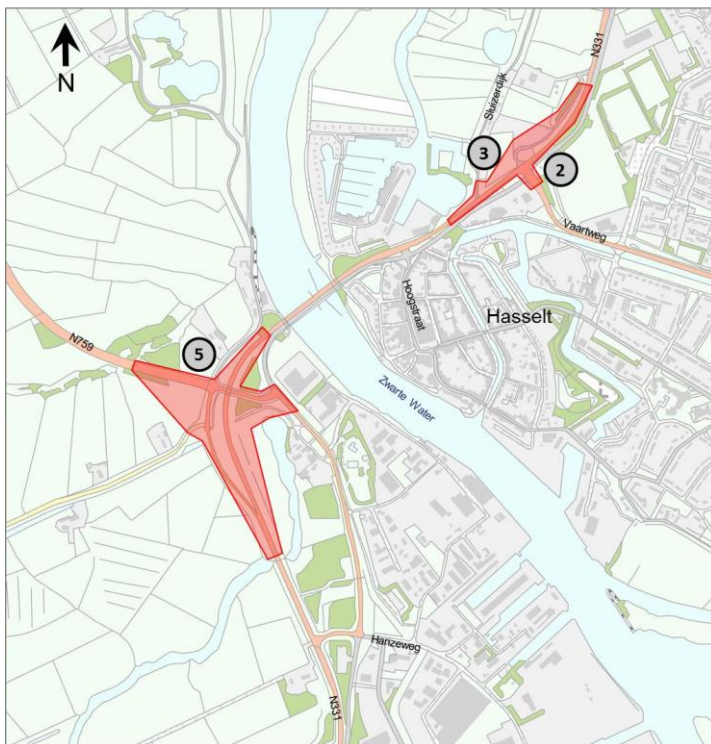
Bij zowel de aanleg als bij de ingebruikname van de aangepaste weg zijn voornamelijk de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit en landschap van belang. Deze aspecten worden in hoofdstuk 5 nader beschreven.

Risico van ongevallen en veiligheid

De beoogde aanpassingen aan en rond de N331 zorgen niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden naar huidig inzicht geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd. De verkeersveiligheid wordt juist verbeterd door de beoogde aanpassingen.

4.2 Locatie van de aanpassingen

In Afbeelding 1.1 is de ligging van de aanpassingen weergegeven. Het plangebied bestaat uit verschillende locaties op een traject van in totaal circa 2,5 kilometer van de N311 en N759 en de directe omgeving, en is gelegen in de gemeente Zwartewaterland. Het plangebied bestaat met name uit verharding, grasbermen met bomensingels, boomgroepen (natuur), volkstuinen en landbouwgrond. Het ruimtebeslag van de aanpassingen waar extra ruimte voor benodigd is (en daarmee aanpassing van de bestemmingsplannen) is weergegeven in Afbeelding 4.1 en heeft een totale lengte van circa 1,5 km op de N331 en N759.



Afbeelding 4.1: Ruimtebeslag van aanpassingen waarvoor (deels) wijziging bestemmingsplan nodig is

Een deel van de aanpassingen vindt plaats in de bebouwde kom en een deel buiten de bebouwde kom. Een ander relevant kenmerk is dat de N331 in het betreffende traject gekruist wordt door het Zwarte Water dat onderdeel is van de EHS en het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht.

5 KENMERKEN VAN POTENTIËLE EFFECTEN

In het navolgende worden de potentiële effecten van het project aangegeven voor de milieuaspecten waarvoor mogelijk relevante milieueffecten optreden. Per aspect wordt in samenhang met de kenmerken en de locatie van het project gezien of zich bijzondere omstandigheden voordoen met betrekking tot potentiële milieueffecten.

5.1 Verkeer

Verkeersveiligheid

Het project omvat diverse maatregelen die als doel de verbetering van de verkeersveiligheid hebben (structurele verbetering van VOC's, verkeersongevallenconcentraties):

- Aanleg rotonde N331/Vaartweg, vergroting middengeleider op kruispunt Vaartweg/parallelweg, vergroting afstand hoofdrijbaan - parallelweg op de Vaartweg: hierdoor veiliger situatie op VOC locatie N331/Vaartweg met onder andere veiliger oversteek voor fietsers.
- Aanleg middengeleider Sluizerdijk: hierdoor veiliger oversteek voor fietsers
- Opheffing aansluiting Hoogstraat op hoofdrijbaan N331: opheffing van VOC-locatie hier.
- Aanleg rotonde N331/N759, waardoor ook verbetering verkeersstructuur en zodat op parallelweg alleen nog bestemmingsverkeer rijdt: opheffing van VOC-locaties N759/oprit N331 en aansluiting N759/Zwartewaterweg.
- Opheffen aansluiting Hanzeweg op hoofdrijbaan N331, aanleg middengeleiders voor fietsers en voetgangers: opheffing VOC-locaties N331/Hanzeweg en Hanzeweg/Zwartewaterweg.

Al deze maatregelen geven een sterke verbetering van de verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid en doorstroming

Door het opheffen van de aansluiting Hoogstraat moet het verkeer van/naar het centrum van Hasselt over de parallelweg rijden in plaats van over de hoofdrijbaan. Met wegwijzers wordt de nieuwe route aangegeven. De extra reistijd voor autoverkeer heeft niet of nauwelijks invloed op de totale reistijd van het verkeer op de genoemde relaties.

Door het opheffen van de aansluiting Hanzeweg moet het verkeer van/naar het bedrijventerrein óf via de rotonde N759 óf via de rotonde Zandwinning rijden (in de beoogde eindsituatie met een aangelegde verbindingsweg tussen het bedrijventerrein en de rotonde Zandwinning). Dit geeft een kleine verandering in reistijd.

Door de maatregelen met rotondes met een hoge capaciteit wordt de doorstroming voor het verkeer beter. Met name vanaf de Vaartweg naar de N331 wordt het in de spitsuren beduidend beter. Na brugopeningen in het spitsuur stroomt het verkeer na uitvoering van de maatregelen eerder weer door. In de autonome situatie loopt het verkeer op en om de aansluitingen Hoogstraat en Vaartweg vast en komt maar heel moeizaam weer op gang.

Als geheel zorgen de maatregelen er voor dat de doorstroming beter wordt en dat de kwaliteit van de bereikbaarheid van Hasselt Centrum en het bedrijventerrein gelijk blijft.

Conclusie

Het effect van het project op het aspect verkeer is vooral positief ten aanzien van verkeersveiligheid. De bereikbaarheid wordt beter door een betere doorstroming van het verkeer tijdens de spitsuren.

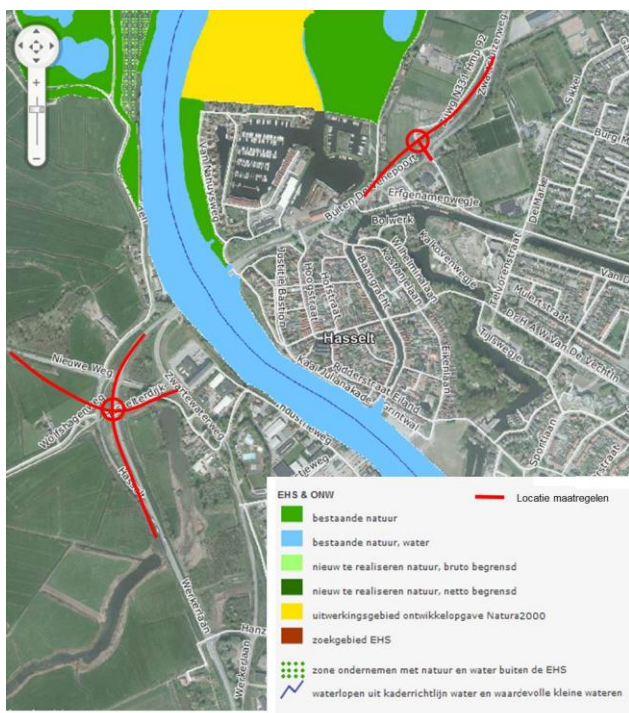
5.2 Natuur

Natura 2000

In paragraaf 3.2 is onderbouwd waarom geen (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden zijn te verwachten.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Het plangebied overlapt met de Ecologische Hoofdstructuur. In de reeds uitgevoerde Ecoscan van 2011 (zie Plan in Hoofddijnen N331 VOC's Hasselt oktober 2013) is de eventuele aantasting van de EHS in beeld gebracht. Daarbij is gekeken naar de (netto) oppervlakte van de EHS en naar de aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Het voorlopig ontwerp gaat middels een brug over de EHS (de rivier met bijbehorende oevers) en leidt daarom niet tot een (netto) verlies aan oppervlakte. De EHS loopt gewoon door en er wordt geen extra barrière gecreëerd. Op basis van de Ecoscan worden verder ook geen significante effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS verwacht als gevolg van bijvoorbeeld extra licht- of geluidverstooring. Er lopen reeds twee verkeerswegen (N331 hoofdrijbaan en parallelweg) door de EHS en er wordt de komende 10 jaar geen significante toename van de verkeerintensiteit verwacht op deze twee wegen samen. Het voorlopig ontwerp scoort daarom neutraal.



Afbeelding 5.1 Ecologische hoofdstructuur

Bron: Atlas van Overijssel (via www.overijssel.nl)

Flora- en faunawet

Om de voorziene maatregelen te toetsen aan de Flora- en faunawet is in 2011 een Ecoscan uitgevoerd (Zie Plan in Hoofddijnen N331 VOC's Hasselt oktober 2013). In dit onderzoek is geconcludeerd dat het plangebied niet geschikt is voor zwaar beschermde grondgebonden zoogdieren, reptielen, dagvlinders, libellen en overige ongewervelden.

Deze soorten komen niet in de omgeving voor, zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht.

In het plangebieden komen wel enkele zwaarder beschermde soorten broedvogels, vleermuizen en mogelijk vissen voor. Er is een vaste verblijfplaats van de buizerd aangetroffen. Ook is het rapunzelklokje (een plant) aangetroffen. Negatieve effecten op deze soorten kunnen niet op voorhand worden uitgesloten. Wel zijn voor meerdere soorten mitigerende maatregelen mogelijk waardoor de effecten kunnen worden verzacht of weggenomen.

Indien de mitigerende maatregelen in acht worden genomen is een ontheffing voor vleermuizen niet noodzakelijk.

Voor broedvogels moeten mitigerende maatregelen worden genomen waardoor effecten worden voorkomen. Door aanwezige alternatieve locaties komt de instandhouding van de buizerd niet in gevaar. Doordat de buizerd zich regelmatig verplaatst moet ruim voor aanvang van het werk nog een keer bekeken worden of de buizerd er nog zit en er genoeg nestalternatieven zijn.

Voor de mogelijk aanwezige kleine modderkruiper (een vis) kan volgens de gedragscode van de Unie van Waterschappen gewerkt worden. Daardoor is een ontheffing niet noodzakelijk. Voor de bittervoorn is nader onderzoek noodzakelijk om vast te stellen of deze soort aanwezig is en of compenserende maatregelen en/of ontheffing noodzakelijk zijn.

Het heeft de voorkeur de locatie van de kreek en de boom van de buizerd te ontzien, wanneer kappen of dempen niet persé noodzakelijk is, of wanneer er andere opties mogelijk zijn.

Met betrekking tot het rapunzelklokje had het de voorkeur om de locatie te ontzien en voor een alternatief te kiezen. De werkzaamheden hier (aanleg fietspad) zijn in 2012 reeds uitgevoerd door de gemeente Zwartewaterland. Tijdens het aanleggen van het fietspad is het gebied rond het rapunzelklokje met hekken afgezet. Dat kon, omdat het rapunzelklokje naast het fietspadtracé staat. Toen het fietspad klaar was, zijn de hekken weer weggehaald.

In deze situatie is het niet nodig om ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aan te vragen, mits gewerkt wordt volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode van de Unie van Waterschappen, er geen bittervoorn voorkomt en de buizerd voldoende alternatieve nestlocaties in de omgeving heeft. De Flora- en faunawet stelt met name randvoorwaarden aan de periode van uitvoering.

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel is opgenomen dat bos en natuurwaarden buiten de EHS moeten worden gecompenseerd. Net als bij de EHS wordt hierop getoetst volgens de “nee tenzij regel”: aantasting is alleen toegestaan als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang waarin niet op een andere manier kan worden voorzien. In het plan is een verkleining van deze oppervlakte aan de orde en er zal daarom compensatie plaats gaan vinden.

Conclusie

Effecten op Natura 2000-gebieden kunnen op voorhand uitgesloten worden; een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet nodig. Ook is er geen areaalverlies aan EHS.

Om negatieve effecten op beschermde diersoorten te voorkomen moet gewerkt worden volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode van de Unie van Waterschappen en voor Provinciale Infrastructuur. Nader onderzoek naar bittervoorn en buizerd is nog wel noodzakelijk om te bepalen of een ontheffingsaanvraag van de Flora en Faunawet noodzakelijk is voor deze soorten.

Bos en natuurwaarden in het plan buiten de EHS gaan gecompenseerd worden.

5.3 Water en bodem

Waterkwantiteit

De voorgenomen maatregelen geven geen noemenswaardige toename van het verharde oppervlak. Rond de locaties van de rotondes in de N331, die grotendeels in landelijk gebied liggen, is genoeg ruimte om te borgen dat er genoeg infiltratie van hemelwater plaats kan vinden. Dit kan bijvoorbeeld met berm passages of een infiltratiesloot. De te dempen watergangen worden teruggebracht. De effecten op grond- en oppervlaktewaterkwantiteit zijn dan te verwaarlozen.

De ondergrond is tot op grote diepte zo waterdoorlatend dat het aanbrengen van de benodigde constructies naar verwachting geen invloed heeft op het grondwatersysteem. Vanwege de bodemstructuur wordt geen bemaling toegepast tijdens de uitvoeringsfase. De grondwaterstand zal tijdens de werkzaamheden niet verlaagd worden.

In het kader van de bestemmingsplannen wordt een watertoets uitgevoerd, zodat het 'waterbelang' wordt geborgd bij de wegaanpassingen.

Bodem en grondwaterkwaliteit

Voor de beoogde maatregelen moet veel vergraven worden. Binnen het plangebied hebben we te maken met diverse situaties. Hierbij kunnen we het volgende onderscheid maken:

- Verbreding/verplaatsing van het wegprofiel op maaiveldniveau, vooral van toepassing bij de aanleg van de rotonde N331/Vaartweg.
- Verbreding van de bestaande weglichamen, liggend boven maaiveldniveau, het gaat hier vooral om het verbreden van de grondlichamen van de N331 van de hellingbanen naar de nieuw aan te leggen rotonde N331/Vaartweg.
- Aanleg van nieuwe weglichamen boven maaiveldniveau, dit betreft de nieuwe zijaansluitingen van de nieuw aan te leggen rotonde N331/Vaartweg.
- Vergraving van de toplaag van de huidige wegbermen op diverse locaties.

De bodemopbouw is gevarieerd en bestaat uit lagen zand, veen en klei. De veenlagen variëren in dikte van 0,25 tot 4,0 meter. De dieper gelegen lagen bestaan uit een zandpakket met een, voor zand, matige draagkracht. (zie Plan in Hoofddlijnen N331 VOC's Hasselt, oktober 2013). De verwachte werkwijze bij aanleg van nieuwe en verbreding van bestaande weglichamen, is het toepassen van voorbelasting waarbij het zandpakket op de veenlaag wordt aangebracht waarna de onderliggende veenlaag de tijd krijgt om in te klinken. De veenlagen worden dus niet ontgraven.

De rotondes in het voorlopig ontwerp zijn gelegen op veengrond. Als gevolg van de aanleg van deze rotondes zijn nieuwe grondlichamen nodig. De maatregelen (aanleg

rotondes) in combinatie met de bodemopbouw leiden tot een hoge kans op zetting. Dit wordt als negatief beoordeeld.

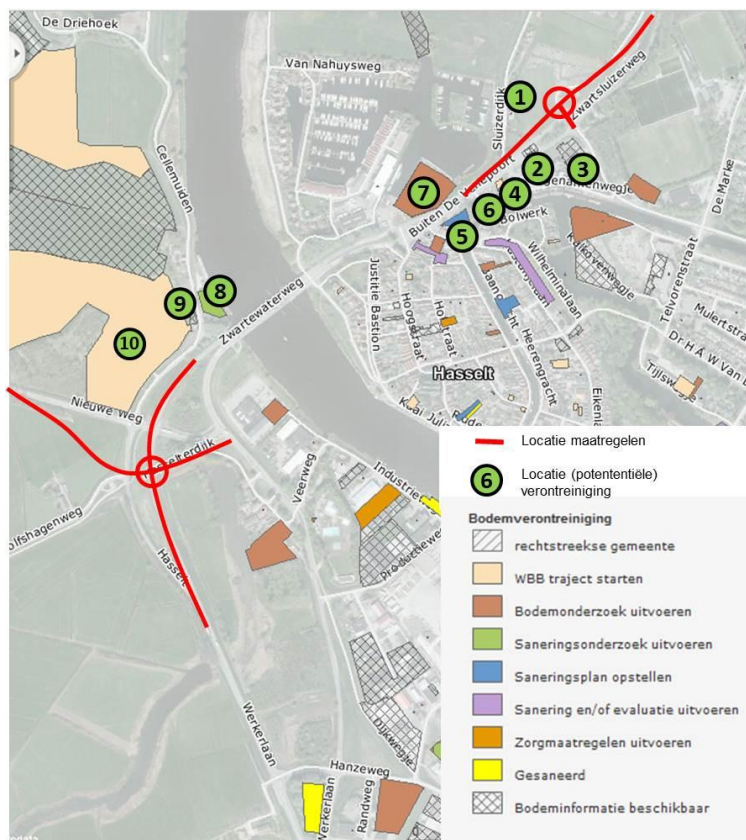
Op de locaties waar veel grondverzet plaats vindt (de geplande rotondes N331/Vaartweg en N331/N759) zijn in de planstudie geen (historische) bodemonderzoeken uitgevoerd naar locaties met mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse van en in de directe omgeving van de voorgenomen wegaanpassing. In het kader van deze notitie is aan de hand van de Bodematlas van de provincie Overijssel een beperkt vooronderzoek uitgevoerd waarbij alle bekende gegevens zijn bestudeerd. Als afbakening van de onderzoekslocatie is gekozen voor het tracé en de direct aangrenzende percelen. De motivering hierachter is dat bij kleinschalige gevallen van bodemverontreiniging de verspreiding rondom de verontreinigingsbron meestal niet meer bedraagt dan 50 meter. Verontreinigingsgevallen met een grootschalige verspreiding worden in de regel op een andere wijze opgespoord en gemonitord.

Binnen het plangebied zijn geen bekende gevallen van (ernstige) bodemverontreiniging aanwezig. Binnen een afstand van 50 meter van het plangebied zijn een aantal deellocaties aanwezig welke verdacht zijn met betrekking tot de aanwezigheid van bodemverontreiniging en is één bodemverontreiniging bekend. De locaties zijn opgenomen in tabel 5.1 en afbeelding 5.2. De nummers in de afbeelding corresponderen met de nummers in de tabel.

Tabel 5.1 (Potentiele) bodemverontreinigingen grenzend aan plangebied

Nr.	Locatie	Activiteit	Beoordeling	Vervolg Wet bodembescherming
1	Sluizerdijk 1A	Dieseltank (ondergronds)	Potentieel ernstig	Uitvoeren historisch bodemonderzoek
2	Werkerlaan	Benzine service station	Onverdacht/Niet verontreinigd	Voldoende onderzocht
3	Vaartweg 6	Autogarage Zieleman	Potentieel ernstig	Voldoende onderzocht
4	Erfgenaampjesweg 3	Smederij/machine- en apparatenindustrie	Potentieel ernstig	Uitvoeren historisch onderzoek
5	Buiten de Venepoort 1	Brandstoftank(s)	Ernstig verontreinigd, niet urgent	Opstellen saneringsplan
6	Buiten de Venepoort 2	Brandstoftank(s)	Potentieel ernstig	Uitvoeren historisch onderzoek
7	Van Nahuysweg 8	Scheepsindustrie	Ernstig, niet urgent	Uitvoeren NO/starten sanering
8	Cellemuiden 44	Afgewerkte olietank/ Scheepswerf/ Stortplaats op land	Ernstig, niet urgent	Uitvoeren saneringsonderzoek
9	Cellemuiden 45	Geen gegevens beschikbaar		Voldoende onderzocht
10	Cellemuiden 47	Landbouw	Potentieel verontreinigd	Uitvoeren historisch onderzoek

Bron: Bodematlas van Overijssel (via www.overijssel.nl)



Afbeelding 5.2 Overzicht (potentiële) bodemverontreinigingen
(nummers verwijzen naar tabel 5.1)

Bron: Bodematlas van Overijssel (via www.overijssel.nl)

In de directe omgeving van de maatregelen zijn potentiële gevallen van (ernstige) bodemverontreiniging aanwezig. Ter plaatse van garage Zieleman aan de Vaartweg 6 zijn overschrijdingen voor de interventiewaarde voor minerale olie in de bodem aangetoond. De omvang van de verontreiniging en de exacte ligging van de verontreiniging is niet bekend. Aangezien ter plaatse van het betreffende perceel geen graafwerkzaamheden worden uitgevoerd, vormt de aanwezige verontreiniging geen belemmering voor de voorgenomen aanpassingen. Het bestaande tankstation is niet verontreinigd.

Ter plaatse van het perceel Buiten de Venenpoort 1 zijn brandstoftanks aanwezig (geweest) waar een ernstige, niet urgente, bodemverontreiniging is aangetoond. Hiervoor dient een saneringsplan opgesteld te worden. Aangezien tijdens de werkzaamheden geen bemaling plaatsvindt en geen graafwerkzaamheden op dit perceel plaatsvinden, vormt deze verontreiniging geen belemmering voor de voorgenomen wegaanpassing.

Ter plaatse van de het perceel Cellemuiden 44 is een scheepswerf, afgewerkte olietank en een stortplaats op land aanwezig. Hier is een ernstige, niet urgente, verontreiniging aangetoond. Er dient een saneringsonderzoek uitgevoerd te worden. Gezien de ligging van het perceel ten opzichte van de wegaanpassing en het feit dat er geen bemaling of graafwerkzaamheden ter plaatse van dit perceel plaats gaan vinden, vormt de aanwezige verontreiniging geen belemmering voor de voorgenomen wegaanpassing.

Verder worden enkele percelen verdacht met betrekking tot mogelijke aanwezigheid van bodemverontreinigingen:

- een dieseltank aan de Sluizerdijk 1A;
- een smederij c.q. machine- en apparatenindustrie aan de Erfgenaampjesweg 3;
- brandstoftanks aan de Buiten de Venepoort 2;
- agrarisch perceel Cellemuiden 47.

Gezien de ligging van de percelen in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden, waarbij geen graafwerkzaamheden op de genoemde percelen plaatsvinden en geen bemaling plaatsvindt, vormen eventuele bodemverontreinigingen geen belemmering voor de wegaanpassing.

Op basis van de bodemkwaliteitskaart van de Regio IJsselland kan de bovengrond ter plaatse van provinciale en gemeentelijke wegbermen qua functie- en kwaliteitsklasse beoordeeld worden als de klasse 'Industrie', omdat mogelijke verontreinigingen hier in ieder geval in oorsprong afwijken van de omliggende zone. Deze grond kan onder andere worden toegepast op de nieuwe wegbermen in het project onder de noemer tijdelijke uitname of in een grootschalige bodemtoepassing. Opgemerkt wordt dat de oude kern van Hasselt is uitgesloten van de bodemkwaliteitskaart en dat hier derhalve altijd onderzoek moet worden verricht voordat grond uit dit gebied wordt hergebruikt buiten dit deelgebied.

Tijdens (graaf)werkzaamheden dient men te allen tijde alert te zijn op mogelijke aanwezige verontreinigingen en dient bij het vermoeden van bodemverontreiniging het bevoegd gezag Wet bodembescherming (de provincie Overijssel) geïnformeerd te worden alvorens de werkzaamheden voortgezet kunnen worden. Indien, in afwijking van de verwachting, tijdens de ontgraving van de grond bijmenging van bodemvreemde materialen of aanwijzingen voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging worden waargenomen kan deze grond niet zonder aanvullend onderzoek worden ontgraven of toegepast.

De dichtstbijzijnde grondwaterbeschermingsgebieden liggen op ruim 9 kilometer afstand en worden niet beïnvloed (ten zuiden en oosten van Zwolle en bij Vollenhoven).

Conclusie

Ten aanzien van waterkwantiteit worden geen belangrijke effecten verwacht.

De aanwezige milieuhygiënische bodemkwaliteit is tijdens de aanleg van de rotondes een sterk aandachtspunt aangezien de oude kern van Hasselt buiten de bodemkwaliteitskaart valt en grond afkomstig uit dit gebied alleen zonder keuring mag worden hergebruikt binnen het plangebied dat binnen het deelgebied valt. Indien grond van binnen dit deelgebied wordt hergebruikt buiten het deelgebied of plangebied dient een keuring conform Besluit bodemkwaliteit te worden uitgevoerd om de kwaliteit van de grond vast te stellen. Grond afkomstig van de wegbermen vanuit het overige plangebied wordt geclassificeerd als klasse 'Industrie' en kan worden toegepast onder de noemer 'tijdelijke uitname' of in een grootschalige bodemtoepassing. Wanneer de hiervoor beschreven werkwijze wordt gevolgd, vormt dit geen belemmering voor de vaststelling van de bestemmingsplannen en de latere realisatie van de aanpassingen aan de N331.

5.4 Landschap en archeologie

Visie op landschap en maatregelen

Het plangebied ligt grotendeels in het Nationale Landschap IJsseldelta. Om de ruimtelijke kwaliteit te versterken is de volgende visie opgesteld voor de verschillende onderdelen:

1. Hersterken van de weidsheid, zichtlijnen, orthogonaal patroon, huisterpen, weteringen en krekens in de polder (LOP Zwolle Zwartewaterland Kampen, Nationaal Landschap IJsseldelta).
2. Herstel van de krekens en de zichtbaarheid ervan verbeteren (LOP Zwolle Zwartewaterland Kampen, Nationaal Landschap IJsseldelta).
3. Ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de Hanzestad Hasselt behouden en versterken (Omgevingsvisie).
4. Behoud van het nautisch erfgoed (LOP Zwolle Zwartewaterland Kampen).
5. Zichtlijnen als beleving van landschap en herkenningspunten behouden of versterken.

Binnen het plan zijn diverse maatregelen opgenomen conform deze visie die de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Het betreft onder andere een optimalisatie van de beleving van de weidsheid van Polder Mastenbroek door verdichting van de groenstructuur ten oosten van de N331 ter plaatse van de Hanzeweg, verbeterde beleefbaarheid van de krekens door opgaande beplanting te kappen c.q. op te schonen, sobere inrichting N331/N759 in verband met de openheid van de polder en de zichtbaarheid van de polder vanaf de rotonde, optimalisatie zicht op de stad / de kerktoren van Hasselt vanaf deze rotonde door verlegging van de aansluiting Zwartewaterweg, groene inrichting van bermen bij rotonde N331/Vaartweg door middel van gras met boomgroepen (bestaande bomen worden gehandhaafd en uitgebreid) en een zodanige inrichting van het middeneiland van de rotonde N331/Vaartweg dat deze bijdraagt aan de identiteit van Hasselt.

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden/patronen

Als gevolg van de realisatie van relatief grootschalige en deels verhoogde infrastructuur heeft het plan, ondanks genoemde maatregelen, een negatieve invloed op de cultuurhistorische en landschappelijke waarden/patronen in het landschap.

Hier tegenover staat een positief effect als gevolg van de meer logische wegenstructuur. Het verwijderen van beplanting (met als doel de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en patronen te versterken en beter beleefbaar te maken) en het op andere plekken toevoegen van beplanting (wat ertoe leidt dat de structuren krachtiger worden) versterkt het contrast tussen de open en besloten landschappen.

Zicht op en beleving van landschap en oud centrum Hasselt

Voor passanten wordt het aanzicht op het historisch centrum niet beïnvloed en het zicht op het landschap (onder andere Mastbroekpolder) wordt beter door de grotere openheid. Voor bewoners/bezoekers van Hasselt wordt de beleving slechter door het vervallen van de directe aansluiting op het centrum. Het voorlopig ontwerp scoort per saldo licht negatief, doordat de verbeterde (logischere) route de negatieve effecten betreffende zicht en beleving enigszins compenseert.

Landschaps- en cultuurhistorische elementen

In het voorlopig ontwerp worden beplantingselementen verwijderd en toegevoegd wat ertoe leidt dat de structuren krachtiger worden. De elementen op zich blijven van dezelfde kwaliteit zodat dit er gemiddeld genomen toe leidt dat het voorlopig ontwerp op dit criterium neutraal scoort.

Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

De maatregelen in het voorlopig ontwerp liggen grotendeels in gebieden met lage archeologische verwachtingswaarden (zie Plan in Hoofdlijnen N331 VOC's Hasselt, oktober 2013). Uitzondering is de Hasselterdijk langs de noordzijde van de kreek Molenstreng (hoge verwachtingswaarde): hier wordt de oostelijke oprit naar de rotonde N759 gemaakt. Dit betreft een ingreep waarbij er een reële kans op beschadiging van archeologische waarden is.

In alle gevallen waarbij archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, dienen deze gemeld te worden bij de betreffende gemeente, conform de Monumentenwet, en is een (verkennd) onderzoek nodig. Een verkennend onderzoek dient voor alle locaties uitgevoerd te worden.

Conclusie

De invloed op het landschap is al met al niet groot, maar heeft met name bij de aanleg van de hoog gelegen rotonde N759/N331 aandacht. Het plan geeft echter ook kansen waardoor het open landschap van de Mastenbroek polder, de aanwezige kreken en het stadscentrum van Hasselt beter beleefd worden. Dit aansluitend bij het LOP Zwolle Zwartewaterland Kampen, het Nationaal Landschap IJsseldelta en de Omgevingsvisie.

Ten aanzien van archeologie is op alle locaties voorafgaand aan de ingreep verkennend archeologisch onderzoek nodig.

5.5 Leefbaarheid

Lucht

De luchtkwaliteit is afhankelijk van de mate van verontreiniging door diverse luchtverontreinigende stoffen waarbij de voornaamste bronnen van luchtverontreiniging het wegverkeer, industriële bedrijven en de landbouw zijn. De invloed op de luchtkwaliteit is beoordeeld in een indicatieve bepaling van de effecten van de maatregelen op de luchtkwaliteit (zie Plan in Hoofdlijnen N331 VOC's Hasselt, oktober 2013). Daarin zijn de effecten van de aanpassingen op de lokale concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) bekeken. Voor een nadere beschrijving van de effecten op luchtkwaliteit wordt verwezen naar dit onderzoek. Voor de maatregelen is beoordeeld of wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

De aanpassingen aan de N331 dragen na uitvoering niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Overschrijding van grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen uit de Wm langs de N331 is na uitvoering en in latere jaren redelijkerwijs uitgesloten.

Geluid

Aangezien er geen (significante) toename in verkeersintensiteit op de N331 (hoofddrijbaan en parallelweg samen) verwacht wordt als gevolg van de beoogde maatregelen (alleen de autonome groei van het verkeer), zal de geluidsemissie van de N331 als gevolg van deze maatregelen ook niet toenemen. Echter, doordat verkeer andere routes gaat nemen (van parallelweg naar hoofddrijbaan) en op enkele plaatsen rijstroken dicht bij woningen komen te liggen neemt de geluidsbelasting op enkele woningen wel toe.

Voor de aanpassingen is een verkennend geluidsonderzoek uitgevoerd (zie Plan in Hoofddijnen N331 VOC's Hasselt, oktober 2013). Voor een meer uitgebreide beschrijving van de effecten op de geluidsintensiteit wordt verwezen naar dit onderzoek. In het onderzoek zijn op basis van de Wet geluidhinder de verschillende wegvakken getoetst aan het reconstructie criterium van de wet, binnen het wettelijke kader, maar zonder een volledige toetsing te verrichten. Hierdoor ontstaat duidelijkheid over eventuele akoestische knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van het voorlopig ontwerp de geluidsbelasting in het studiegebied op een aantal woningen toeneemt en dat voor 12 woningen sprake is van reconstructie conform de Wet geluidhinder (Wgh). Daarom scoort het voorlopig ontwerp negatief.

Er zijn op specifieke locaties ook woningen waar de geluidsniveaus niet toenemen of zelfs afnemen. Er zijn diverse maatregelen mogelijk om de geluidsniveaus te doen dalen. Deze maatregelen zijn vooralsnog niet in het voorlopig ontwerp en de berekeningen opgenomen. Door middel van toepassing van stil wegdek kan de toename op de meeste locaties worden gemitigeerd. Een alternatieve maatregel (bij de rotonde Vaartweg voor een enkele woning en voor een lengte van 100 m langs de N759) is een geluidsscherm, al dan niet in combinatie met een stil wegdek. De realisatie van schermen is uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit (beleving) echter niet gewenst: schermen langs de N759 leiden tot visuele hinder en tasten het bestaande open landschap aan. Bovendien zijn schermen, gezien het beperkte aantal woningen dat ervan profiteert, naar verwachting financieel niet doelmatig.

Wanneer het ontwerp in het volgende ontwerpstadium verder uitgewerkt is en de ligging van de diverse wegen definitief vast ligt, kunnen de definitieve geluidsberekeningen gemaakt worden. Op basis van de uitkomsten van de berekeningen wordt dan bepaald waar maatregelen noodzakelijk zijn en welk type maatregel het meest gewenst is en/of dat een hogere waarde procedure wordt gevolgd.

Om de voorziene maatregelen te kunnen realiseren zijn er dus diverse maatregelen, danwel vaststellingen van hogere waarden nodig.

Verkeersleefbaarheid

Door de maatregelen wordt de verkeersleefbaarheid in de kern van Hasselt beter doordat de verkeersintensiteit op de parallelstructuur daalt. Tevens maakt het regionaal (doorgaand) verkeer in het voorlopig ontwerp gebruik van de hoofddrijbaan. Op de parallelweg rijdt hoofdzakelijk nog lokaal (bestemmings)verkeer. De verkeersleefbaarheid krijgt hierdoor een positieve beoordeling.

Visuele hinder

De aanleg van de rotondes (N331/N759 en N331/Vaartweg) met toe leidende wegen leidt tot extra visuele hinder voor enkele woningen ter plaatse. Waar mogelijk is beplanting opgenomen in het plan om de visuele hinder te beperken. Het plan scoort negatief op dit criterium.

Conclusie

De invloed op leefbaarheid heeft vooral betrekking op geluid en visuele hinder. Ten aanzien van geluid zijn diverse maatregelen, danwel vaststellingen van hogere waarden, nodig om het plan te realiseren. In het kader van het op te stellen bestemmingsplan wordt dit gedetailleerd onderzocht en worden de maatregelen bepaald.

5.6 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de hierin opgenomen Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI), geeft aan welke activiteiten/bedrijven risicocontouren kennen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij het verlenen van vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De N759 is aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen, daarnaast moet het LPG tankstation bij de aansluiting N331/Vaartweg bevoorraad worden (www.risicokaart.nl). Het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde maatregelen neemt niet toe ten opzichte van de referentiesituatie waarin de maatregelen niet worden getroffen.

Daarnaast wordt de verkeersveiligheid verbeterd door de beoogde maatregelen.

Hierdoor wordt het risico op een ongeval lager. De inrichting van de parallelweg bij het LPG-vulpunt blijft ongewijzigd. Er treden geen relevante negatieve veranderingen op ten aanzien van externe veiligheid.

6 CONCLUSIES

Deze notitie gaat in op de vraag of er bijzondere omstandigheden zijn, vanwege de aard van het voornemen (diverse aanpassingen aan en nabij de N331 bij Hasselt), de kenmerken van de omgeving, of de impact van het voornemen op de omgeving, dat aanleiding geeft om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor het nieuwe bestemmingsplan.

Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van het plan op het milieu gering te noemen.

De aangegeven mogelijke negatieve effecten zijn allemaal te mitigeren, compenseren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is echter zeker aandacht nodig om de beoogde aanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier uit te voeren. Het gaat in ieder geval om effecten op:

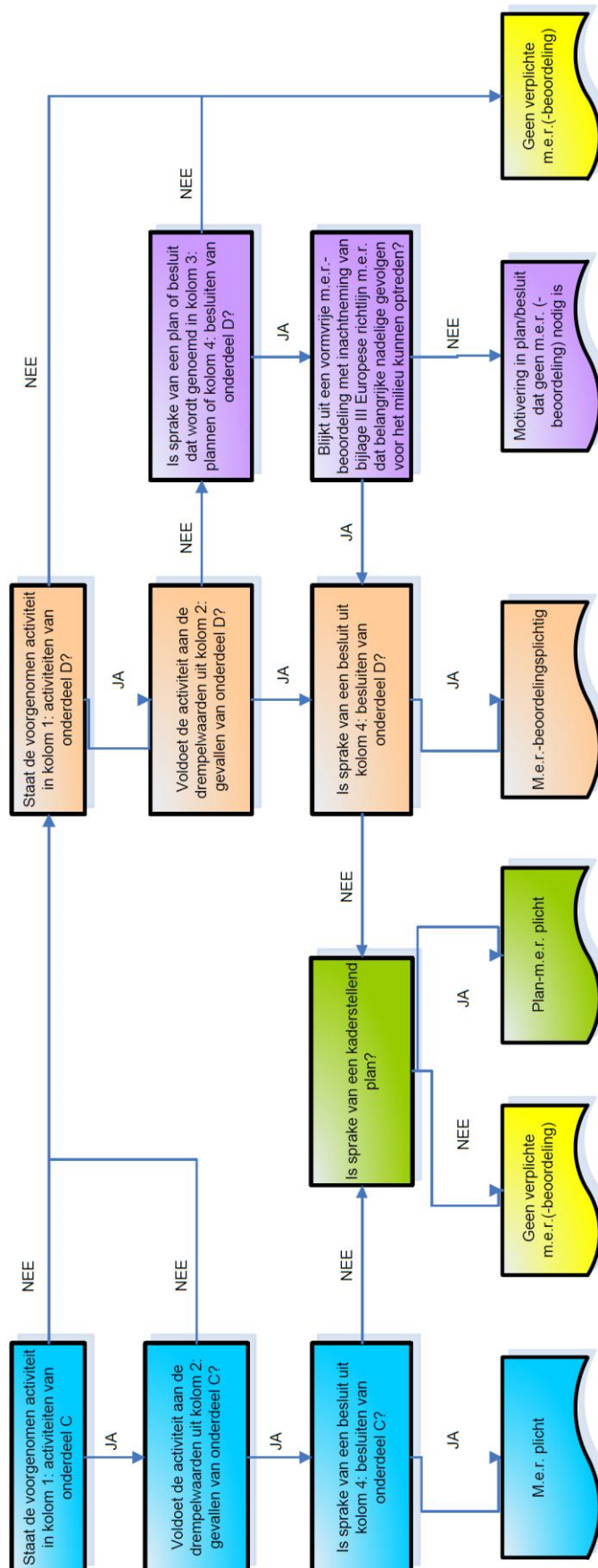
- Flora en fauna: beschermde soorten niet aantasten door te werken volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode Unie van Waterschappen, nader onderzoek naar de aanwezigheid van de kleine modderkruiper, bittervoorn en buizerd, compensatieplan opstellen voor bos en natuurwaarden die worden aangetast.
- Bodemkwaliteit: bij realisatie rotondes N331/Vaartweg en N331/N759 liggen potentiële verontreinigde locaties in de directe nabijheid; milieuhygiënische bodemkwaliteit tijdens de aanleg is een sterk aandachtspunt. Bij hergebruik van grond buiten het deelgebied of plangebied dient een keuring conform het Besluit bodemkwaliteit te worden uitgevoerd. Grond van de wegbermen vanuit het overige plangebied wordt geclassificeerd als klasse 'Industrie' en kan worden toegepast onder de noemer 'tijdelijke uitname' of in een grootschalige bodemtoepassing.
- Landschap: met name inpassing aanleg (verhoogde) rotonde N331/N759.
- Archeologie: Voor alle locaties is (verkenning) onderzoek nodig.
- Geluid: diverse maatregelen, danwel vaststellingen van hogere waarden (N331, N759) benodigd om de voorziene aanpassingen te kunnen realiseren.

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu en met het treffen van passende maatregelen (onder andere al in het kader van het bestemmingsplan), is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER niet nodig is.

=0=0=0=

Bijlage 1

Beslisschema m.e.r. beoordelingsplicht



Bijlage 2

Europese definitie autoweg

Zijn de N331 en N759 een autoweg of niet?

Op de C en D-lijst staan activiteiten vermeld met aanleg en wijzigingen/uitbreiding van een autoweg. De N331 en N759 zijn beide voorrangswegen met een geslotenverklaring voor langzaam verkeer, een deel van de N331 ligt binnen de bebouwde kom.

Een weg voldoet volgens de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen aan de voorwaarden van een autoweg als aan de volgende criteria wordt voldaan:

1. Het is een voor het autoverkeer bestemde weg.
2. Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten.
3. En waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.

Criterium 1:

Volgens de Europese Overeenkomst moet een weg met een gesloten verklaring voor landbouwverkeer gezien worden als een autoweg (punt 1). In de Europese Overeenkomst zijn aanwijzingen te vinden voor het feit dat autowegen uitgaan van hogere ontwerpsnelheden dan wegen voor alle verkeer. Op grond daarvan kan gesteld worden dat autowegen uitsluitend zijn bedoeld voor auto's en daarmee gelijk te stellen motorvoertuigen. Indien tractoren en vergelijkbare voertuigen worden toegelaten zal vanwege hun beperkte maximumsnelheid deze weg geen autoweg meer zijn. Doordat op de betreffende wegvakken een geslotenverklaring voor landbouwverkeer geldt wordt dus voldaan aan criterium 1.

Criterium 2:

Na uitvoering van de activiteiten hebben alle kruispunten die toegang geven tot de betreffende wegvakken van de N331 en N759 rotondes. Volgens de toelichting bij het Besluit m.e.r. worden rotondes gelijkgesteld met kruispunten die met verkeerslichten geregeld zijn, omdat het gaat om toeritdosering en doorstroombaarheid van het verkeer. Alle betreffende wegvakken van de N331 en N759 zijn alleen toegankelijk via door rotondes geregelde kruispunten. Aan criterium 2 wordt hiermee voldaan.

Criterium 3:

Op een voorrangsweg buiten de bebouwde kom is het verboden te parkeren op de rijbaan. Op wegen binnen de bebouwde kom mag normaal gesproken wel geparkeerd worden. Echter, hier is op de N331 een doorgetrokken asstreep toegepast, zodat hier niet geparkeerd mag worden: het is immers eenieder verboden, zich zodanig te gedragen dat het verkeer op de weg wordt gehinderd. Als wordt stilgestaan of geparkeerd kan het overige verkeer door de doorgetrokken asstreep, niet passeren. Aan criterium 3 wordt hiermee voldaan.

Conclusie:

Aangezien aan alle drie de criteria wordt voldaan zijn de betreffende wegvakken van de N331 en N759 in en bij Hasselt volgens de Europese Overeenkomst een autoweg.