

RAPPORT

Vormvrije m.e.r.-beoordeling Bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek

Klant: Gemeente Genneep

Referentie: BG8082MIRP2109201715

Status: Definitief/P01.01

Datum: 20-9-2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
reception.nij-jo@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Vormvrije m.e.r.-beoordeling Bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek

Ondertitel:
Referentie: BG8082MIRP2109201715
Status: P01.01/Definitief
Datum: 20-9-2021
Projectnaam: Verbindingsweg Milsbeek
Projectnummer: BG8082
Auteur(s): M. Kieboom

Opgesteld door: M. Kieboom

Gecontroleerd door: M. Blokland

Datum: 22-9-2021

Goedgekeurd door: K. Bruijsten

Datum: 22-9-2021

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd 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 persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	1
2	Planvoornemen	3
3	Criteria voor de effectenbeoordeling	7
4	Toetsing	8
4.1	Kenmerken van het project	8
4.2	Locatiekenmerken van het project	12
4.3	Kenmerken van de potentiële effecten	14
5	Conclusie	15

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 de 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 wordt planologisch mogelijk gemaakt middels een nieuw bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' biedt het juridisch en planologisch kader voor de beoogde ontwikkeling.

Voorafgaand aan het in behandeling nemen van het bestemmingsplan dient er een besluit te worden genomen over de noodzakelijkheid van het doorlopen van een m.e.r. procedure. De voorliggende aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag besluit of er een m.e.r. procedure wenselijk of noodzakelijk is.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van de m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

Afhankelijk van het soort en de omvang van de voorgenomen activiteit dient een m.e.r.-procedure of een m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. Of sprake is van een verplichting voor een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling is op te maken uit de bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r. Als sprake is van een activiteit genoemd in die bijlagen kan vervolgens aan de hand van de drempelwaarde (omvang) bepaald worden of sprake is van een m.e.r.-plicht of (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht, zie figuur 1.



Figuur 1: uitleg drempelwaarde besluit m.e.r.

In paragraaf 5.1 (algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)) van de toelichting van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' is beoordeeld of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden.

Het Besluit m.e.r. bevat geen categorie voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen die niet voldoen aan de omschrijving van de wegen in de categorieën C1.2, C1.3, D1.1 of D1.2: auto(snel)wegen en overige wegen met vier of meer rijstroken.

De voorgenoemde activiteit betreft de aanleg van een 'gewone' weg met twee rijstroken. De weg voldoet niet aan de definitie van een autoweg uit het Besluit m.e.r. Er wordt namelijk landbouwverkeer toegelaten op de weg. Ook wordt de weg niet aangeduid met een zogenaamd 'G3-bord' (aanduiding autoweg).

De activiteit is dus niet in het Besluit m.e.r. opgenomen. Aangezien de activiteit niet in het Besluit m.e.r. voorkomt, is er geen sprake van een drempelwaarde. Geconcludeerd wordt dat er geen m.e.r.- (beoordelings)plicht geldt. Zekerheidshalve is toch een voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De voorliggende aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag besluit of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

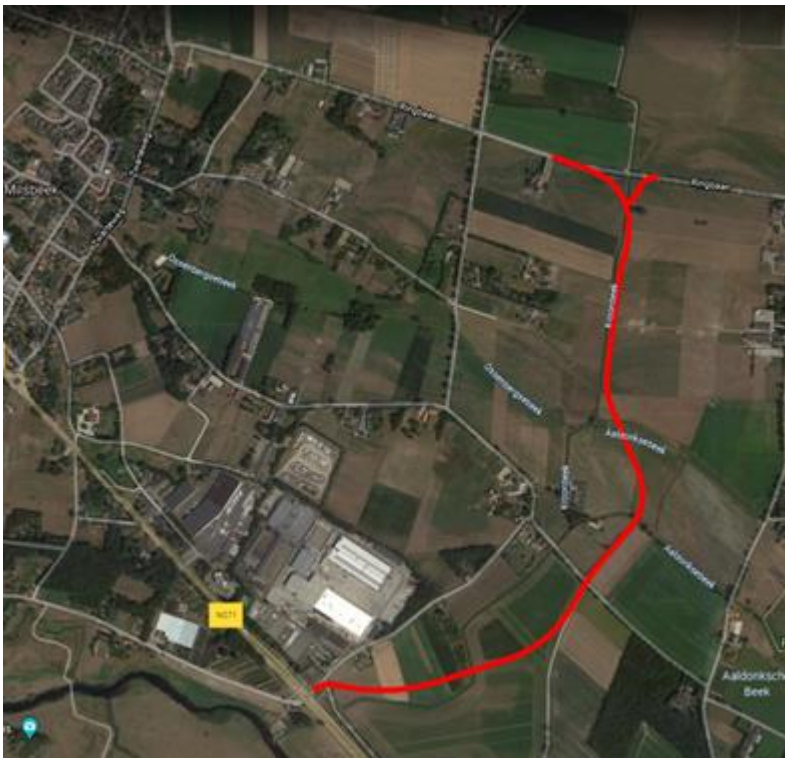
Op basis van deze m.e.r.-beoordeling kunnen er twee uitkomsten zijn:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet uitgesloten worden: er dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden.
- Belangrijke nadelige milieugevolgen treden niet op: er wordt gemotiveerd aangegeven dat geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

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 2: Plangebied (rode lijn)

Uitgangspunten

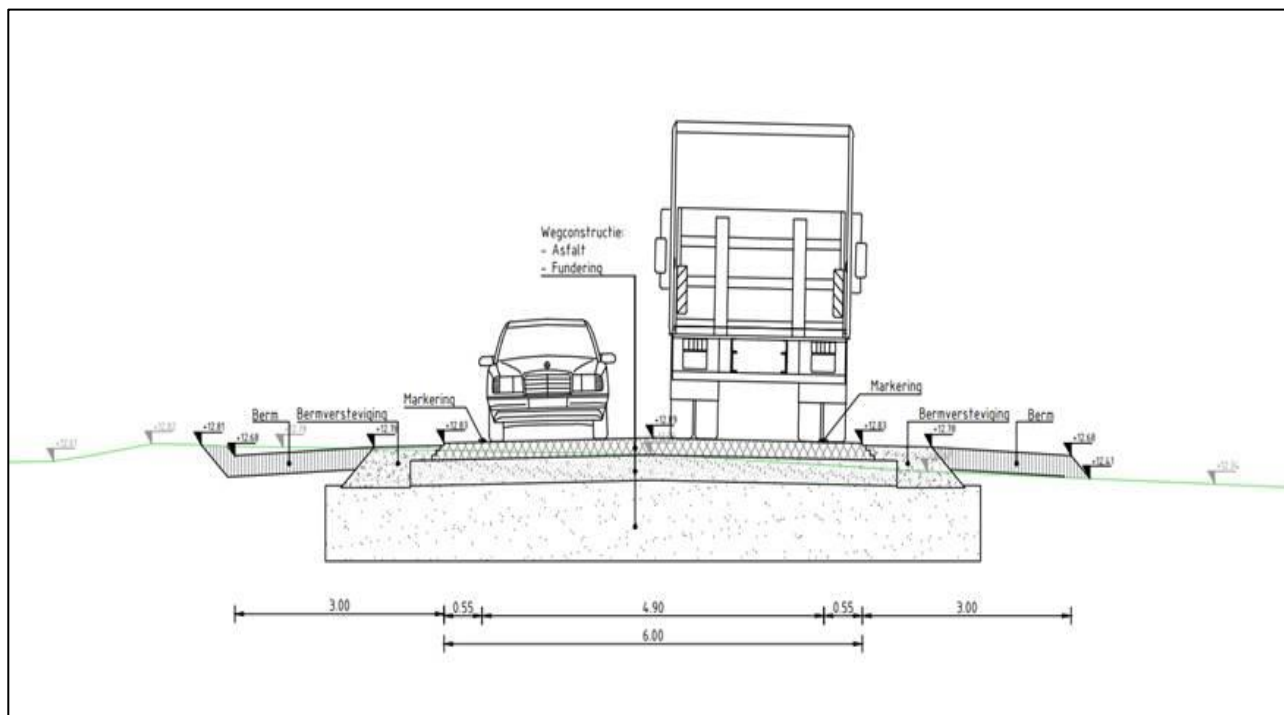
Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 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 3: 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.

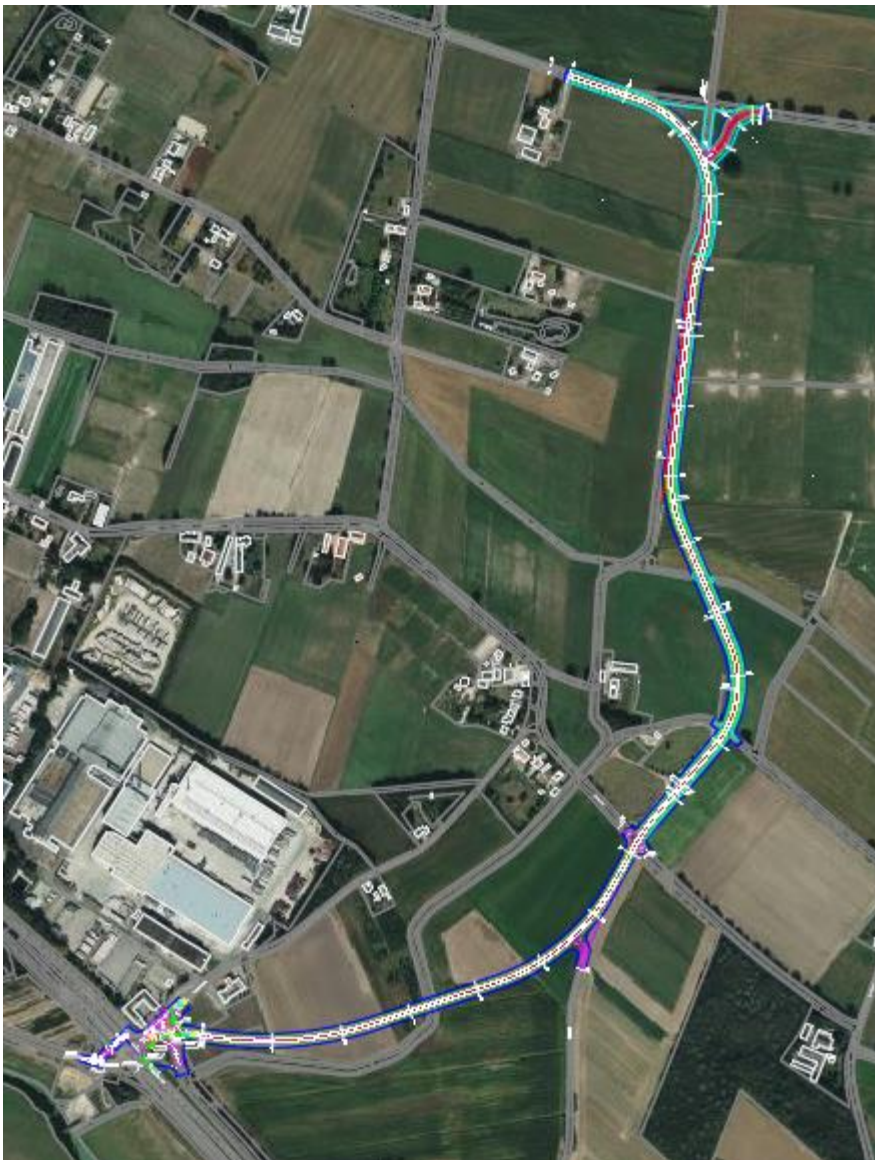
Uitgangspunt bij een erftoegangsweg is het afwikkelen van alle typen verkeer over dezelfde rijloper. Dit betekent dat fietsverkeer ook gebruik maakt van de rijloper. Het is gezien de ligging van de Verbindingsweg echter niet aannemelijk dat fietsverkeer gebruik gaat maken van deze verbinding. Voor de 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 4: 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.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling 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	<p>Geluid</p> <p>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>).</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (Rapport Kragten, referentie GEN928, d.d. 23 november 2020).

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase blijkt dat de stikstofdepositie ten hoogste 0,07 mol N/ha/jaar. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie niet zondermeer worden uitgesloten.

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de aanlegfase blijkt dat de stikstofdepositie ten hoogste 0,05 mol N/ha/jaar bedraagt. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten ten gevolge van de tijdelijke eenmalige stikstofdepositie conform de redeneerlijn worden uitgesloten.

Royal HaskoningDHV heeft 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. Het plan is uitvoerbaar in het licht van de Wet natuurbescherming Natura 2000-bescherming.

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.

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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

	<p>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.</p> <p>Verder treden er geen negatieve effecten of een aantasting van beschermde gebieden op.</p>
<p>Opnamevermogen milieu met aandacht voor beschermde gebieden</p>	<p>Gevoelige gebieden (<i>wetlands, kustgebieden, bergen bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden</i>)</p> <p>Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. De meest nabij gelegen natura 2000-gebieden zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Royal HaskoningDHV heeft 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.</p> <p>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. Het plan is uitvoerbaar in het licht van de Wet natuurbescherming Natura 2000-bescherming.</p> <p>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.</p> <p>Gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden Niet aan de orde.</p> <p>Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid Het plangebied ligt niet in een verstedelijkt gebied. De gronden worden momenteel agrarisch gebruikt.</p> <p>Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang Binnen het projectgebied liggen geen gemeente- of rijkswegen beschermde monumenten. Er zijn geen effecten te verwachten op cultuurhistorische waarden.</p>

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.

5 Conclusie

Gezien voorgaande beoordeling zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten als gevolg van het planvoornemen en kan worden afgezien van het opstellen van een milieueffectrapport en het doorlopen van de formele milieueffectrapportageprocedure.