Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan:	S. Biesta
Datum:	8 maart 2022
Kopie:	TdB, LLF
Ons kenmerk:	BI3974-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie:	Definitief

Onderwerp: **MER-beoordeling Dorpensingel, Nijmegen**

Inleiding

De gemeente is voornemens om de bereikbaarheid van het gebied ten oosten van de Prins Mauritssingel te verbeteren. Zo wordt de bestaande verbinding tussen Oosterhout / Waalsprong ten westen van de N325 en de dorpen Ressen, Bemmel en Lent ten oosten daarvan, gecompleteerd met de zogenoemde Dorpensingel. De Dorpensingel verbindt de ovatonde en de Prins Mauritssingel, met de bestaande verbinding tussen Lent en Ressen/Bemmel. De weg wordt ingericht als 2x1 rijstroken 50 km/uur weg met fietspaden en sluit met een rotonde aan op de Zandsestraat.

Hiervoor worden twee bestemmingsplannen opgesteld. Eén bestemmingsplan voor het grondgebied van Nijmegen en één voor Lingewaard (incl. profielaanpassing van het Vossenhol). De gemeenten Nijmegen en Lingewaard hebben in 2019 een samenwerkingsovereenkomst getekend voor de realisatie van de Dorpensingel.



Afbeelding 1. Plangebied Dorpensingel

Waarom een MER-beoordeling?

De Dorpensingel is een project dat binnen de stedelijke uitbreidingslocatie ‘De Waalsprong’ valt. Voor De Waalsprong is een project-milieueffectrapportage (hierna m.e.r.)[1] doorlopen en hierin wordt ook het plan van de Dorpensingel benoemd. Dit betreft een instrument om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig mee te nemen in de (ruimtelijke) plan- en besluitvorming rondom een voorgenomen activiteit. Of,

[1] Milieueffectrapportage (m.e.r.) is de procedure waarin de milieueffecten van een plan of project in beeld worden gebracht. De verwachte gevolgen worden beschreven in een milieueffectrapport: het MER.

wanneer en zo ja hoe de m.e.r.-procedure doorlopen moet worden is vastgelegd in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) en de Wet milieubeheer.

In 2003 is een MER (milieueffectenrapport) opgesteld voor de beoogde ontwikkeling van de Waalsprong. Het MER Waalsprong heeft ten grondslag gelegen aan het eerste ruimtelijke ordeningsbesluit dat voorzag in de realisatie van de Waalsprong. Daarmee is de MER-plicht voor het stedelijk ontwikkelingsproject (thans categorie D-11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.) in beginsel formeel uitgewerkt.

Het MER Waalsprong 2003 is nadien met betrekking tot wijzigingen in de verkeersstructuur aangevuld met de Aanvulling MER Waalsprong 2007. In deze aanvulling zijn de milieueffecten onderzocht als gevolg van (alternatieven voor) maatregelen voor een betere doorstroming op de Prins Mauritssingel / A325 richting het centrum van Nijmegen. Dit zou ook met de tweede stadsbrug en verbreding van rijksweg A50 een knelpunt blijven vormen. De Dorpensingel is daarin als verbindende weg onderdeel van het voorkeursmodel en het draagvlakalternatief.

De Commissie voor de m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies MER Waalsprong 2003 aan dat “in het verdere proces aanvullende informatie alleen nodig is als de plannen zo ingrijpend wijzigen dat ze buiten de gehanteerde bandbreedte in het MER komen waardoor het voorliggende MER er niet meer aan ten grondslag kan liggen. Dat is ter beoordeling aan het bevoegde gezag. Alleen bij planwijzigingen met belangrijke milieugevolgen ligt het voor de hand dat een aanvulling of actualisering van het MER (in een oplegnotitie) bij het ontwerpbesluit ter visie wordt gelegd.” Inherent aan de omvang van de realisatie van de Waalsprong (tot 12.000 woningen) is de relatief lange tijdsduur en mogelijk gewijzigde planonderdelen of inzichten gedurende dat tijdsbestek. Nagegaan dient te worden of het MER Waalsprong, gelet op actuele inzichten en met inachtneming van de Aanvulling MER Waalsprong 2007, nog in redelijkheid ten grondslag kan worden gelegd aan het bestemmingsplan voor de Dorpensingel. Deze beoordeling wordt verricht in de vorm van een project-mer-beoordeling.

Daarvoor wordt bezien:
• of binnen de onderzochte milieueffecten uit het MER Waalsprong 2003 / 2007 wordt gebleven.
• of er aanmerkelijke wijzigingen van omstandigheden ten opzichte van het MER-waalsprong zijn.
Voor het plangebied en de directe omgeving wordt nagegaan welke belangrijke nadelige milieueffecten door deze activiteit ontstaan. Die beoordeling vindt plaats aan de hand van een integrale toetsing aan de criteria in bijlage III. van de EU-richtlijn voor de milieubeoordeling van projecten.

Kenmerken van het project
Het project is onderdeel van de stadsuitbreiding in het noorden van Nijmegen. De Dorpensingel moet een betere verbinding genereren tussen Nijmegen en Bemmel (gemeente Lingewaard). Zie voor een verdere omschrijving van de kenmerken van het project ook voorgaande paragrafen. Dit is nog steeds conform de onderzochte alternatieven in de Aanvulling MER Waalsprong 2007.

Plaats van het project
Het project vindt plaats in het noorden van Nijmegen en nabij Bemmel (gemeente Lingewaard). De Dorpensingel komt ten noorden van de bestaande wijk (en het voormalige dorp) Lent te liggen. In het omliggende gebied liggen landbouwgronden en delen van Park Lingezegen en de recreatieplas ten noorden de Zandseplas, waar natuurontwikkeling centraal staat. Bij de Zandseplas staat de natuurontwikkeling centraal. In de (ruimere) omgeving bevindt zich het Natura 2000-gebied Rijntakken. Zie voor een nadere omschrijving van de plaats ten opzichte van relevante waarden ook de deelonderzoeken.

Kenmerken van potentiële effecten
De potentiële effecten van het project worden hierna nader uiteengezet. Deze hebben onder meer ook betrekking op de toename van verkeer door de bewoners en bezoekers tussen de gemeenten Nijmegen en Lingewaard.

De potentiële milieueffecten van de wijzigingen
Op basis van de activiteiten die als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling worden uitgevoerd en de kenmerken van het plangebied, zijn de volgende milieuaspecten in het kader van de m.e.r.-beoordeling van belang:

- Verkeer,
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Stikstofdepositie,
- Water,
- Ecologie.

De (feitelijke) in de onderzoeken (waar nodig gekwantificeerde) effecten zijn vertaald in een kwalitatief oordeel in termen van wel of geen belangrijke nadelige milieueffecten. In de effectbeoordeling is uitgegaan van de maximale (worstcase) aannames.

Verkeer
Door Bureau Goudappel is in opdracht van de gemeenten Nijmegen en Lingewaard onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de Dorpensingel (Goudappel, Verkeerseffecten Dorpensingel d.d. 5 juli 2021).

Op basis van het verkeersmodel zijn de toe- en afnames van verkeersbewegingen, de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer in beeld gebracht. De conclusies ten aanzien van de verkeersafwikkeling zijn:

Huidige situatie -> Autonome situatie (conform MER Waalsprong 2003 / 2007)
Dat tussen de huidige situatie en de autonome situatie (dus zonder Dorpensingel) er sprake zal zijn van een sterke toename van de verkeersintensiteit op de bestaande wegen. Zo vindt er op 11 van de 12 van relevante en onderzochte wegen in de autonome situatie een toename van verkeersbewegingen plaats van 10% of meer. Op het bestaande deel van de Dorpensingel (ter hoogte van de ovatonde) vindt verreweg de grootste toename plaats met bijna 450% (meer dan een verviervoudiging).

Autonome situatie (MER Waalsprong 2003 / 2007) -> plansituatie
Uit de verkeersmodellering van de Plansituatie blijkt dat via de Dorpensingel ca. 6.100 mvt/etmaal gaan rijden en dat verschuiving van verkeer op andere wegen zal optreden. De verkeerstoename in dit gebied is op zichzelf onderdeel van de autonome situatie en is een gevolg van al voorziene ruimtelijke ontwikkelingen. Beoordeeld is of de verschuivingen van verkeer op andere wegen als gevolg van de Dorpensingel – die niet in het MER Waalsprong was voorzien – mogelijk leidt tot negatieve milieueffecten.

Toename
In totaal vindt op 3 van de 13 van relevante en onderzochte wegen een toename van verkeersbewegingen plaats van 10% of meer.

- Door de Dorpensingel gaat er meer verkeer rijden op het Vossenhol, Teselaar, Zandestraat. Dit is de route van de Dorpensingel naar Bemmel en vice versa.
- De Teselaar en de Zandsestraat hebben relatief de grootste toenames van respectievelijk 21% en 22%.
- Op het Vossenhol, de Waaldijk nabij Teselaar en op de Keizer Hendrik VI-singel is sprake van een lichte stijging van verkeersintensiteiten.

Om de verkeerstoename op met name de Teselaar en de Zandsestraat te faciliteren wordt geadviseerd om de wegmarkeringen (rode fietsmarkeringen) en voorangssituaties duidelijker te maken in verband met de verkeersveiligheid. Hierbij vindt ook een profielaanpassing plaats van het Vossenhol.

Afname
Op de volgende relevante en onderzochte wegen zien we een afname:

- De ‘alternatieven van de Dorpensingel’ op de relatie Bemmel - Nijmegen-Noord (de route via de Ressensestraat - Stationsstraat en de route door Nijmegen-Lent) kennen een afname.
- De sterkste afname (30%) is te zien op de Ressensestraat.
- Op de wegen in Nijmegen - Lent (zoals de Vossenpelssestraat, Laauwikstraat en Vrouwe Udasingel) is ook een afname van het verkeer door de Dorpensingel.

Voor meer duiding, zie de onderstaande tabel.

nr.	straatnaam	verschil autonoom - plan	relatief verschil autonoom - plan
1	Dorpensingel	6.100	n.v.t.
2	Dorpensingel t.h.v. ovatonde	4.400	47%
3	A325	400	0%
4	Ressensestraat	-1.500	-29%
5	Vossenhol	300	6%
6	Teselaar	600	21%
7	Zandsestraat	1.500	22%
8	Vossenpelssestraat	-900	-14%
9	Laauwikstraat oost	-1.600	-20%
10	Turennesingel	-	0%
11	Laauwikstraat west	-1.300	-19%
12	Vrouwe Udasingel	-500	-3%
13	Prins Mauritssingel	900	1%
14	Keizer Hendrik VI-singel	900	5%
15	Stationsstraat	-1.400	-18%

Tabel 3.2: Verschillen tussen autonoom en plan

Tabel 1. Verschil in verkeersintensiteiten (bron: Verkeerseffecten Dorpensingel, 5 juli 2021, Goudappel)

In de Aanvulling MER Waalsprong 2007 is ook aanleg van de Dorpensingel onderzocht. Met de Dorpensingel worden huidige en toekomstige verkeersknelpunten verholpen en daar waar een verkeerstoename optreedt kan dit effect door middel van plaatselijke verkeersmaatregelen worden verholpen. De verkeerseffecten van de aanleg van de Dorpensingel zijn – ten opzichte van de effecten in dat MER – per saldo als neutraal beoordeeld. Uit het rapport blijkt dat door de komst van de Dorpensingel er geen knelpunten gaan plaatsvinden met de verkeersafwikkeling of doorstroming.

Met het oog op de beschreven effecten is aangetoond dat mogelijk potentiele effecten verholpen zullen worden door de aanbevolen maatregelen met in aanzien tot de verkeersveiligheid en de doorstroming. Hierdoor wordt dit aspect als neutraal beoordeeld.

Geluid
Door DGMR is in december 2021 het akoestisch onderzoek ‘Dorpensingel N325-Bemmel’ in opdracht van de gemeente Nijmegen opgesteld (DGMR, Akoestisch onderzoek wegverkeer voor de verbindingsweg vanaf de N325 naar Bemmel, 10 augustus 2021).

Het akoestisch onderzoek is nodig voor de nieuwe bestemmingsplannen van zowel de gemeente Nijmegen als de gemeente Lingewaard. Hierbij wordt onderzocht wat het effect is op geluidgevoelige bestemmingen (woningen). In het onderzoek is rekening gehouden met de bestaande woningen in de directe omgeving van het plangebied. Rekening wordt gehouden met de voorkeursvoorwaarde van 48 dB. De gegevens zijn mede op basis van het hierboven beschreven verkeersonderzoek gebaseerd.

Aan de hand van de rekenresultaten in de bijlagen wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting (incl. de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder) als gevolg van de aan te leggen Dorpensingel maximaal 47 dB bedraagt bij de bestaande woningen.

Aan de voorkeurswaarde wordt voldaan, waardoor een extra onderzoek naar te nemen maatregelen niet nodig is. Wel zijn er een paar woningen die nu al boven de voorkeurswaarde zitten in de huidige situatie. In de toekomstige situatie neemt als gevolg van de aan te leggen Dorpensingel de geluidsbelasting niet dusdanig toe dat deze woningen onder de noemer ‘reconstructie’ in het kader van de Wet geluidhinder zullen vallen.

Geconcludeerd wordt dat aan de voorkeurswaarde wordt voldaan, waardoor dit aspect als neutraal beoordeeld.

Luchtkwaliteit
De gemeente Nijmegen heeft een eigen onderzoek verricht naar het effect van de Dorpensingel op de luchtkwaliteit (Directie Stadsontwikkeling, afd. Duurzaamheid, Onderzoek luchtkwaliteit; bestemmingsplan Dorpensingel, juli 2021).

Bij toetsing van een ruimtelijk plan op luchtkwaliteit zijn conform regelgeving de volgende twee aspecten getoetst:

a. Het plan als veroorzaker van verkeer en daardoor bron van slechte luchtkwaliteit.
b. Het plan als te beschermen object tegen slechte luchtkwaliteit.

De berekening heeft plaatsgevonden door gebruik te maken van het rekenmodel ‘Stacks’ (SRM 3). In dit rekenmodel zijn verschillende scenario’s onderzocht waarbij de huidige situatie en de plansituatie (2034, waarbij de Dorpensingel reeds tien jaar in gebruik zal zijn) het meest van toepassing zijn.

Uit de rekenresultaten blijken onderstaande constateringen:

- De grenswaarde voor stikstofdioxide (NO_2) van 40 g/m3 wordt in de deze jaren met en zonder plan niet overschreden.
- Aan de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (PM10) van 40 μg/m3wordt in ruime mate voldaan bij alle scenario’s, dat geld ook voor de etmaalgemiddelde grenswaarde voor PM10.
- Aan de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (PM2,5) van 40 μg/m3 wordt in ruime mate voldaan. In 2024 en 2034 wordt de jaargemiddelde concentratie in zowel de autonome als de gewenste situatie niet overschreden. Ditzelfde geldt ook voor de uitstoot van roet.

De komst van de Dorpensingel is daarmee inpasbaar binnen de wettelijke normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en veroorzaakt geen overschrijdingen van de richtwaarden van het WHO in 2034.

Geconcludeerd wordt dat aan de grens waarden wordt voldaan op alle scenario's. Hierdoor wordt dit aspect als neutraal beoordeeld.

Stikstofdepositie
In februari 2022 is door de gemeente Nijmegen een rapport opgesteld voor de stikstofdepositie van het plangebied (Gemeente Nijmegen, Stikstofrapport bestemmingsplan Dorpensingel, 1 juli 2021). Via de landelijk vastgestelde AERIUS-berekening is in beeld gebracht wat de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden bedraagt. Dit stikstofeffect is het emissie- en depositieverschil tussen 2024 (jaar van beoogde in gebruik name Dorpensingel) en 2034 (de plansituatie). Bij de berekening is gebruik gemaakt van eerder genoemde verkeersintensiteiten die door bureau Goudappel is gemaakt. Door de huidige en legale agrarische bestemming vindt er uitstoot van stikstof plaats door middel het gebruik van mest en ammoniak.

Eind mei 2019 heeft de Raad van State een belangrijke uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Raad van State heeft een streep gezet door het PAS. Iets specifieker: de Raad van State heeft geoordeeld dat het PAS niet meer gebruikt mag worden voor het geven van toestemming voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Er moet per geval een stikstofbeoordeling worden gemaakt om in beeld te brengen of wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming (Wnb). Daarbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het rekenprogramma Aerius (versie januari 2022).

Volgens de stikstofstukken zijn significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied (Rijntakken e.a.) zijn op voorhand uit te sluiten. De Wnb staat dus niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

Geconcludeerd wordt dat er geen significant effect zal optreden van de toename van stikstofdepositie. Hierdoor wordt dit aspect als neutraal beoordeeld.

Water
Voor het plangebied en de omgeving zijn twee bestemmingsplannen van toepassing. Hierbij zijn de nodige regels en onderzoeken naar waterhuishouding in opgenomen. Bij de totstandkoming voor de bestemmingsplanregels is rekening gehouden met de geldende waterbeheerprogramma en de keur van het waterschap Rivierenland.

De Dorpensingel in het Lingewaardse deel kruist een aantal watergangen, waardoor er bepaalde watergangen gedempt moeten worden. Intotaal neemt de oppervlakte van verhard oppervlak hierdoor toe, wat uiteindelijk ook gecompenseer moet worden. Hiervoor worden afwateringsmaatregelen zoals (droogvallende) greppels aan het tracé Dorpensingel geïnstalleerd om mogelijke overschotten van hemelwater te voorkomen.

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied. Grondwaterneutraal bouwen is hier leidend in het gebied. Door een mix van maatregelen kan er in beperkte mate lokale infiltratie plaatsvinden maar grotendeels wordt ingezet op afvoer naar oppervlaktewater, waar het plangebied geschikt voor is bevonden. Om de afvoer te beperken worden compenserende maatregelen getroffen. Dit wordt onder andere gerealiseerd door de komt van greppels die als wadi functioneren.

Met inachtneming van de bovenstaande maatregelen en uitgaande met de verlening van de watervergunning op basis van het waterhuishoudkundig plan wordt dit effect als neutraal beoordeeld.

Ecologie
In opdracht van de gemeente Nijmegen heeft Bureau Waardenburg onderzoek gedaan naar beschermde plant- en diersoorten en naar beschermde gebieden in de omgeving van de Dorpensingel. Uit een quickscan flora en fauna voor de Dorpensingel (Bureau Waardenburg, Beschermde soorten en gebieden WNB Dorpensingel, 27 januari 2020) en een quikscan flora en fauna voor het gebied Vossenhol (Bureau Waardenburg, Quickscan Wet natuurbecherming bestemmingsplan Vossenhol in de gemeente Lingewaard, 17 juli 2020) volgt dat de aanleg geen aantasting veroorzaakt van relevante soorten en begroeiingen in Natura 2000-gebieden. Dit is opgenomen in het geldende bestemmingsplan wat ook als bron dient.

Uit deze quickscans blijkt dat de soortenbescherming op grond van de Wet natuurbescherming geen knelpunten oplevert voor een bestemmingsplanwijziging om de Dorpensingel te realiseren. Voor mogelijk aanwezige beschermde soorten kunnen conform standaarden mitigerende maatregelen getroffen worden.

Hoewel niet noodzakelijk voor de bestemmingsplanprocedure hebben de quickscans wel aanleiding gegeven tot vervolgonderzoek (Bureau Waardenburg, Nader onderzoek teunisbloempijlstaart, kamsalamander en steenmarter, 24 juni 2020; Bureau Waardenburg, Vervolgonderzoek kleine marterachtigen, uilen, roofvogels en vleermuizen in plangebied Dorpensingel, 13 november 2020; Ecoassist, Habitatgeschiktheidsanalyse kleine marterachtigen Waalsprong Nijmegen, 12 februari 2020;). Daaruit volgt dat effecten niet zijn uit te sluiten voor teunisbloempijlstaart, steenmarter, bunzing, hermelijn, wezel, vleermuizen, buizerd, steen-, kerk- en ransuil. Voor het Nijmeegs deel van de Dorpensingel gaat het daarbij met name om mogelijke verkeersslachtoffers. Door mitigerende maatregelen te nemen en een goede landschappelijke inpassing kunnen de effecten beperkt worden waardoor er geen onoverkomelijke belemmeringen zijn voor ontheffingverlening. Het onderzoek naar kleine marterachtigen is gericht op het grondgebied van gemeente Lingewaard. Voor de soorten steenuil, kerkuil, ransuil, buizerd, roek, rugstreeppad, kleine modderkruiper, poelkikker, bunzing, wezel en hermelijn heeft de gemeente Nijmegen een zogenaamde gebiedsontheffing op basis van het SMP-N. Tot slot blijkt uit een afzonderlijk nader onderzoek ook dat de bomen langs de Vossenhol niet geschikt zijn als verblijfsplaats voor vleermuizen (Bureau Waardenburg, Bomeninspectie langs Vossenhol in de gemeente Lingewaard, 13 oktober 2020).

Na de realisatie wordt geadviseerd om soorten-en bloemrijke oevers te faciliteren voor de instandhouding van insecten en daarmee ook het ecosysteem. Een ander aandachtspunt is om faunapassages integraal op te nemen in het wegontwerp om aanrijdingen met de steenmarter en andere grondgebonden zoogdieren zoveel mogelijk te voorkomen.

De Quickscans en vervolgonderzoeken zijn samengevat in het rapport Bureau Waardenburg, Natuurwaarden Dorpensingel en Vossenhol Nijmegen 2021, sept 2021. Met inachtneming van de mitigerende maatregelen en de goede landschappelijke inpassing – beide geborgd in beide bestemmingsplannen - en de gebiedsontheffing op basis van het SMP-N, staat de Wet natuurbescherming de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Met deze mitigerende maatregelen en de goede landschappelijke inpassing is het effect op flora en fauna als neutraal beoordeeld.

Samenvatting en conclusies

In deze aanmeldnotitie in het kader van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is beoordeeld of ten opzichte van de autonome situatie conform het MER Waalsprong 2003 / 2007 (significante) negatieve milieueffecten zijn te verwachten als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Dorpensingel.

In de autonome situatie is als gevolg van al voorziene ruimtelijke ontwikkelingen sprake van een flinke verkeerstoename. De aanleg en het gebruik van de Dorpensingel leidt tot verschuiving in de verkeerstoename op relevante en onderzochte wegen maar dit effect is per saldo als neutraal beoordeeld.

Ook op het gebied van luchtkwaliteit, stikstofdepositie en geur, geluid, water en ecologie zijn er ten opzichte van de autonome situatie in het MER Waalsprong geen significante negatieve miliieueffecten. Ten aanzien van luchtkwaliteit en stikstofdepositie geldt dit omdat reeds was voorzien in de verkeerstoename en het milieueffect als gevolg daarvan. Ten aanzien van water en ecologie geldt dit met inachtneming van het waterhuishoudkundig plan respectievelijk de mitigerende maatregelen.

Onder verwijzing naar het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de gelet op de deelconclusies in deze aanmeldnotitie, kan worden geconcludeerd dat de milieueffecten als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Dorpensingel binnen de gehanteerde bandbreedte in het MER Waalsprong blijven, waardoor dat MER nog steeds ten grondslag kan liggen aan beide bestemmingsplannen die die aanleg en dat gebruik mogelijk maken.

Aspect	Effect ten opzichte van huidige situatie?	Sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu?
Verkeer en parkeren	Er doen zich geen verkeerskundige knelpunten voor als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.	Nee
Luchtkwaliteit en stikstofdepositie	Door het voorgenomen plan vinden geen overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats. Het meest recente stikstofrapport laat zien dat er in de gebruiksfase sprake is van een stikstofdepositiebijdrage kleiner dan 0,05 mol/ha/jaar.	Nee
Geluid	Als gevolg van een toename geluidshinder bij meerdere woningen, door de verkeersaantrekkende werking, is er sprake van een negatief effect.	Nee, de waarden van de geluidsbelasting op bestaande woningen neemt niet significant toe
Water	Als gevolg van de toename van verhard oppervlak dienen mitigerende maatregelen genomen te worden conform om aan de eisen van de keur van waterschap Rivierenland te voldoen. Er is geen sprake van nadelige gevolgen of een significante toename van overstromingsrisico mits de mitigerende maatregelen in acht worden genomen.	Nee
Ecologie	Effecten op beschermde soorten kunnen worden gemitigeerd door tijdig te handelen. Significante negatieve effecten op Natura 2000 gebieden kunnen worden uitgesloten. Hiervoor is ook een inrichtingsplan opgesteld, landschappelijke inpassing Dorpensingel, wat als voowaardelijke verplichting is opgenomen in de bestemmingsregels. Ook een eventueel tijdelijke bijdrage van 0,00 tot 0,02 mol N/ha/jaar als gevolg van de realisatie van het project leidt zeker niet tot significant negatieve gevolgen op de natuurlijke kenmerken van voornoemde Natura 2000-gebieden en de bijbehorende instandhoudingsdoelen.	Nee

Tabel 2. Overzicht milieueffecten