



Spoorkruisingen Elst Noord

Rapportage vormvrije m.e.r.-beoordeling

Gemeente Overbetuwe

18 juli 2018

Project Opdrachtgever	Spoorkruisingen Elst Noord Gemeente Overbetuwe
Document Status Datum Referentie	Rapportage vormvrije m.e.r.-beoordeling Concept 01 18 juli 2018 100449/18-011.253
Projectcode Projectleider Projectdirecteur	100449 mevrouw ir. L. Wisselink ir.drs. J.L.C.M. van Daelen
Auteur(s) Gecontroleerd door Goedgekeurd door	R. Colenbrander BSc, mevrouw L.H. Meijhuis MSc mr. T. Deuling mevrouw ir. L. Wisselink
Paraaf	
Adres	Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. Deventer Koningin Julianaplein 10, 12e etage Postbus 85948 2508 CP Den Haag +31 (0)70 370 07 00 www.witteveenbos.com KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Spoorkruisingen Elst Noord	5
1.3	Besluitvorming	6
1.4	Doel	7
1.5	Leeswijzer	7
2	VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING	8
2.1	Aanleiding	8
2.2	Wat is een vormvrije m.e.r.-beoordeling	10
2.3	Procedure en betrokken partijen	11
3	VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING	13
	Laatste pagina	16
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
	-	

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Overbetuwe is voornemens om in het kader van het project 'Spoorkruisingen Elst Noord' twee gelijkvloerse spoorkruisingen in Elst om te vormen tot ongelijkvloerse kruisingen. Het project omvat primair de spoorkruisingen Rijksweg-Noord en de 1^e Weteringsewal. Daarnaast wil de gemeente de toeleidende wegen van deze spoorkruisingen voor alle gebruikers duurzaam, veilig en met voldoende capaciteit herinrichten. De voorgenomen plannen bestaan uit:

- de realisatie van het viaduct ter hoogte van de 1^e Weteringsewal en de zogeheten flankerende infrastructuur van de Ceintuurbaan;
- de spooronderdoorgang van de Rijksweg-Noord.

De aanleiding voor de aanpassingen aan de spoorlijnovergangen is drieledig:

- 1 de stremmende werking van de spoorwegovergang wordt weggenomen door een ongelijkvloerse kruising te realiseren;
- 2 het treinverkeer wordt geïntensifieerd waardoor de dichtligtijd van de oorspronkelijk kruising wordt vergroot;
- 3 Elst heeft een regiofunctie met een levendig centrum. Om deze functie te verbeteren is een vlotte en veilige bereikbaarheid essentieel.

Door de voorgenomen aanpassingen wordt aandacht geschonken aan deze drie punten waardoor de algehele verkeersveiligheid wordt bevorderd.

M.e.r.-(beoordelings)plicht

De aanpassing kan (vanwege de fysieke ingreep) mogelijk leiden tot 'aanzienlijke milieueffecten'. Onder voorwaarden kan het verplicht zijn om voor plannen en besluiten met mogelijk aanzienlijke milieueffecten een milieueffectrapport (MER) op te stellen (m.e.r.-plicht), of een m.e.r.-beoordelingsnotitie op te stellen (m.e.r.-beoordelingsplicht). Voor de laatste vorm geldt een 'nee, tenzij principe'. Het uitgangspunt van een m.e.r.-beoordeling is dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen, tenzij een plan of project dusdanige kenmerken heeft (omvang, ligging, cumulatie), waardoor het zou kunnen leiden tot dusdanige negatieve effecten op het milieu dat een m.e.r.-procedure alsnog noodzakelijk wordt geacht.

1.2 Spoorkruisingen Elst Noord

Het project 'Spoorkruisingen Elst Noord' omvat primair de spoorkruisingen Rijksweg-Noord en de 1^e Weteringsewal. Het projectgebied strekt zich uit van de 1^e Weteringsewal aan de noordelijke rand van de bebouwde kom tot de kruising van de Rijksweg-Noord met het spoor aan de rand van het centrum van Elst. Ten westen van laatstgenoemde spoorkruising worden tevens drie woningen mogelijk gemaakt. Het projectgebied waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling wordt gerealiseerd is weergegeven op afbeelding 1.1.

Afbeelding 1.1 Projectgebied 'Spoorkruisingen Elst Noord'



1.3 Besluitvorming

Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Overbetuwe sprak op 13 oktober 2015 de voorkeur uit voor een onderdoorgang bij de Rijksweg-Noord ter vervanging van de huidige gelijkvloerse overweg en de huidige gelijkvloerse kruising met het spoor bij de 1^e Weteringsewal te vervangen door een

viaduct. Conform het Coalitieakkoord 2014 is de Noordtangent, het doortrekken van de tangentiële route langs het noordwestelijk kwadrant van de kern Elst, daarmee verlaten. Eerste aanleiding van de werkzaamheden zijn de grote dichtligtijden en daarmee stremmende werking van de overweg op de Rijksweg-Noord. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en spoorbeheerder ProRail willen graag het treinverkeer intensiveren. Deze toekomstige toename van het treinverkeer op het spoortraject door Elst zal als gevolg hebben dat de dichtligtijden van de overwegen op de Rijksweg-Noord en de 1^e Weteringsewal verder toenemen. Een andere aanleiding van de opgave is het feit dat Elst een regiofunctie heeft met haar levendige (winkel)centrum. Deze regiofunctie wil de gemeente graag behouden en verbeteren, waarbij een vlotte en veilige bereikbaarheid essentieel is.

Het project past ook binnen het huidige coalitieprogramma en de daarin uitgesproken wens om niet alleen de verbindingen tussen de dorpen binnen de gemeente te verbeteren, maar ook die met Arnhem, Nijmegen en Wageningen.

Wanneer de gemeente Overbetuwe de hiervoor genoemde ingrepen niet uitvoert, zal het noordelijk deel van Elst en het (winkel)centrum slecht bereikbaar worden en komt de verkeersveiligheid daarmee in het geding. Tegelijkertijd kan ProRail het treinverkeer niet intensiveren.

In dit rapport wordt beoordeeld of er sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen waardoor de m.e.r.-plicht van toepassing is voor dit project.

1.4 Doel

Het doel van de voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling is om een hulpmiddel te bieden bij het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling volgt of er al dan niet sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Op basis van de kenmerken van de activiteit en de belangrijke waarden in en om het projectbied, worden de te verwachten effecten in beeld gebracht. Aan de hand daarvan zal worden beoordeeld of er een m.e.r.-plicht geldt voor de uitbreiding.

1.5 Leeswijzer

In dit eerste hoofdstuk zijn de kaders voor deze vormvrije m.e.r.-beoordeling gegeven. Achtereenvolgens zijn de aanleiding, globale uitwerking van de aanpassing, de besluitvorming tot nu toe en het doel toegelicht. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het hoe en waarom van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hoofdstuk 3 gaat in op de belangrijkste waarden in het gebied. Daarbij wordt tevens voor de verschillende (milieu)aspecten gekeken welke effecten zouden kunnen optreden.

2

VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

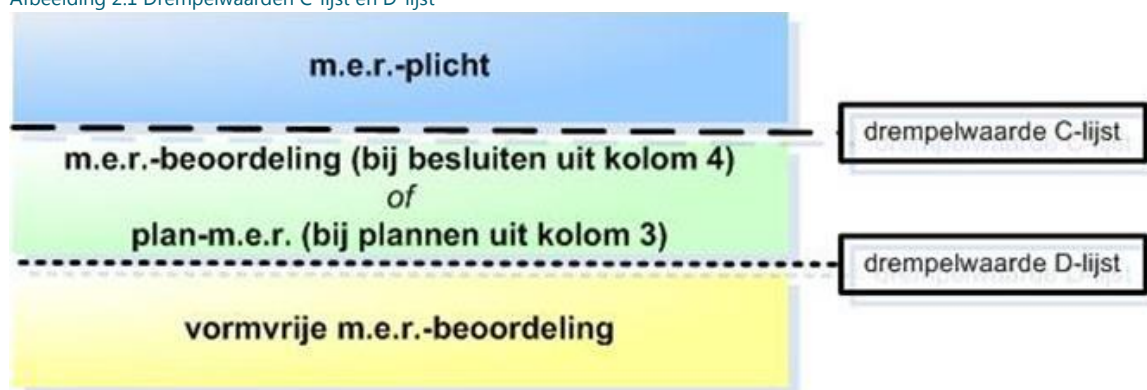
2.1 Aanleiding

In dit rapport wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Wet milieubeheer en in het bijzonder het Besluit milieueffectrapportage. Het doel hiervan is bepalen of voor het bestemmingsplan sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen waardoor de m.e.r.-plicht van toepassing is. Het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r.) wijst activiteiten aan waarvoor (naar gelang de omvang van de activiteit) een MER, een m.e.r.-beoordeling of een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden opgesteld. Hierbij wordt het volgende afgewogen:

- past een activiteit in de beschrijving van de zogenaamde C-lijst dan dient altijd een MER te worden opgesteld;
- past een activiteit in de beschrijving van de zogenaamde D-lijst dient een zogenaamde m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld. Bij een m.e.r.-beoordeling wordt onderzocht of er al dan niet een MER dient te worden opgesteld;
- voor activiteiten die in de D-lijst zijn opgenomen, maar onder de drempelwaarde (betreffende de omvang van de activiteit) vallen, geldt de vergewisplicht. Het bevoegd gezag, de gemeente Overbetuwe, dient zich er dan van te vergewissen dat de voorgenomen activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen heeft. Het bevoegd gezag moet haar keuze om geen m.e.r. beoordeling uit te voeren motiveren in de toelichting van het plan/besluit. Hiervoor wordt een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

In onderstaande afbeelding 2.1 worden bovenstaande regels schematisch weergegeven.

Afbeelding 2.1 Drempelwaarden C-lijst en D-lijst



De aanleg of wijziging van wegen is in het Besluit m.e.r. zowel in onderdeel C als D opgenomen. In tabel 2.1 is aangegeven wat van toepassing is voor de voorgenomen ontwikkeling.

Tabel 2.1 Aanpassing in relatie tot activiteiten uit Besluit m.e.r.

Onderdeel	Activiteiten	Gevallen	Van toepassing
C 1.2	de aanleg van een autosnelweg of autoweg	-	nee, de hier relevante wegen vallen niet onder de definitie van autosnelweg of autoweg ¹
C 1.3	de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 km of meer	nee, er is geen sprake van een verlegging of verbreding van de hier relevante wegen (de indeling blijft als bestaand: 2 x 1 rijstrook)
D 1.1	de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 km of meer	nee, de hier relevante wegen vallen niet onder de definitie van autosnelweg of autoweg en de tracélengte is < 5 km
D 1.2	de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 km of meer	nee, de hier relevante wegen hebben één rijstrook in beide richtingen en blijven dit na de aanpassing ook, daarnaast is de tracélengte steeds < 5 km
D 11.2	de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	ja, er is sprake van de aanleg van drie woningen binnen het projectgebied

De voorgenomen ontwikkeling komt niet overeen met de activiteit die is opgenomen in de bijlage D (categorie D 1.1) van het Besluit m.e.r.: 'De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg'. Aangezien er geen sprake is van een autosnelweg of autoweg is de activiteit zoals genoemd onder categorie C 1.2 hier niet relevant. Daarnaast is er geen sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg met de onder C 1.3 en D 1.2 genoemde aantallen rijstroken. De voorgenomen ontwikkeling komt daarmee niet overeen met voor weginfrastructuur relevante in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten.

De realisatie van drie woningen binnen het projectgebied komt overeen met de activiteit die onder categorie D 11.2 is opgenomen in bijlage D van het Besluit m.e.r. De woningen worden mogelijk gemaakt met een bestemmingsplan, zijnde een plan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. In het kader van het Besluit m.e.r. en de daaraan ten grondslag liggende Europese richtlijnen dient daarbij het project Spoorkruisingen Elst in zijn volledige omvang te worden beoordeeld.

De m.e.r.-beoordeling is gekoppeld aan de vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening. In dit geval is er geen sprake van een kaderstellend plan, waardoor het bestemmingsplan geldt als een besluit (kolom 4 in de bijlage bij het Besluit m.e.r., onderdeel D).

¹ De definitie van autoweg in het Besluit m.e.r. is: een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Verskil reguliere en vormvrije m.e.r.-beoordeling met name in detailniveau en de procedure

Een **m.e.r.-beoordeling** is een toets van het bevoegd gezag om te bepalen of er bij een voorgenomen activiteit boven de drempelwaarde in het Besluit m.e.r. mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Hierbij wordt getoetst aan de criteria uit Bijlage III van de Europese Richtlijn (2014/52/EU en 2011/92/EU). Alleen voor de besluiten genoemd in kolom 4 geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Als een activiteit genoemd staat in onderdeel D (kolom 1), voldaan wordt aan de drempelwaarden (kolom 2) en de activiteit wordt vastgelegd in een kaderstellend plan (genoemd in kolom 3), dan geldt een directe plan-m.e.r.-plicht.

Het bevoegd gezag is verplicht het uiteindelijke besluit dat er wel of geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (en dus of er wel of geen m.e.r.-procedure wordt opgestart) bekend te maken voorafgaande aan het besluit. Beroep en bezwaar voor de reguliere m.e.r.-beoordeling loopt gelijk op met de moederprocedure van het besluit.

Bij een **vormvrije m.e.r.-beoordeling** kan in het besluit worden volstaan met een motivering waarom een m.e.r.-procedure niet aan de orde is. De motivering is gebaseerd op dezelfde criteria als de reguliere m.e.r.-beoordeling, evenwel met mogelijk een andere diepgang en detaillering. De vormvrije m.e.r.-beoordeling kan zowel voor een plan als een besluit worden opgesteld. Als er wel sprake is van mogelijke nadelige milieugevolgen, dan is er bij een plan gelijk sprake van een plan-m.e.r.-procedure, bij een besluit officieel eerst een reguliere m.e.r.-beoordeling.

2.2 Wat is een vormvrije m.e.r.-beoordeling

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Overbetuwe, legt dit vast in een m.e.r.-beoordelingsbesluit. Het houdt bij zijn beslissing rekening met de in de richtlijn 2014/52/EU genoemde criteria. De criteria hebben betrekking op (zie ook onderstaand kader):

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

Criteria om vast te stellen of m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten aan een m.e.r.-procedure moeten worden onderworpen

1 Kenmerken van de projecten

De kenmerken van de projecten moeten in aanmerking worden genomen, en met name:

- de omvang en het ontwerp van het gehele project;
- de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;
- de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder;
- het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis;
- de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).

2 Locatie van de projecten

De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:

- het bestaande en goedgekeurde landgebruik;
 - de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;
-

-
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands, oeverformaties, riviermondingen;
 - kustgebieden en het mariene milieu;
 - berg- en bosgebieden;
 - natuurreservaten en -parken;
 - gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG;
 - gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet-nagekomen;
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid.

3 Soort en kenmerken van het potentiële effect

De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten moeten, in samenhang met de onder punten 1 en 2 van deze bijlage hierboven uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project op de in artikel 3, lid 1, uiteengezette factoren, met inachtneming van:

- de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
 - de aard van het effect;
 - het grensoverschrijdend karakter van het effect;
 - de intensiteit en de complexiteit van het effect;
 - de waarschijnlijkheid van het effect;
 - de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
 - de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
 - de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.
-

Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt vooral aandacht besteed aan de maatgevende effecten van de voorgenomen aanpassing. Is er sprake van emissies van bijvoorbeeld luchtverontreinigende stoffen (onder andere stikstof), is er sprake van extra geluidseffecten en wat is het ruimtebeslag en de afstand van de activiteit tot gevoelige gebieden?

Mogelijke plan-m.e.r.-plicht: Wet natuurbescherming

Naast de m.e.r.-beoordeling is er bij plannen nog een andere oorzaak waarbij een m.e.r.-plicht kan ontstaan. Volgens Artikel 7.2a van de Wet milieubeheer moet een MER worden gemaakt bij de voorbereiding van een op grond van een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht vast te stellen plan waarvoor, in verband met een daarin opgenomen activiteit, een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van de Wet natuurbescherming.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is een analyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Hieruit is gebleken dat significante effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. De afstand van circa 4,9 km tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied en de beperkte omvang van de ontwikkeling leiden tot deze conclusie. Daarom is er geen sprake van een plan-m.e.r.-plicht op grond van de Wet natuurbescherming.

2.3 Procedure en betrokken partijen

De vormvrije m.e.r.-beoordeling kent twee mogelijke uitkomsten:

- het is uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Deze conclusie dient door het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Overbetuwe, te worden opgenomen in de toelichting bij het uiteindelijke besluit in de moederprocedure. Dat is in dit geval de toelichting bij het bestemmingsplan. Ook als er sprake is van een vrijwillige vormvrije m.e.r.-beoordeling;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten. In dit geval is ten minste een m.e.r.-beoordeling nodig (bij besluiten) of een m.e.r. noodzakelijk (bij een plan). Indien initiatiefnemer en

bevoegd gezag al na de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan zien komen dat een m.e.r. noodzakelijk zal zijn, kan gezamenlijk of door de initiatiefnemer alleen besloten worden daar direct toe over te gaan. In dit geval is de initiatiefnemer gelijk aan bevoegd gezag.

Het resultaat van de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt, zoals gemeld, opgenomen in de toelichting bij het ontwerp van het moederbesluit of -plan (in dit geval een bestemmingsplan). Op het ontwerpbesluit is, volgens de procedurevereisten van het moederbesluit, inspraak mogelijk. De vormvrije m.e.r.- beoordeling staat daarmee in die procedure open voor reacties van belanghebbenden: in de zienswijzen kan ook worden ingegaan op de vormvrije m.e.r.- beoordeling en de conclusies die het bevoegd gezag daaraan heeft verbonden. In de onderstaande tabel is aangegeven welke partijen er betrokken zijn bij de vormvrije-m.e.r.-procedure.

Tabel 2.2 Betrokken partijen bij vormvrije-m.e.r.-procedure

Betrokken partijen	Wie
bevoegd gezag	gemeente Overbetuwe (c.q. de gemeenteraad van Overbetuwe)
initiatiefnemer	gemeente Overbetuwe
adviserende overheden	ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, waterschap Rivierenland, provincie Gelderland
belanghebbenden	Park Lingezegen, weggebruikers en omwonenden (ook vertegenwoordigd binnen klankbordgroep en wijkplatform)

VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

In dit hoofdstuk worden de eisen en voorwaarden beschreven waaraan het project 'Spoorkruisingen Elst Noord' (en de realisatie daarvan) zal voldoen. De kenmerken worden beschreven aan de hand van de punten die zijn gevraagd in Bijlage III van de Europese richtlijn (zie kader in paragraaf 2.2).

1 Kenmerken van de voorgenomen activiteit	
de omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	De gemeente Overbetuwe is voornemens om in het kader van het project 'Spoorkruisingen Elst Noord' twee gelijkvloerse spoorkruisingen in Elst om te vormen tot ongelijkvloerse kruisingen. Het project betreft hoofdzakelijk de spoorkruisingen Rijksweg-Noord en de 1^e Weteringsewal. Het project omvat: - ongelijkvloerse spoorkruising Rijksweg-Noord; - ongelijkvloerse spoorkruising 1e Weteringsewal; - aanpassing Ceintuurbaan; - aansluiting Ceintuurbaan op de Rijksweg-Noord; - drie nieuwe woningen ter hoogte van de spoorkruising Rijksweg-Noord; - een ontsluitingsweg voor de nieuwe alsmede bestaande woningen. Er is sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject conform categorie D 11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Er wordt niet voldaan aan de drempelwaarden uit kolom 2: - een oppervlakte van 100 hectare of meer, - een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of - een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Het project voldoet niet aan één van de drempelwaarden. Er geldt daarom een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.
de cumulatie met andere projecten	Er zijn in de directe omgeving van het projectgebied plannen voor andere ontwikkelingen, waarmee mogelijk cumulatie optreedt. Net ten noorden van de spoorkruising Rijksweg-Noord wordt een monumentale boerderij gerestaureerd. Hier komen in totaal 21 wooneenheden, vier in de monumentale boerderij en 17 in twee panden die op het terrein van de boerderij worden aangebouwd. Voor de aanbouw van deze panden vindt een herziening van het bestemmingsplan plaats. Dit project bevindt zich in de planfase. Als het project tegelijkertijd met de aanlegfase van het project Spoorkruisingen Elst Noord wordt uitgevoerd, dient er rekening te worden gehouden met een alternatieve toegangsroute voor bouwverkeer richting bovengenoemd project. Beide projecten samen leiden niet tot cumulatie van belangrijke nadelige effecten.
het gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Natuurlijke hulpbronnen worden in dit project enkel toegepast voor de realisatie van de voorgenomen situatie. Uitgangspunt hierbij is dat er op een duurzame wijze wordt omgesprongen met niet-hernieuwbare grondstoffen.

de productie van afvalstoffen	Anders dan de uitstoot van emissies van voertuigen tijdens de aanlegfase worden geen afvalstoffen geproduceerd.
verontreiniging en hinder	Mogelijk in beperkte mate extra verkeershinder en verkeersgerelateerde hinder, zoals wegverkeerslawaaï.
risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën	Niet van toepassing.

2 Locatie van de voorgenomen activiteit

het bestaande grondgebruik	Het huidige grondgebruik bestaat hoofdzakelijk uit (rail)infrastructuur, wonen met tuinen, agrarisch en natuur. Versnipperd in het projectgebied komt water voor. Parallel aan de 1 ^e Weteringsewal loopt het water de Linge. Ter hoogte van de Ceintuurbaan zijn bedrijven gevestigd aan de Rijksweg-Noord.
de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Het projectgebied ligt ter hoogte van de kruising 1 ^e Weteringsewal en Rijksweg-Noord binnen Gelders Natuurnetwerk (GNN). Daarnaast bestaat het projectgebied deels uit gronden die onderdeel zijn van de Groene Ontwikkelzone (GO). De bomenrijen en de Linge vormen lijnvormige structuren in het projectgebied, die worden gebruikt als vliegroute voor onder andere vleermuizen. Andere delen van het projectgebied hebben een stedelijke dan wel agrarische functie en kennen geen rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.
het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor kwetsbare gebieden	Wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden: Er is in de directe omgeving van het projectgebied geen sprake van wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden. Er is dus geen invloed op het opnamevermogen van deze gebieden. Reservaten en natuurparken, vogelrichtlijngebieden en habitatrichtlijngebieden: Op circa 4,9 kilometer afstand van het projectgebied en ten zuiden van Bemmelen ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Rijntakken. Door de afstand tot dit gebied en de omvang en effecten van het project is er geen invloed op het opnamevermogen van dit gebied. Daarnaast ligt een gedeelte van het projectgebied binnen het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelzone. Daarom worden maatregelen getroffen waarmee de schade wordt beperkt dan wel gecompenseerd. Zo vindt compensatie plaats voor het optredende ruimtebeslag binnen het Gelders Natuurnetwerk en wordt het deel dat binnen de Groene Ontwikkelingszone ligt zorgvuldig heringericht. Daarmee is er geen invloed op het opnamevermogen van vogelrichtlijngebieden en habitatrichtlijngebieden en natuurgebieden. Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden: Er is geen sprake van gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden. Er is dus geen invloed op het opnamevermogen van deze gebieden. Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid: De kern Elst en het omliggend gebied heeft geen hoge bevolkingsdichtheid. Er is dus geen invloed op het opnamevermogen van dergelijke gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid. Landschappen van historische, cultureel of archeologisch belang: Het projectgebied bevindt zich in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Voorafgaand aan realisatie wordt de bodem onderzocht op archeologische waarden en waar mogelijk in of ex situ behouden. Er liggen geen cultuurhistorische waarden binnen het projectgebied. is dus geen invloed op het opnamevermogen van landschappen van historisch of cultureel belang.

milieueffecten van het project	Bodem: Het projectgebied wordt reeds gebruikt als infrastructuur en de bodem is grotendeels geschikt voor dit gebruik en de te realiseren woningen. Er is sprake van kleinschalige bodem- en asbestverontreinigingen die voorafgaand aan realisatie worden verwijderd. Er is geen sprake van risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu in het kader van verontreinigde bodem. Archeologie en cultuurhistorie: De activiteit heeft geen effect op cultuurhistorische waarden. Het projectgebied kent een archeologische verwachtingswaarde. De in het gebied aanwezige archeologische resten worden voorafgaand aan realisatie in beeld gebracht door middel van onderzoek en waar mogelijk behouden. Akoestiek: Zowel het geluid van het wegverkeer als van het railverkeer zijn onderzocht. Bij omliggende woningen is er sprake van geen of van een verwaarloosbare toename van de geluidsbelasting. Er is sprake van een aangenaam leefklimaat voor zowel de bestaande als nieuwe woningen. Er zijn met betrekking tot geluid geen significante effecten. Trillingen: Trillingen kunnen ontstaan tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase. De realisatie van het project vindt onder voorwaarden plaats, zodat trillingen op bestaande gebouwen wordt beperkt tot een aanvaardbaar niveau. Voor de gebruiksfase kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor zowel de bestaande als de nieuwe woningen. Lichthinder: Er is lichtonderzoek uitgevoerd waarin de kaders en ontwerprichtlijnen zijn benoemd die toegepast dienen te worden in het uiteindelijke verlichtingsplan. De uiteindelijk toegepaste verlichting zal voldoen aan de benoemde ontwerpprincipes, zodat lichthinder wordt voorkomen. Luchtkwaliteit: De jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} zijn rondom het projectgebied berekend. Uit de resultaten blijkt dat de maximale projectbijdrage van het project in de plansituatie vergelijkbaar is aan die van de autonome situatie. In beide gevallen treedt bij de maximale bijdrage aan de luchtkwaliteit geen overschrijding van de grenswaarden voor deze stoffen op. Er zijn met betrekking tot de luchtkwaliteit geen significante effecten. Flora en fauna: Met de realisatie van het project worden geen beschermde soorten flora en fauna geschaad. Er vindt compensatie plaats voor het ruimtebeslag dat optreedt binnen het Gelders Natuurnetwerk. Daarnaast vindt er zorgvuldige herinrichting plaats voor het ruimtebeslag de Groene Ontwikkelingszone valt. Er zijn met betrekking tot flora en fauna geen significante effecten. Water: Met betrekking tot water worden verschillende maatregelen getroffen waardoor er voor het aspect water geen significante effecten zijn. Er worden mede gezien de treffen maatregelen geen handelingen verricht waardoor het onderhoud, aanvoer, afvoer of berging van water kan worden belemmerd. Ook wordt de realisatie van nieuwe bebouwing en verhard oppervlak hydrologisch neutraal uitgevoerd. Bij het toevoegen van verharding wordt waterberging gecompenseerd. Afvalwater wordt aangesloten op bestaande gemeentelijke riolering. Hemelwater wordt vastgehouden voor onder andere benutting en infiltratie van afstromend hemelwater. Er worden duurzame, niet-uitlogbare materialen gebruikt ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem. Externe veiligheid: Het projectgebied ligt buiten elke plaatsgebonden risicocontour 10-6 van een inrichting, buisleiding en transportroute met een externe veiligheidsrisico. Ten aanzien van het groepsrisico ligt het projectgebied in het invloedsgebied van de spoorlijn Arnhem-Nijmegen en de Betuweroute. Op basis van de verantwoording groepsrisico kan worden geconcludeerd dat het
--------------------------------	--

	mogelijk maken van drie woningen binnen dit gebied geen significant effect heeft op het groepsrisico. Verkeer en parkeren: De ontsluiting van het projectgebied is voor verschillende verkeersmodaliteiten goed. De huidige en te realiseren infrastructuur zal het verkeer goed kunnen afwikkelen. Daarnaast wordt op eigen terrein van de te realiseren woningen voldoende parkeergelegenheid aangelegd om in de eigen behoefte te voorzien. Daarnaast is de extra verkeersaantrekkende werking van een dusdanig beperkte omvang dat de aanwezige infrastructuur voldoende robuust is om deze verkeersstromen op een veilige manier af te wikkelen.
--	--

3 Waarschijnlijk belangrijke gevolgen voor het milieu

het bereik van het effect	De effecten die als gevolg van het project optreden zijn voornamelijk een gevolg van direct ruimtebeslag. Daarnaast hebben de effecten die gerelateerd zijn aan het verkeer, zoals luchtkwaliteit, geluid en verlichting, een lokaal bereik.
het grensoverschrijdende karakter van het effect	Gezien de aard van de ontwikkeling en de lokale aard van eventuele effecten is er geen sprake van een grensoverschrijdend karakter.
de waarschijnlijkheid van het effect	Het optreden van de effecten is zeer waarschijnlijk, maar door de beperkte omvang van de effecten en/of mitigerende maatregelen treden deze nauwelijks op. Mitigerende maatregelen zijn: - toepassen van de verkeersmaatregel tot verlaging van de rijnsnelheid van 80 km/u naar 50 km/u door het uitbreiden van de bebouwde kom; - toepassen van een geluidreducerend wegdek tussen Griegstraat en Ceintuurbaan na reconstructie van de Rijksweg-Noord; - plaatsen van diverse geluidsschermen aan weerszijden van de spoorweg; - verstorende werkzaamheden vinden buiten het broedseizoen (15 maart tot 14 juli) plaats; - door zorgvuldige herinrichting wordt voldaan aan het ontwikkelingsdoel van de Groene Ontwikkelingszone (het ontwikkelen van biotoop voor vlinders en vogels behorend tot cultuurlandschappen en bosranden). Daarmee worden negatieve effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van de GO voorkomen. Daarnaast worden het ruimtebeslag binnen het Gelders Natuurnetwerk en de toename van het verhard oppervlak gecompenseerd.
de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	De effecten zijn permanent. Gezien de te treffen maatregelen wordt er geen hinder verwacht.

4 Conclusie

	De toetsing aan de selectiecriteria uit de bijlage 3 EU-richtlijnen 85/337/EEG maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een MER of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk maken.
--	--

