Provincie Gelderland

Alternatievenonderzoek routering vrachtverkeer Mayr-Melnhof

2 maart 2021

Inhoud

1. Inleiding 2
Aanleiding alternatievenonderzoek 2
Vertrekpunt 2
Doel 3
Beoordelingskader 3
Technische uitvoerbaarheid 4
Financiële haalbaarheid 4
Verenigbaarheid met overige plannen EL2030 en centrum 4
Hoofdalternatieven 5
Beoordeling van de alternatieven 6
Inleiding 6
Hoofdalternatief A: Alternatieve routes op of direct langs het spoor 8
Alternatief A1: Gebruik van het spoor tussen Apeldoorn en Dieren (elektrische trein) 8
Alternatief A2: Gebruik van het spoor tussen Mayr-Melnhof en voormalig Burgersterrein 9
Alternatief A3: Spoor geschikt maken voor dubbelgebruik en zowel trein als vrachtwagen over het spoor te laten rijden. 10
Alternatief A4: Weg direct langs het spoor met aansluiting op de Loubergweg. 11
Alternatief A5: Weg door de Stationsstraat / Elis Ligtleeplein 12
Alternatief A6: Tunnel langs het spoor met aansluiting op de Loubergweg 12
Hoofdalternatief B: Alternatieve routes via 't Haagje en de wethouder Sandersstraat 13
Alternatief B1: Aanleg van een nieuwe weg bovengronds 13
Alternatief B2: Aanleg van een nieuwe weg verdiept of via tunnel 14
Hoofdalternatief C: Alternatieven voor doorsteek over de Coldenhovenseweg 15
Alternatief C1: Nieuwe route, rechte doorsteek halverwege Coldenhovenseweg 15
Alternatief C2: nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via MFE 16
Alternatief C3. Nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via voormalig politiekantoor (1). 17
Alternatief C4. Nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via voormalig politiekantoor (2) 18
Hoofdalternatief D: Optimalisatie van de bestaande wegenstructuur 19
Hoofdalternatief E: Overige voorstellen 20
Alternatief E1: Een hub op het voormalig Burgersterrein 20
Alternatief E2: Kartonfabriek Mayr-Melnhof verplaatsen 21
Alternatief E3: Het station verplaatsen en direct langs het spoor een nieuwe weg aanleggen met aansluiting op de Loubergweg 21
Conclusie 22

1. Inleiding

Aanleiding alternatievenonderzoek

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de bedrijfslocatie van Mayr-Melnhof is opgesteld en heeft van 11 augustus tot en met 21 september 2020 ter inzage gelegen. De provincie Gelderland heeft aan een ieder gevraagd om mee te lezen en met name te letten op:

- Zijn de alternatieven volledig?
- Ontbreken er nog varianten of alternatieven?
- Worden de juiste milieu-thema's onderzocht?
- Worden de juiste uitgangspunten voor de onderzoeken gehanteerd?

Iedereen heeft door middel van een zienswijze nieuwe of aanvullende ideeën op de NRD in kunnen brengen. Er zijn circa 20 zienswijzen ingekomen. Tijdens de terinzagelegging zijn op 9 september informatiebijeenkomsten gehouden.

In de NRD die ter inzage heeft gelegen zijn drie alternatieven voor het bedrijfsperceel opgenomen. Deze scope was gebaseerd op de (vernietigde) bestemming uit bestemmingsplan Eerbeek en de uitspraak van de Raad van State. In de gesprekken tijdens de informatiebijeenkomsten is, net als in veel zienswijzen, aangeven dat de reikwijdte van het project in de NRD op het thema verkeer/verkeersveiligheid te beperkt is ingestoken. Een breed gedragen verzoek is om te kijken naar nieuwe, alternatieve aan- en afrijdroutes van vrachtverkeer van en naar het bedrijf Mayr-Melnhof. De vele vrachtwagens op de Volmolenweg en Coldenhovenseweg veroorzaken veel overlast voor omwonenden.

Het verzoek om de scope van het project op het thema verkeer te verbreden is serieus genomen. De Stuurgroep Eerbeek-Loenen 2030 heeft in de vergadering van 28 september 2020 ingestemd met het onderzoeken van een verbrede scope. Concreet betekent dit, dat er onderzocht wordt of er nieuwe routes buiten het terrein te realiseren zijn die de overlast op de omgeving verminderen.

Vertrekpunt

In veel zienswijzen, ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, zijn alternatieve ontsluitingsroutes aangedragen. Om iedereen de gelegenheid te geven om mee te denken over nieuwe routes van en naar het bedrijf Mayr-Melnhof is daarnaast een open uitnodiging gedaan om tot en met 9 november jl. met voorstellen te komen. Daarbij is de voorwaarde meegegeven dat de nieuwe ontsluiting moet aantakken op de Coldenhovenseweg en/of de Loubergweg in Eerbeek.

Dit heeft geleid tot een veelheid aan alternatieven. De alternatieven zijn verzameld en gebundeld op basis van de volgende input:

a. Alternatieven aangedragen in zienswijzen op de NRD;
b. Alternatieven aangedragen n.a.v. de brede uitnodiging om aanvullende alternatieven in te dienen tot 9 november 2020;
c. Alternatieven die ambtshalve zijn ingebracht.

Vrijwel alle alternatieven zijn aangedragen door de omgeving. Uitsluitend de optimalisatie van de bestaande wegenstructuur is ambtshalve verder uitgewerkt tot een onderscheidend

alternatief (D). Alternatief C3 is geoptimaliseerd tot een extra alternatief (C4). Hier gaat het om een verdergaande optimalisatie. Dit kan worden aangemerkt als een ambtshalve aanvulling.

Doel
Besloten is om eerst een grove toets op haalbaarheid van aangedragen alternatieve ontsluitingsroutes uit te voeren in voorliggend alternatievenonderzoek. Insteek is dat, op basis van een grove toets in dit alternatievenonderzoek, op voorhand onhaalbare alternatieven afvallen. De overige alternatieven worden (gecombineerd tot onderscheidende alternatieven) meegenomen in het MER. Verdere toetsing op effecten op milieu en omgeving vindt plaats in het MER. De uitkomsten van het MER zijn een belangrijke bouwsteen richting de keuze van een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief zal in zijn geheel nog worden getoetst op milieu en omgevingseffecten.

Beoordelingskader
Het alternatievenonderzoek is een eerste grove beoordeling die uitsluitend bedoeld is om op voorhand de onhaalbare alternatieven uit te filteren.

Als harde randvoorwaarde is meegegeven dat een alternatieve ontsluiting van het bedrijventerrein van Mayr-Melnhof moet aansluiten op de Coldenhovenseweg of de Loubergweg. Ontsluiting via het centrum (o.a. Poelkampstraat of Stuijvenburchstraat) is geen optie. De aangedragen ontsluitingsvarianten voldoen allemaal aan deze voorwaarde.

Het alternatievenonderzoek is een eerste grove beoordeling, ook wel trechtering genoemd. Deze toetsing is uitsluitend bedoeld om op voorhand onhaalbare alternatieven af te laten vallen.

De toetsing van effecten op milieu en omgeving vindt plaats in het MER. Deze uitkomsten vormen een belangrijke bouwsteen om uiteindelijk de keuze voor een voorkeursalternatief te maken. Het voorkeursalternatief zal in zijn geheel nog worden getoetst op milieu en omgevingseffecten. In dit alternatievenonderzoek wordt de toetsing op de milieu- en omgevingseffecten niet uitgevoerd.

In dit alternatievenonderzoek zijn de aangedragen alternatieven beoordeeld op:
a) Technische uitvoerbaarheid;
b) Financiële haalbaarheid in relatie tot doelbereik (Mayr-Melnhof en EL2030);
c) Verenigbaarheid met overige plannen EL2030 en in voorbereiding zijnde gemeentelijke plannen (o.a. Masterplan Eerbeek Centrum en Eerbeekse Beek, toekomstige Structuurvisie).

Uit de beoordeling blijkt hoe een alternatief scoort op de bovenstaande punten. Als het alternatief op één van deze bovenstaande criteria negatief scoort, valt het alternatief af en wordt het niet meegenomen en verder onderzocht in het MER. Bij elk alternatief beoordelen we de aspecten in de volgorde die wij het meest logisch vinden. Zodra een aspect negatief scoort (rood), dan is bij de alternatieven verdere beoordeling van de andere aspecten achterwege gelaten. In de scoretabellen is dit terug te zien als een beoordelingsaspect niet is ingekleurd (noch rood, noch groen).

In dit alternatievenonderzoek wordt niet beoordeeld op grondeigendom. Alle aangedragen alternatieven gaan over grondeigendommen die niet geheel van Mayr-Melnhof of de gemeente zijn. Daarom is op dit moment grondeigendom geen voldoende argument is om een alternatief af te laten vallen. Het kan mogelijk zijn dat er uiteindelijk ingrijpende keuzes gemaakt moeten worden zoals bijvoorbeeld het verwerven van gronden of slopen van woningen. Dit wordt pas duidelijk na vaststelling van het voorkeursalternatief.

Toelichting beoordelingsaspecten

Technische uitvoerbaarheid
Voor alle alternatieven is beoordeeld of ze technisch uitvoerbaar zijn. Bij technische uitvoerbaarheid kan gedacht worden aan de benodigde ruimte voor bochtstralen (ruimte die een vrachtwagen nodig heeft om de bocht te maken), of de mogelijkheden om gebruik te maken van het spoor etc.

Financiële haalbaarheid
De verschillende hoofdalternatieven zijn door een kostenexpert globaal doorgerekend. Om de alternatieven goed te vergelijken zijn daarbij zoveel als mogelijk gelijke uitgangspunten gehanteerd. Kosten voor o.a. grondverwerving, nadere engineering, mitigeren, opstellen van contracten en het aanleggen van een weg zijn bijvoorbeeld in de berekeningen meegenomen.

De alternatieven zijn op hoofdlijnen doorgerekend. Dit is nog niet gebeurd op basis van een gedetailleerd technisch ontwerp en bijbehorende randvoorwaarden. De berekeningen zijn niet geschikt voor budgettering.
Een aantal kostenposten komen in alle alternatieven aan de orde en worden uitgewerkt in het voorkeursalternatief. Deze zijn nu niet onderscheidend in de keuze of een alternatief wel of niet meegaat in het MER. De kosten voor aanpassingen op het terrein van Mayr-Melnhof zijn voor rekening van het bedrijf. In de beoordeling wordt ook gekeken naar of een alternatief bedrijfseconomisch haalbaar is.
Kosten die later nog in beeld worden gebracht zijn o.a.:
- kosten voor saneringen;
- kosten voor geluidsmaatregelen aan woningen opgenomen;
- instandhoudingskosten (beheer-/onderhoudskosten);
- mogelijk BTW problematiek (geen compensatie mogelijk).

Bij de beoordeling van de alternatieven is ook gekeken of een maatregel bijdraagt aan de doelen Eerbeek-Loenen 2030 en Mayr-Melnhof. Dit is met name relevant als de kosten van een variant hoog zijn.

Verenigbaarheid met overige plannen EL2030 en centrum
Er is gekeken in hoeverre het alternatief/de maatregel bijdraagt aan een verbetering van het woon- en leefklimaat rondom Mayr-Melnhof, het vestigingsklimaat voor het bedrijf Mayr-Melnhof en één van de overige projecten vallend onder EL 2030. Daarnaast is gekeken naar de verenigbaarheid met andere plannen en ontwikkelingen in de directe omgeving, zoals het toekomstig gebruik van het voormalig Burgersterrein. Ook is gekeken naar de gemeentelijke plannen om de beek beleefbaar te maken en de stationsomgeving een toeristische impuls te geven. De alternatieven mogen er niet toe leiden dat op voorhand al duidelijk is dat andere plannen/wensen onuitvoerbaar doorkruist worden.

Hoofdalternatieven
Vanuit de omgeving zijn op verschillende wijzen alternatieven voor een nieuwe ontsluitingsroute aangedragen. Een aantal aangedragen alternatieven lijken op elkaar en gaan uit van dezelfde uitgangspunten voor de ontsluiting van Mayr-Melnhof. Ze verschillen bijvoorbeeld wel in de wijze van uitvoering of inrichting (bijv. landschappelijke inpassing). Deze zijn samengevoegd tot onderscheidende hoofdalternatieven. In dit alternatievenonderzoek beperken we ons tot de toetsing van de hoofdalternatieven. Belangrijke onderscheidende variaties binnen een hoofdalternatief (bijvoorbeeld ondertunneling of verdiepte ligging van de weg) worden meegenomen.

In dit alternatievenonderzoek worden kleine variaties die bijvoorbeeld betrekking hebben op landschappelijke inpassing of geluidschermen niet meegenomen. Deze uitvoeringsvarianten zijn nu niet onderscheidend om de keuze te maken of een alternatief wordt meegenomen in het MER. Een gedetailleerde inrichting wordt later uitgewerkt voor het voorkeursalternatief.

Het is natuurlijk van belang dat een alternatieve ontsluitingsroute aansluit op de interne routering op het terrein van Mayr-Melnhof. Er is daarom ook gekeken welke rijroutes en rijrichtingen op het terrein van Mayr-Melnhof mogelijk zijn. Dit heeft geleid tot twee alternatieven voor het bedrijfsperceel. Deze alternatieven zijn opgenomen in de NRD en worden meegenomen in het MER. De interne routering op het terrein van Mayr-Melnhof is niet uitgewerkt in dit alternatievenonderzoek. Wel is bij de beoordeling van de alternatieven voor de externe ontsluitingsroutes rekening gehouden met de interne afwikkeling op het terrein van Mayr-Melnhof.

Beoordeling van de alternatieven

Inleiding

In totaal zijn 15 verschillende alternatieven opgehaald om het alternatievenonderzoek te beoordelen (zie afbeelding 1). Zoals in de inleiding beschreven lijken een aantal alternatieven sterk op elkaar. Deze zijn ondergebracht in vijf hoofdalternatieven.

De volgende hoofdalternatieven zijn op haalbaarheid beoordeeld:

A. Alternatieven die gebruik maken van het spoor of daar direct langs lopen;
B. Alternatieven via 't Haagje naar de Wethouder Sandersstraat;
C. Alternatieven voor doorsteek over de Coldenhovenseweg
D. Optimalisatie van de bestaande ontsluiting;
E. Overige alternatieven.

Aangegeven is dat de aangedragen alternatieven worden getoetst op:
- Technische uitvoerbaarheid
- Financiële haalbaarheid in relatie tot doelbereik;
- Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en gemeentelijke plannen.

Bij de beoordeling is met behulp van keuren schematisch aangegeven hoe een alternatief scoort op bovenstaande toetsingscriteria.
Rood = alternatief scoort negatief op toetsingscriterium
Groen = alternatief scoort niet op voorhand negatief op toetsingscriterium

Een alternatief dat niet op voorhand onhaalbaar is, wordt meegenomen in het MER en scoort daarmee (over de drie criteria samen) groen in dit alternatievenonderzoek. Zodra een aspect negatief scoort (rood), is verdere beoordeling van de andere aspecten achterwege gelaten. Dat betekent dat wanneer het aannemelijk is dat negatieve punten van een alternatief mogelijk opgelost kunnen worden door bijvoorbeeld een goed ontwerp, is de score van het alternatief toch groen.

Na de keuze voor een route in het voorkeursalternatief wordt bekeken of optimalisatie van andere wegvakken bijv. de Coldenhovenseweg noodzakelijk/gewenst is.

Afbeelding 1: overzichtskaart van alle alternatieven die worden getoetst in dit alternatievenonderzoek

Hoofdalternatief A: Alternatieve routes op of direct langs het spoor

Hoofdalternatief A bevat 6 verschillende varianten. Per variant is de haalbaarheid beoordeeld.

Afbeelding 2: Overzichtskaart alternatieve routes hoofdalternatief A

Alternatief A1: Gebruik van het spoor tussen Apeldoorn en Dieren (elektrische trein)

<u>Financiële haalbaarheid:</u>

In 2012 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de kosten van het opnieuw in gebruik nemen van het spoor Dieren-Apeldoorn. Om de spoorlijn te elektrificeren is een investering van rond de 100 miljoen euro nodig. Dit vormt een zeer grote investering die niet in verhouding staat tot het doel om het woon- en leefklimaat rond de fabriek Mayr-Melnhof te verbeteren.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief A1			
Conclusie: Alternatief A1 niet meenemen in het MER.			

Alternatief A2: Gebruik van het spoor tussen Mayr-Melnhof en voormalig Burgersterrein

In deze variant wordt het bestaande spoor gebruikt voor aan- en afvoer van goederen met behulp van de trein.

Technische uitvoerbaarheid:

- De Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) is eigenaar van het spoor en gebruikt de spoorzone Eerbeek met enige regelmaat voor het opstellen (parkeren) van wagons. Hierdoor wordt de toegankelijkheid van het spoor voor goederenvervoer van Mayr-Melnhof beperkt.
- De VSM gebruikt de spoorzone Eerbeek voor keren van de trein. Hiervoor is gebruik van beide sporen nodig. Tijdens het keren van de locomotief is het spoor minimaal een half uur geblokkeerd. De toegankelijkheid van het spoor wordt hierdoor beperkt voor het goederenvervoer van Mayr-Melnhof.
- Er wordt door de VSM onregelmatig gereden op het spoor. Naast de reguliere dienstregeling zijn er nog meer momenten dat de VSM het spoor gebruikt. Bijvoorbeeld wanneer materieel verplaatst moet worden naar een ander station, tijdelijk 'parkeren' van treinen bij werkzaamheden aan het spoor of wanneer de stoomtrein verhuurd wordt voor besloten gezelschappen. De toegankelijkheid van het spoor wordt hierdoor beperkt voor het goederenvervoer van Mayr-Melnhof.
- De VSM streeft, in verband met veiligheid, naar bewaakte spoorwegovergangen en het afsluiten van spoorzones. In dit alternatief wordt juist ingezet op dubbel gebruik van het spoor door meerdere vervoerders. Het garanderen van de veiligheid komt hierdoor in het geding. De (maatschappelijke) gevolgen bij een ongeval tussen goederentrein en stoomtrein kunnen groot zijn.

Financiële haalbaarheid:

- Bij aan- en afvoer van goederen met behulp van een trein is extra overslag (laden en lossen) van goederen noodzakelijk. Bij vervoer over het spoor vindt overslag plaats bij Mayr-Melnhof op de trein en daarna nog eens ter hoogte van het Burgersterrein om de producten op te slaan in het LCE. De handeling bij vervoer over spoor is relatief kostbaar. Dit betekent dat de operationele kosten voor vervoer per spoor veel hoger zijn dan vervoer over de weg dat deze variant om deze reden niet als haalbaar beschouwd wordt.

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:

- Dit alternatief is alleen toepasbaar wanneer een logistiek centrum op het Burgersterrein gerealiseerd wordt. Dat is nog onzeker op moment van schrijven.
- Verenigbaarheid met cultuurhistorische en toeristische waarde stationsomgeving en VSM-spoor staat onder druk.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief A2			
Conclusie: Alternatief A2 niet meenemen in het MER.			

Alternatief A3: Spoor geschikt maken voor dubbelgebruik en zowel trein als vrachtwagen over het spoor te laten rijden.

Technische uitvoerbaarheid:

- De VSM gebruikt de spoorzone Eerbeek voor het opstellen (parkeren) van wagons waardoor de toegankelijkheid van het spoor beperkt wordt voor VSM of goederenvervoer Mayr-Melnhof.
- De VSM gebruikt de spoorzone Eerbeek voor keren van de locomotief. Hiervoor is gebruik van beide sporen nodig. Het spoor is tijdens het keren minimaal een half uur geblokkeerd. De toegankelijkheid van het spoor wordt hierdoor beperkt voor het goederenvervoer van Mayr-Melnhof.
- Er wordt door de VSM onregelmatig gereden op het spoor. Naast de reguliere dienstregeling zijn er nog meer momenten dat de VSM het spoor gebruikt. Bijvoorbeeld wanneer materieel verplaatst moet worden naar een ander station, tijdelijk 'parkeren' van treinen bij werkzaamheden aan het spoor of wanneer de stoomtrein verhuurd wordt voor besloten gezelschappen. De toegankelijkheid van het spoor wordt hierdoor beperkt voor het goederenvervoer van Mayr-Melnhof.
- De VSM streeft, in verband met veiligheid, naar bewaakte spoorwegovergangen en het afsluiten van spoorzones. In dit alternatief wordt juist ingezet op zowel treinverkeer als vrachtverkeer over het spoor te laten rijden. Daarnaast kan de combinatie met wachtende mensen op het perron en langsrijdend vrachtverkeer tot gevaarlijke situaties leiden. De (maatschappelijke) gevolgen bij een ongeval tussen vrachtverkeer en stoomtrein en/of wachtende passagiers kunnen groot zijn.
- Afhankelijk of de route afwikkelt van het spoor via het MFE terrein óf via het Burgersterrein, is bij de afwikkeling via het MFE terrein de kruising Loubergweg over terrein van MFE i.c.m. eigen gebruik van de uitrit met groot, bijzonder transport een aandachtspunt.

Financiële haalbaarheid:

- Er zijn twee varianten doorgerekend. Een variant tot aan de huidige bezoekersentree van Mayr-Melnhof en een variant dat verder wordt doorgetrokken tot het noorden van het terrein van Mayr-Melnhof ter hoogte van waar de Eerbeekse beek het Kerstenterrein op gaat.
- Kosten voor het realiseren van tweerichtingsverkeer tot aan de bezoekersentree Mayr-Melnhof: rond de € 15 - 35 miljoen.
- Kosten voor het realiseren van tweerichtingsverkeer tot aan de noordzijde van het terrein Mayr-Melnhof: rond de €22 – 83 miljoen.
- Daarnaast vragen deze oplossingen extra onderhoudskosten t.o.v. infrastructurele oplossingen.

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:

- Verenigbaarheid met cultuurhistorische en toeristische waarde van de stationsomgeving en VSM-spoor staat onder druk.

Overige:

- Positief is inzet op dubbel ruimtegebruik.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief A3			
Conclusie: Alternatief A3 niet meenemen in het MER.			

Alternatief A4: Weg direct langs het spoor met aansluiting op de Loubergweg.

In dit alternatief worden meerdere varianten onderzocht:

A4. 1 Eenrichtingsverkeer langs het spoor gecombineerd met eenrichtingsverkeer over het terrein van Mayr-Melnhof (inrit vrachtverkeer: Coldenhovenseweg, uitrit vrachtverkeer: zijde Volmolenweg).

A4.2 Tweerichtingsverkeer langs het spoor gecombineerd met T-splitsing op het terrein van Mayr-Melnhof (grondstoffen aanvoer voornamelijk via route noordzijde van het terrein, afvoer gereed product voornamelijk via zuidzijde van het terrein). Aansluiting op de Loubergweg via MFE terrein.

A4.3 Tweerichtingsverkeer langs het spoor gecombineerd met T-splitsing op het terrein van Mayr-Melnhof (grondstoffen aanvoer voornamelijk via route noordzijde van het terrein, afvoer gereed product voornamelijk via zuidzijde van het terrein). Aansluiting op de Loubergweg via het voormalig Burgersterrein (en potentieel Logistiek Centrum Eerbeek).

Technische uitvoerbaarheid

- Aandachtspunt voor deze route is dat er gebruik gemaakt moet worden van het terrein van Machinefabriek Eerbeek. Nadere ontwerpopgave of verkeersstromen van Machinefabriek Eerbeek en Mayr-Melnhof verenigbaar zijn is nodig.
- De consequenties van éénrichtingsverkeer langs het spoor is dat alle vrachtbewegingen door middel van éénrichtingsverkeer over het van Mayr-Melnhof terrein rijden richting Volmolenweg. Dit is niet mogelijk door de beperkte ruimte die beschikbaar is op het terrein (in combinatie met draaicirkels en veiligheidsroutes op het terrein). Daarnaast zal éénrichtingsverkeer op het terrein zorgen voor veel meer kilometers in vergelijking met andere alternatieven.

Financiële haalbaarheid:

- Variant A4.1 (Eenrichtingsverkeer): kosten rond de € 5 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld: o.a. amoveren van een bedrijfsgebouw/woning. Dit is geen kosteneffectieve maatregel, omdat er maar een verkeersstroom de weg zal gebruiken (ingaand verkeer).
- Variant A4.2 (Tweerichtingsverkeer via MFE terrein): kosten rond de € 7 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a. amoveren van een bedrijfsgebouw/woning, loods MFE slopen/nieuwbouw.
- Variant A4.3 (Tweerichtingsverkeer via voormalig Burgersterrein): Kosten rond de 8 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a. amoveren van een bedrijfsgebouw/woning, loods MFE slopen/nieuwbouw en een nieuwe spoorwegovergang.

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:

- Verenigbaarheid met cultuurhistorische en toeristische waarde stationsomgeving en VSM-spoor staat onder druk.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief A4.1			
Alternatief A4.2			
Alternatief A4.3			
Conclusie: Alternatief A4.1 niet meenemen in het MER Alternatief A4.2 en A4.3 meenemen in het MER			

Alternatief A5: Weg door de Stationsstraat / Elis Ligtleeplein

Technische uitvoerbaarheid

- De draaicirkel voor vrachtverkeer past niet binnen de huidige beschikbare ruimte. Dit probleem is oplosbaar door de inrit naar het terrein van Mayr-Melnhof op te schuiven richting Beekpad.

Financiële haalbaarheid:

- Kosten voor realiseren van een route via Stationsplein/Elis Ligtleeplein: rond de € 4 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a. aanpassingen van aansluitingen op bestaande wegen.

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:

- De gemeente wil het station en de stationsomgeving een toeristische impuls geven (Masterplan Eerbeek Centrum en Eerbeekse Beek, toekomstige Structuurvisie). Daarnaast is het station reeds in gebruik voor toerisme. De aanleg van een weg ten behoeve van vrachtverkeer is hiermee niet te verenigen.
  Het verschuiven van de draaicirkel richting het Beekpad vormt hiervoor geen oplossing.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief A5			
Conclusie: Alternatief A5 niet meenemen in het MER.			

Alternatief A6: Tunnel langs het spoor met aansluiting op de Loubergweg

Technische uitvoerbaarheid:

- Het traject naar de Loubergweg is te kort om een verdiepte ligging of tunnel technisch mogelijk te maken. Dit heeft te maken met o.a. hellingspercentages.
- De aansluiting op de Coldenhovenseweg is problematisch vanwege het hoogteverschil tussen de tunnel of verdiepte route voor vrachtverkeer en de doorgaande route over de Coldenhovenseweg voor overig verkeer.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief A6			
Conclusie: Alternatief A6 niet meenemen in het MER.			

Hoofdalternatief B: Alternatieve routes via 't Haagje en de wethouder Sandersstraat

Hoofdalternatief B bevat 2 verschillende varianten. Beide varianten zijn op haalbaarheid beoordeeld.

Afbeelding 3: Overzichtskaart alternatieve routes hoofdalternatief B

Alternatief B1: Aanleg van een nieuwe weg bovengronds

<u>Technische uitvoerbaarheid:</u>

- Aandachtspunt: Aansluiting op de Coldenhovenseweg. Op dit kruispunt komt veel verkeer samen.

<u>Financiële haalbaarheid:</u>

- Kosten voor realiseren van een route via 't Haagje en wethouder Sandersstraat: minder dan € 2 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a.: de beek en duiker verleggen, aanpassingen Volmolenweg, aanpassingen Wethouder Sandersstraat.

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:

- De gemeente heeft de ambitie om de beleving van de Eerbeekse beek te vergroten. Dit vraagt een goede inpassing.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief B1			
Conclusie: Alternatief B1 meenemen in het MER.			

Alternatief B2: Aanleg van een nieuwe weg verdiept of via tunnel

Technische uitvoerbaarheid:

- Het traject naar de Coldenhovenseweg is te kort om een verdiepte ligging of tunnel technisch mogelijk te maken. Dit heeft te maken met o.a. hellingspercentages.
- De kruising Volmolenweg – 't Haagje wordt vanwege hoogteverschillen vrachtwagenroute en Volmolenweg problematisch.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief B2			
Conclusie: Alternatief B2 niet meenemen in het MER.			

Hoofdalternatief C: Alternatieven voor doorsteek over de Coldenhovenseweg

Hoofdalternatief C bevat 4 verschillende alternatieven. Alle alternatieven zijn op haalbaarheid beoordeeld.

Afbeelding 4: Overzichtskaart alternatieve routes hoofdalternatief C

Alternatief C1: Nieuwe route, rechte doorsteek halverwege Coldenhovenseweg

Alternatief C1 gaat uit van een doorsteek halverwege de Coldenhovenseweg, over het terrein van Machinefabriek Eerbeek (MFE) en aansluitend op de Loubergweg. In dit alternatief zijn twee varianten bekeken. Beide zijn gecombineerd met een T splitsing op het terrein van Mayr-Melnhof (grondstoffen aanvoer voornamelijk via route noordzijde van het terrein, afvoer gereed product voornamelijk via zuidzijde van het terrein).

Variant C1.1: Deze variant gaat uit van tweerichtingsverkeer en een directe aansluiting op voormalig Burgersterrein (en mogelijk toekomstig LCE).

Variant C1.2: Deze variant gaat uit van tweerichtingsverkeer en een verkeersafwikkeling over het MFE terrein naar de Loubergweg.

Technische uitvoerbaarheid:

- Variant C1.1 en C1.2 zijn beide technisch uitvoerbaar.
- Aandachtspunt voor deze route is dat er gebruik gemaakt moet worden van het terrein van Machinefabriek Eerbeek. Nadere ontwerpopgave of verkeersstromen van Machinefabriek Eerbeek en Mayr-Melnhof verenigbaar zijn is nodig.

Financiële haalbaarheid:

- Variant C1.1. (Tweerichtingsverkeer met aansluiting op het voormalig Burgersterrein) kost: rond de € 9 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a.: amoveren van bedrijven/loodsen, het amoveren van woningen en een nieuwe spoorwegovergang.
- Variant C1.2. (Tweerichtingsverkeer met verkeersafwikkeling over het MFE terrein naar de Loubergweg) kost: rond de € 8 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a.: amoveren van bedrijven/loodsen en het amoveren van woningen.

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:

- Zowel alternatief C1.1 als alternatief C1.2 lijken verenigbaar met andere doelen en projecten.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief C1.1			
Alternatief C1.2			
Conclusie: Alternatief C1.1 meenemen in het MER. Alternatief C1.2 meenemen in het MER.			

Alternatief C2: nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via MFE

Dit alternatief gaat midden over het bedrijfsterrein van Machinefabriek Eerbeek (MFE). Aan de achterzijde van MFE gaat deze route naar het zuiden en buigt dan ter hoogte van Coldenhovenseweg 45/47 af richting Mayr-Melnhof. Daarna vervolgt de route langs het zuiden om de kartonlijn het terrein op.

Technische uitvoerbaarheid:

- Deze variant bevat veel en krappe draaicirkels. Dit kan deels voorkomen worden door een doorsteek richting de Coldenhovenseweg via bestaande inrit tussen de panden 45/47 en 43. Dit lost echter onvoldoende het probleem op van veel draaicirkels.
- De woningen aan de Volmolenweg komen ‘ingeklemd’ tussen de wegen te liggen. Twee woningen aan de Volmolenweg kunnen niet behouden blijven.

	Technisch uitvoerbaar	Financieel haalbaar	Verenigbaar met andere plannen
Alternatief C2			
Conclusie: Alternatief C2 niet meenemen in het MER. Route C2 heeft een vergelijkbaar effect als C3 en C4 maar heeft meer impact op de omgeving.			

Alternatief C3. Nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via voormalig politiekantoor (1).

De nieuwe route gaat over het voormalige politiekantoor aan de Loubergweg, langs de zijgevel van MFE en maakt een doorsteek over de Coldenhovenseweg naar de panden 36/38 (twee-onder-één kap op terrein van Mayr-Melnhof). Dit alternatief ligt geografisch dichtbij alternatief C4.

Alternatief C3 bevat twee varianten:
- variant C3.1: Deze variant maakt de doorsteek over de Coldenhovenseweg via de panden 45/47 naar de twee-onder-één kap op terrein van Mayr-Melnhof en vervolgt de route langs het zuiden van de kartonlijn.

- variant C3.2: Deze variant maakt de doorsteek over de Coldenhovenseweg via de bestaande inrit tussen de panden 45/47 en 43 naar de twee-onder-één kap op terrein van Mayr-Melnhof en vervolgt de route langs het zuiden van de kartonlijn.

<u>Technische uitvoerbaarheid</u>
- Variant C3.1: De oversteek zorgt voor een lastige draaicirkel omdat de Coldenhovenseweg schuin wordt gekruist.
- Variant C3.2: de oversteek gaat recht over de Coldenhovenseweg. Probleem met de draaicirkels is hier minder dan variant C3.1.
- De woningen aan de Volmolenweg komen 'ingeklemd' tussen wegen te liggen. De Volmolenweg zelf wordt afgewaardeerd tot woonstraat.

<u>Financiële haalbaarheid:</u>
- Variant C3.1 (via panden 45/47): kosten rond de € 5 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a.: amoveren van woningen/bedrijven en het aanpassen van aansluitingen op bestaande wegen.
- Variant C3.2 (via bestaande inrit tussen 45/47 en 43): kosten rond de € 4 miljoen. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a.: amoveren van woningen/bedrijven en het aanpassen van aansluitingen op bestaande wegen.

<u>Verenigbaarheid met overige plannen EL2030 en centrum:</u>
- Het realiseren van alternatief C3 lijkt verenigbaar met andere doelen en projecten. Het passeren van de Eerbeekse beek is een ontwerpopgave.

	Technisch uitvoerbaar	Financieel haalbaar	Verenigbaar met andere plannen
Alternatief C3.1			
Alternatief C3.2			
Conclusie: Alternatief C3.1 en C3.2 zijn beiden uitvoerbaar. Echter liggen alternatief C3 en C4 geografisch dicht bij elkaar, maar zijn ze qua ligging niet onderscheidend genoeg om met elkaar te vergelijken. Daarom het voorstel om C3 niet mee te nemen in het MER, maar ervoor te kiezen om C4 als meest onderscheidend alternatief mee te nemen in het MER. Mocht C4 gekozen worden als voorkeursvariant, dan kan alternatief C3 als optie worden meegenomen in de verdere uitwerking van de nieuwe route.			

Alternatief C4. Nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via voormalig politiekantoor (2)

De nieuwe route gaat over het voormalige politiekantoor aan de Loubergweg, langs de zijgevel van MFE en maakt een doorsteek over de Coldenhovenseweg over de panden aan de Volmolenweg. Dit alternatief ligt geografisch dichtbij alternatief C3.

<u>Technische uitvoerbaarheid:</u>

- De route is technisch uitvoerbaar.
- De impact is fors omdat een groot aantal woningen en bedrijfspanden moeten verdwijnen voor de nieuwe route.

<u>Financiële haalbaarheid:</u>

- Kosten voor realiseren van deze route: rond de € 7 miljoen euro. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a.: amoveren van woningen/bedrijven, en het aanpassen van aansluitingen op bestaande wegen.

<u>Verenigbaarheid met overige plannen EL2030 en centrum:</u>

- Het realiseren van alternatief C4 lijkt verenigbaar met andere doelen en projecten. Het passeren van de Eerbeekse beek is een ontwerpopgave.

	Technisch uitvoerbaar	Financieel haalbaar	Verenigbaar met andere plannen
Alternatief C4			
Conclusie: Alternatief C4 meenemen in het MER.			

Hoofdalternatief D: Optimalisatie van de bestaande wegenstructuur

Afbeelding 5: Overzichtskaart hoofdalternatief D

In dit alternatief wordt de huidige route geoptimaliseerd voor het vrachtverkeer. De draaicirkel wordt beter gemaakt en gezorgd voor parkeerplekken aan de Coldenhovenseweg en Volmolenweg.

Technische uitvoerbaarheid:
- Voor het optimaliseren van de draaicirkels zal mogelijk een woning aan de Volmolenweg gesloopt moeten worden.

Financiële haalbaarheid:
- Kosten voor het optimaliseren van de bestaande route: minder dan € 2 miljoen euro. Hierin zitten naast kosten voor de wegaanleg ook bijvoorbeeld o.a.: het amoveren van een woning en het realiseren van parkeerplaatsen.

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:
Het realiseren van alternatief D lijkt verenigbaar met andere doelen en projecten.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief D			
Conclusie: Alternatief D meenemen in het MER.			

Hoofdalternatief E: Overige voorstellen

Afbeelding 6: Overzichtskaart hoofdalternatief E

Alternatief E1: Een hub op het voormalig Burgersterrein
Aangedragen idee is een Transport Hub. Het vrachtwagenverkeer kan hier parkeren, nadat ze op de weegbrug zijn geweest en zich bij de portier hebben aangemeld. De chauffeurs kunnen eveneens overnachten in de Transport Hub en er zal een was- en eetruimte zijn. Er is een rechtstreekse route naar Mayr-Melnhof over het spoor.

<u>Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:</u>

- Het realiseren van een Hub op het voormalig Burgersterrein is niet verenigbaar met project Logistiek Centrum Eerbeek (LCE). *

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief E1			
Conclusie: Alternatief E1 niet meenemen in het MER. *Wanneer het LCE niet op het Burgersterrein gerealiseerd wordt dan zal op dat moment het idee om een hub op het voormalig Burgersterrein te realiseren worden meegenomen in dat nieuwe proces.			

Alternatief E2: Kartonfabriek Mayr-Melnhof verplaatsen

Financiële haalbaarheid:

- Het realiseren van een papier-of kartonfabriek op een nieuwe locatie kost minimaal ½ miljard euro. Verplaatsing van een bestaand bedrijf is complexer waardoor de kosten nog hoger liggen.

	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief E2			
Conclusie: Alternatief E2 niet meenemen in het MER.			

Alternatief E3: Het station verplaatsen en direct langs het spoor een nieuwe weg aanleggen met aansluiting op de Loubergweg

Verenigbaarheid met overige plannen Eerbeek Loenen 2030 en centrum:

- De gemeente wil het station en de stationsomgeving een toeristische impuls geven (Masterplan Eerbeek Centrum en Eerbeekse Beek, toekomstige Structuurvisie). Het verplaatsen van het station naar het Kerstenterrein en de aanleg van een weg over de huidige locatie van het station, direct langs het spoor ten behoeve van vrachtverkeer, is hiermee niet te verenigen.

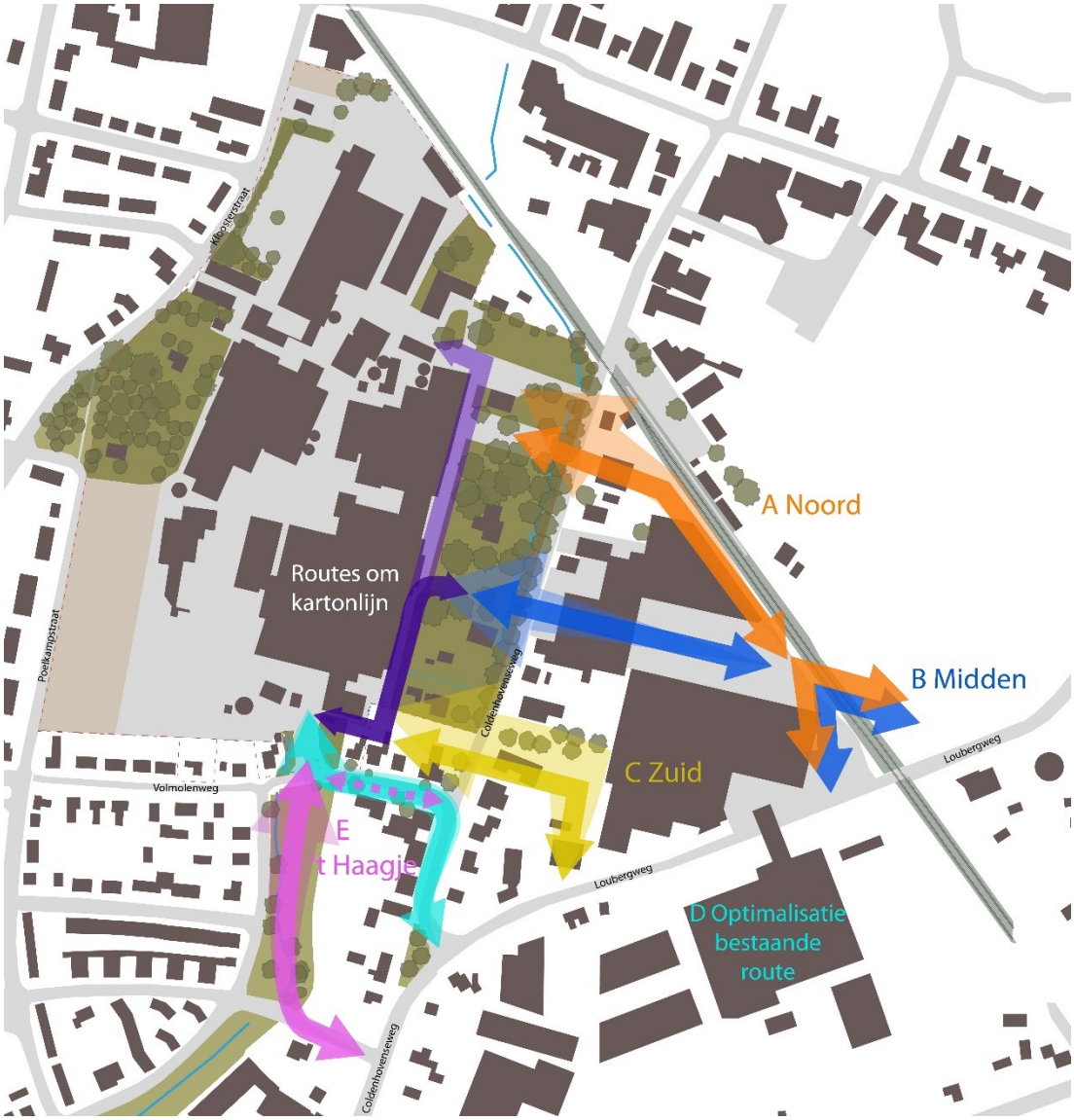
	Technisch uitvoerbaar	**Financieel haalbaar**	**Verenigbaar met andere plannen**
Alternatief E3			
Conclusie: Alternatief E3 niet meenemen in het MER.			

Conclusie

Op basis van voorliggend alternatievenonderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

Alternatieven die afvallen: A1, A2, A3, A4.1, A5, A6, B2, C2, C3.1/C3.2 (geen onderscheidend karakter met alternatief C4. Indien C4 als voorkeursalternatief uit het MER komt, wordt alternatief C3.1/3.2 meegenomen in het proces bij de verdere uitwerking), E1, E2 en E3. Alternatieven die meegaan in het MER, behorende bij de Bedrijfslocatie Mayr-Melnhof: A4.2/4.3, B1, C1.1/1.2, C4 en D.

De ontsluitingsroutes die meegaan in het MER zijn hernoemd en vinden een nadere uitwerking in de NRD. In onderstaande afbeelding is weergegeven welke routes in het MER worden meegenomen.



Afbeelding 7: Overzichtskaart alternatieven die mee gaan in de NRD/MER

Overzichtstabel beoordeling alternatieve ontsluitingsroutes vrachtverkeer Mayr-Melnhof.

Bij elk alternatief beoordelen we de aspecten in de volgorde die wij het meest logisch vinden. Zodra een aspect negatief scoort (rood), dan is bij de alternatieven verdere beoordeling van de andere aspecten achterwege gelaten. In de scoretabellen is dit terug te zien als een beoordelingsaspect niet is ingekleurd (noch rood, noch groen).

	alternatief scoort negatief op toetsingscriterium en wordt niet meegenomen
	alternatief scoort niet op voorhand negatief op toetsingscriterium en wordt meegenomen

Alternatief	Technische uitvoerbaarheid	Kostenraming	Verenigbaarheid overige plannen
A1 Gebruik van het spoor tussen Apeldoorn en Dieren (elektrische trein)		- Spoorlijn elektrificeren vergt een investering van rond de € 100 miljoen. Staat niet in verhouding tot het doel om woon- en leefklimaat rondom de fabriek Mayr-Melnhof te verbeteren.	
A2 Gebruik van het spoor tussen Mayr-Melnhof en voormalig Burgersterrein	- Beperkte toegankelijkheid spoor (opstellen wagons, keren van de trein) - Onregelmatige tijden gebruik spoor - Veiligheid spoorgebruik	- Handeling spoor relatief duur - Extra overslag van goederen	- Alleen toepasbaar indien LCE op het Burgersterrein - Cultuurhistorische en toeristische waarde stationsomgeving en VSM-spoor onder druk
A3 Spoor geschikt maken voor dubbelgebruik en zowel trein als vrachtwagen over het spoor te laten rijden.	- Beperkte toegankelijkheid spoor (opstellen wagons, keren van de trein) - Onregelmatige tijden gebruik spoor - Veiligheid spoorgebruik - Aandachtspunt bij afwikkeling over terrein MFE het eigen gebruik uitrit voor groot, bijzonder transport	- Tweerichtingsverkeer tot aan de bezoekersentree Mayr-Melnhof: rond de € 15 – 35 miljoen. - Tweerichtingsverkeer tot aan de noordzijde terrein Mayr-Melnhof: rond de € 22 - 83 miljoen.	- Cultuurhistorische en toeristische waarde stationsomgeving en VSM-spoor onder druk
A4.1 Eenrichtingsverkeer langs het spoor, gecombineerd met eenrichtingsverkeer over terrein Mayr-Melnhof	- Beperkte ruimte beschikbaar op Het terrein van Mayr-Melnhof (draaicirkels vrachtverkeer, veiligheids-routes op het terrein). - Éénrichtingsverkeer op terrein van Mayr-Melnhof zorgt voor veel meer kilometers in vergelijking met andere alternatieven.	- Kosten rond de € 5 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van een bedrijfsgebouw/woning.	- Cultuurhistorische en toeristische waarde stationsomgeving en VSM-spoor onder druk
A4.2 Tweerichtingsverkeer langs het spoor gecombineerd met T-splitsing terrein Mayr-Melnhof	- Aandachtspunt is dat er gebruik gemaakt moet worden van het terrein van Machinefabriek Eerbeek.	- Kosten rond de € 7 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van een bedrijfsgebouw/woning, loods MFE slopen/nieuwbouw.	- Cultuurhistorische en toeristische waarde stationsomgeving en VSM-spoor onder druk
A4.3 Tweerichtingsverkeer langs het spoor gecombineerd met T-splitsing terrein Mayr-Melnhof, aansluiting op het LCE	- Aandachtspunt is dat er gebruik gemaakt moet worden van het terrein van Machinefabriek Eerbeek.	- Kosten rond de € 8 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van een bedrijfsgebouw/ woning, loods MFE slopen/nieuwbouw en een nieuwe spoorwegovergang	- Cultuurhistorische en toeristische waarde stationsomgeving en VSM-spoor onder druk
A5 Weg door de Stationsstraat / Elis Ligtleeplein	- De draaicirkel voor vrachtverkeer past niet in de beschikbare ruimte. Dit probleem is oplosbaar door de	- Kosten rond de € 5 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook aanpassingen	- De gemeente wil het station en de stations-omgeving een toeristische impuls geven (Masterplan

	inrit naar het terrein van Mayr-Melnhof op te schuiven richting het Beekpad.	van aansluitingen op bestaande wegen	Eerbeek Centrum en Eerbeekse Beek, toekomstige Structuurvisie). De aanleg van een weg ten behoeve van vrachtverkeer is hiermee niet te verenigen. Het verschuiven van de draaicirkel vormt hiervoor geen oplossing.
A6 Tunnel langs het spoor met aansluiting op de Loubergweg	- Het traject naar de Loubergweg is te kort om een verdiepte ligging of tunnel technisch mogelijk te maken (o.a. vanwege hellingspercentages). - De aansluiting op de Coldenhovense-weg is problematisch vanwege het hoogteverschil tussen de tunnel of de verdiepte route voor vrachtverkeer en de doorgaande route over de Colden-hovenseweg voor overig verkeer.		
B1 Aanleg van een nieuwe weg bovengronds	- Aansluiting op de Colden-hovenseweg. Op dit kruispunt komt veel verkeer samen.	minder dan € 2 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook de beek en duiker verleggen, aanpassingen Volmolenweg, aanpassingen Wethouder Sandersstraat.	- De gemeente heeft de ambitie om de beleving van de Eerbeekse beek te vergroten. Dit vraagt om een goede inpassing.
B2 Aanleg van een nieuwe weg verdiept of met een tunnel	- Het traject naar de Coldenhovenseweg is te kort om een verdiepte ligging of tunnel technisch mogelijk te maken. Dit heeft o.a. te maken met hellingspercentages. - Kruising Volmolenweg – 't Haagje is problematisch vanwege hoogteverschillen vrachtwagenroute en Volmolenweg.		
C1.1 Tweerichtingsverkeer met directe aansluiting op voormalig Burgersterrein (en mogelijk LCE).	- Gebruik moet worden gemaakt van het terrein van Machinefabriek Eerbeek. Nadere ontwerpopgave of verkeersstromen van Machinefabriek Eerbeek en Mayr-Melnhof verenigbaar zijn is nodig.	- Kosten rond de € 9 Miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren bedrijven/loodsen, het amoveren van woningen en een nieuwe spoorwegovergang.	- Het realiseren van alternatief C1.1 lijkt verenigbaar met andere doelen en plannen.
C1.2 Tweerichtingsverkeer en verkeersafwikkeling over het MFE terrein naar de Loubergweg.	- Gebruik moet worden gemaakt van het terrein van Machinefabriek Eerbeek. Nadere ontwerpopgave of verkeersstromen van Machinefabriek Eerbeek en Mayr-Melnhof verenigbaar zijn is nodig.	- Kosten rond de € 8 Miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van bedrijven/loodsen en het amoveren van woningen.	- Het realiseren van alternatief C1.2 lijkt verenigbaar met andere doelen en plannen.
C2 nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via MFE	- Deze variant bevat veel én te krappe draaicirkels - De woningen aan de Volmolenweg komen 'ingeklemd' tussen de wegen te liggen. Twee woningen aan de Volmolenweg kunnen niet behouden blijven.		
C3.1 doorsteek over de Coldenhovenseweg via de panden 45/47 naar de twee-onder-één kap op terrein van Mayr-Melnhof en vervolgt de route langs het zuiden van de kartonlijn.	- De oversteek zorgt voor een lastige draaicirkel omdat de Coldenhovenseweg schuin wordt gekruist. - De woningen aan de Volmolenweg komen 'ingeklemd' tussen de wegen te liggen. Twee woningen aan de Volmolenweg kunnen niet behouden blijven.	- Kosten rond de € 5 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van bedrijven/woningen en het aanpassen van aansluitingen op bestaande wegen.	- Het realiseren van alternatief C3 lijkt verenigbaar met andere doelen en plannen. Het passeren van de Eerbeekse beek is een ontwerpopgave.
C3.2 doorsteek over de Coldenhovenseweg via	- De oversteek gaat recht over de Coldenhovenseweg. Probleem met de draaicirkels is hier minder	- Kosten rond de € 4 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van	- Het realiseren van alternatief C3 lijkt

bestaande inrit tussen panden 45/47 en 43 naar twee-onder-één kap op terrein Mayr-Melnhof en vervolgt de route langs het zuiden van de kartonlijn.	dan bij variant C3.1. - De woningen aan de Volmolenweg komen 'ingeklemd' tussen de wegen te liggen. Twee woningen aan de Volmolenweg kunnen niet behouden blijven.	woningen/bedrijven en het aanpassen van aansluitingen op bestaande wegen.	verenigbaar met andere doelen en plannen. Het passeren van de Eerbeekse beek is een ontwerpopgave.
C4 Nieuwe route, doorsteek Coldenhovenseweg zuid via voormalig politiekantoor	- De route is technisch uitvoerbaar - De impact is fors omdat een groot aantal woningen en bedrijfspanden moeten verdwijnen voor de nieuwe route. Groot aantal woningen en bedrijfspanden moet wijken	- Kosten rond de € 7 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van woningen/bedrijven en het aanpassen van aansluitingen op bestaande wegen.	- Het realiseren van alternatief C4 lijkt verenigbaar met andere doelen en plannen. Het passeren van de Eerbeekse beek is een ontwerpopgave.
D Optimalisatie van de bestaande wegenstructuur	- Voor het optimaliseren van de draaicirkels zal mogelijk een woning aan de Volmolenweg gesloopt moeten worden.	- Kosten minder dan € 2 miljoen. Naast kosten wegaanleg ook amoveren van een woning en het realiseren van parkeerplaatsen.	- Het realiseren van alternatief D lijkt verenigbaar met andere doelen en plannen.
E1 Een hub op het voormalig Burgersterrein			- Niet verenigbaar met het project LCE
E2 Kartonfabriek Mayr-Melnhof verplaatsen		- Het realiseren van een papier- of kartonfabriek op een nieuwe locatie kost minimaal ½ miljard euro. Verplaatsing van een bestaand bedrijf is complexer waardoor de kosten nog hoger liggen.	
E3 Het station verplaatsen en direct langs het spoor een nieuwe weg aanleggen met aansluiting op de Loubergweg			- De gemeente wil het station en de stations-omgeving een toeristische impuls geven (Masterplan Eerbeek Centrum en Eerbeekse Beek, toekomstige Structuurvisie). Het verplaatsen van het station naar het Kerstenterrein en de aanleg van een weg over de huidige locatie van het station, direct langs het spoor ten behoeve van vrachtverkeer, is hiermee niet te verenigen.