# Memo

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Aan** | Provincie Gelderland | | **Opgesteld door** |
| **Datum** | 28 juni 2021 | | Sander Kamp |
| **Kenmerk** | 1273468 | | **Tweede lezer** |
| **Onderwerp** | Plan effect N-depositie PIP MM Eerbeek | | Gerrit Jan Schraa |

# Resultaten stikstofdepositie PIP Eerbeek

## 1 Onderzochte scenario's planeffect alternatieve verkeersontsluiting

Voor het plangebied Mayr-Melnhof zijn stikstofdepositieberekening uitgevoerd met AERIUS Scenario 2020. Het onderzoek betreft het planeffect van mogelijke alternatieve gemeentelijke infrastructuur buiten de inrichting van Mayr-Melnhof, voor een betere ontsluiting van verkeer in het plangebied. Vooralsnog is alleen de gebruiksfase doorgerekend, mogelijke effecten van de aanlegfase zijn dus nog buiten beschouwing gelaten.

De in tabel 1.1 weergegeven scenario's zijn onderzocht. De effecten van plan 1 (D: optimaliseren huidige situatie), plan 2 (E: 't Haagje) en plan 3 (A/B/C: langs het spoor) worden inzichtelijk gemaakt. Hiervoor zijn de gelijknamige verkeersmodellen van Goudappel Coffeng gebruikt. De verkeersmodellen houden rekening met autonome groei naar jaartal 2030.

Opgemerkt dient te worden dat niet het aangeleverde verkeersmodel 'referentie 2030' (betreft de Referentiesituatie in het MER, inclusief autonome ontwikkeling) als referentie is gehanteerd. Als referentie in het kader van de Wet natuurbescherming is plan 1 gehanteerd omdat deze situatie namelijk uitgaat van de vergunde productiecapaciteit van 200 kton. Daar komt bij dat in plan 1 niets verandert aan de wegenstructuur. Door plan 1 als referentie te hanteren wordt het gewenste effect van de mogelijke wijzigingen in de infrastructuur inzichtelijk gemaakt.

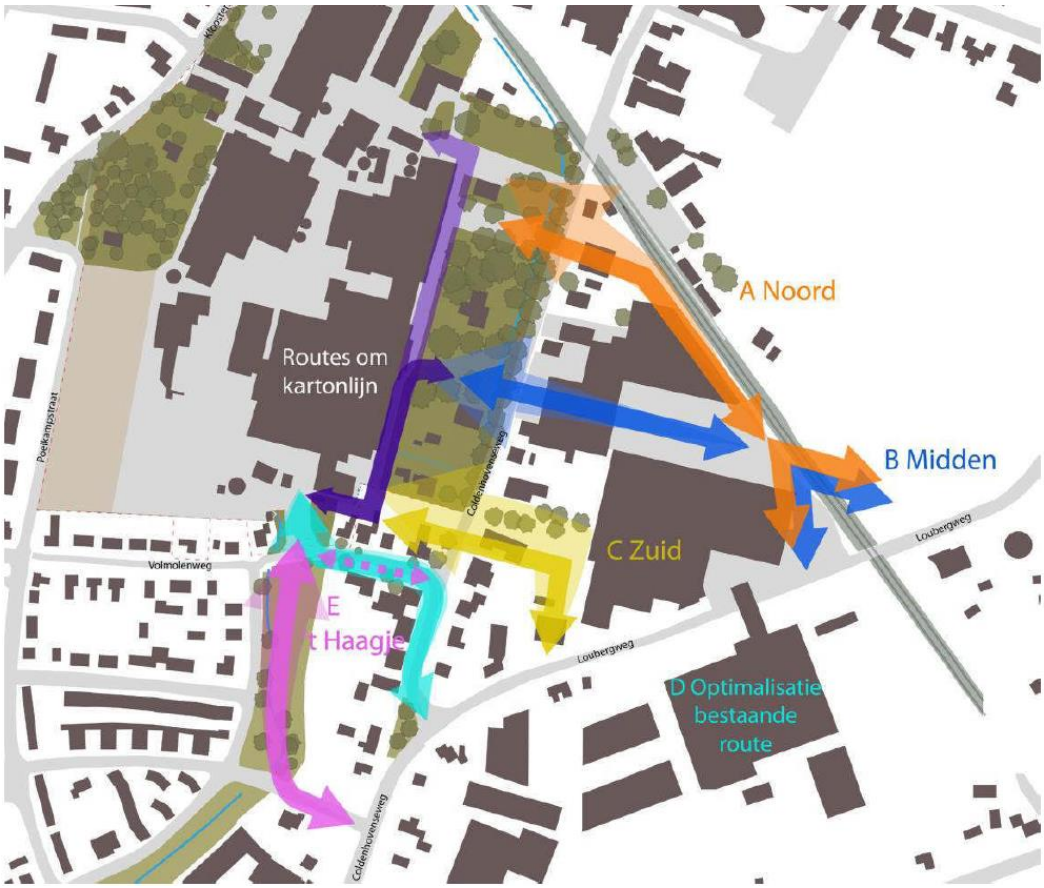
*Tabel 1.1 Onderzochte scenario's*

| Referentie | Beoogd | Rekenjaar | Omschrijving |
|---|---|---|---|
| Plan 1 2030 (NRD alternatief D) | Plan 2 2030 ('t Haagje, NRD alternatief E) | 2021<br>2030 | Situatie geeft inzicht in het effect van de aanpassing van ontsluitingswegen bij Mayr Melnhof, in dit geval 't Haagje. Door plan 1 als referentie te hanteren wordt alleen het effect van de aanpassingen aan de wegenstructuur zichtbaar gemaakt. |
| Plan1 2030 (NRD alternatief D) | Plan 3 2030 (NRD alternatieven A/B/C langs het spoor) | 2021<br>2030 | Situatie geeft inzicht in het effect van plan 3 (ontsluiting langs spoor en verbod vrachtverkeer Volmolenweg) |

**Kenmerk** 1273468

*Alternatief benaming in relatie tot de NRD (versie maart 2021)*
Zoals hiervoor aangegeven is de verkeersdata afkomstig uit de verkeersmodellen van Goudappel Coffeng. Die modellen hebben namen die afwijken van de benaming van de ontsluitings-alternatieven in de 2021 versie van de NRD. In dit memo worden beide soorten benamingen gebruikt. Let op dat het verkeersmodel geen onderscheidt maakt tussen de alternatieven A, B en C. Deze zijn als 1 gecombineerde situatie gemodelleerd in de vorm van een route tussen Mayr-Melnhof en de Loubergweg ter hoogte van een punt dat zich ongeveer halverwege bevindt tussen waar A/B en C aansluiten op de Loubergweg.

Onderstaand is het figuur weergegeven met de globale ligging van de nieuwe ontsluitingsalternatieven in de NRD.

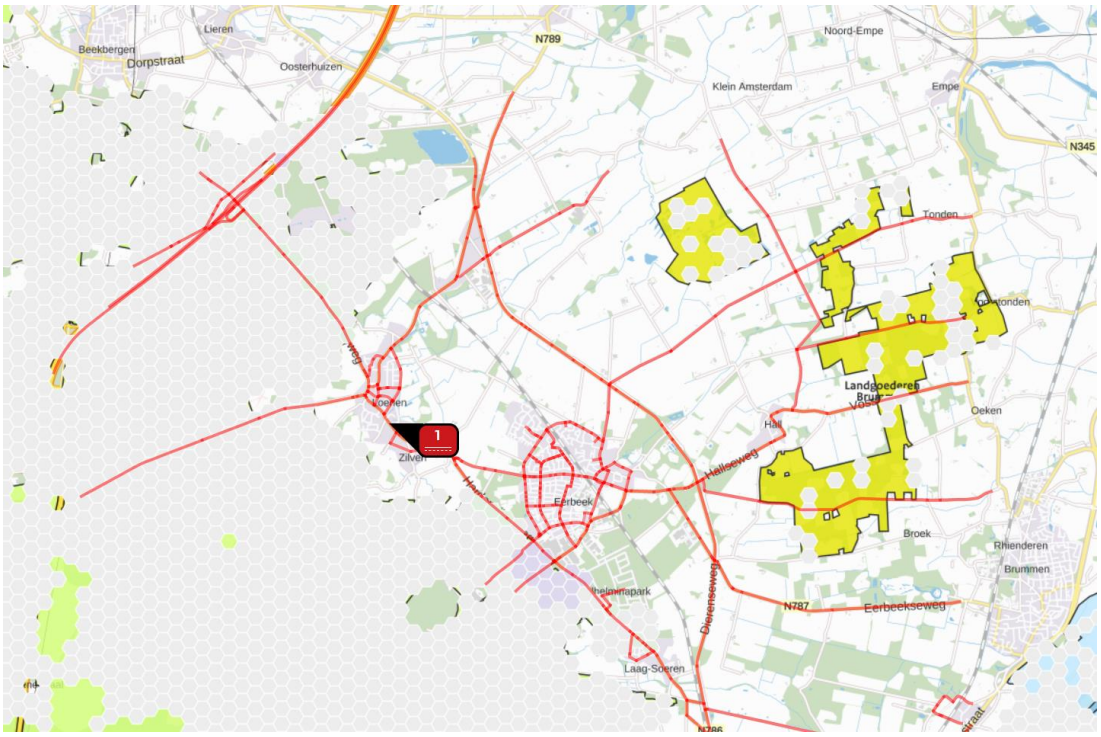



*Figuur 1.1, Alternatieve ontsluitingsroutes in NRD maart 2021*

**Kenmerk** 1273468

# 2 Resultaten

## 2.1 Plan 2 ‘’t Haagje’ min plan 1: rekenjaar 2021



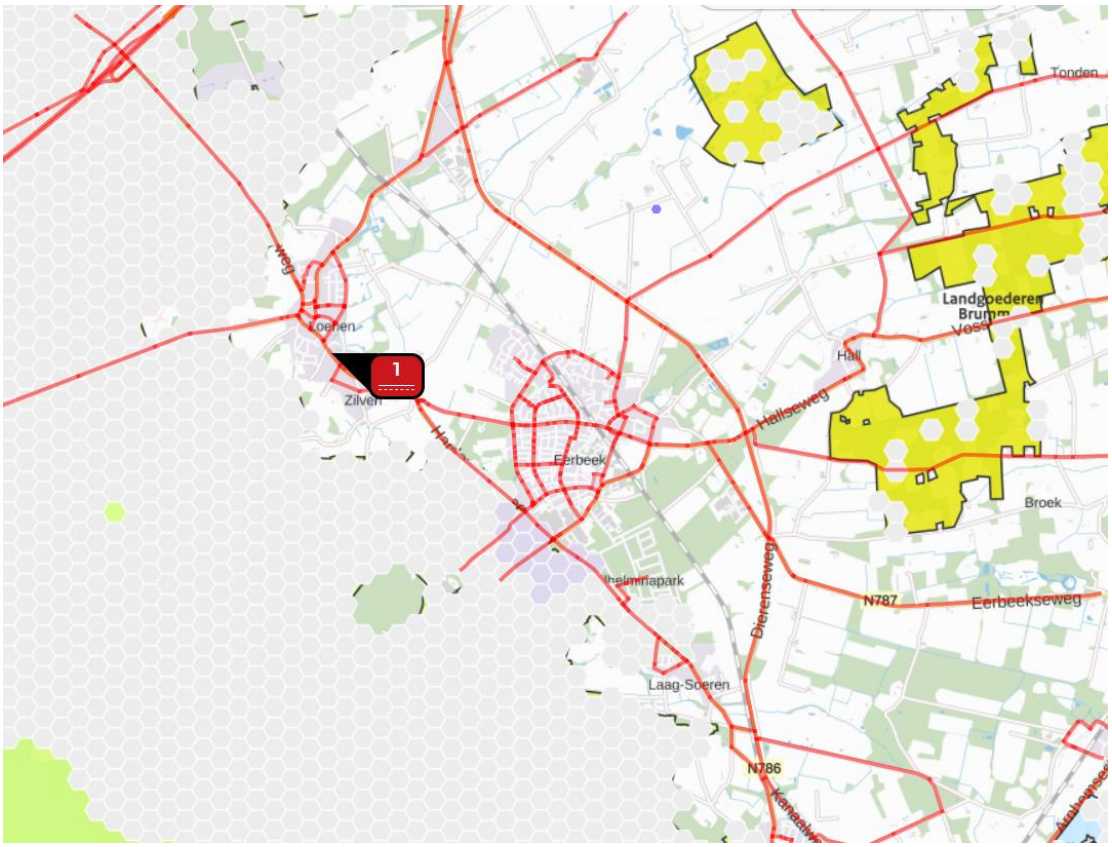

*Figuur 2.1 Grijze hexagonen = geen toename; paarse hexagonen = toename; groene hexagonen = afname*

*Tabel 2.1 Resultaten*

| Natura 2000-gebied | Depositie toename [mol/ha/jaar] |
|---|---|
| Veluwe | 0,08 |
| Rijntakken | 0,00 |
| Landgoederen Brummen | 0,01 |

**Kenmerk** 1273468

## 2.2 Plan 2 ‘’t Haagje’ min plan 1: rekenjaar 2030



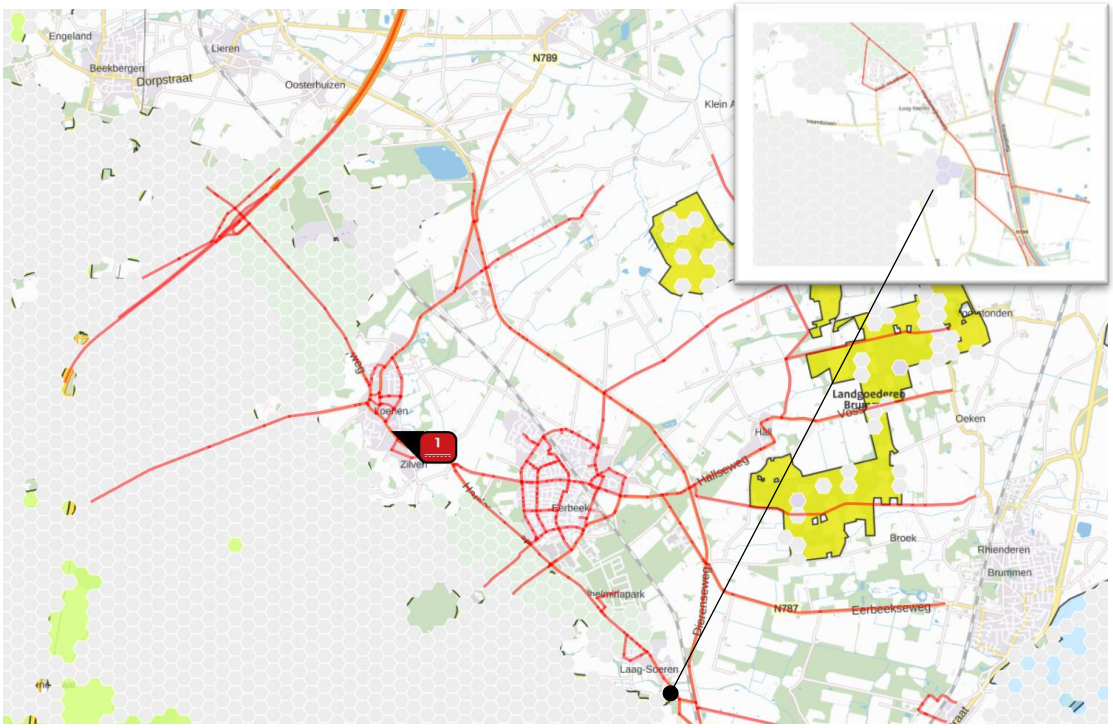

*Figuur 2.2 Grijze hexagonen = geen toename; paarse hexagonen = toename; groene hexagonen = afname*

*Tabel 2.2 Resultaten*

| Natura 2000-gebied | Depositie toename [mol/ha/jaar] |
|---|---|
| Veluwe | 0,08 |
| Rijntakken | 0,00 |
| Landgoederen Brummen | 0,01 |

**Kenmerk** 1273468

## 2.3 Plan 3 ‘langs het spoor’ min plan 1: rekenjaar 2021



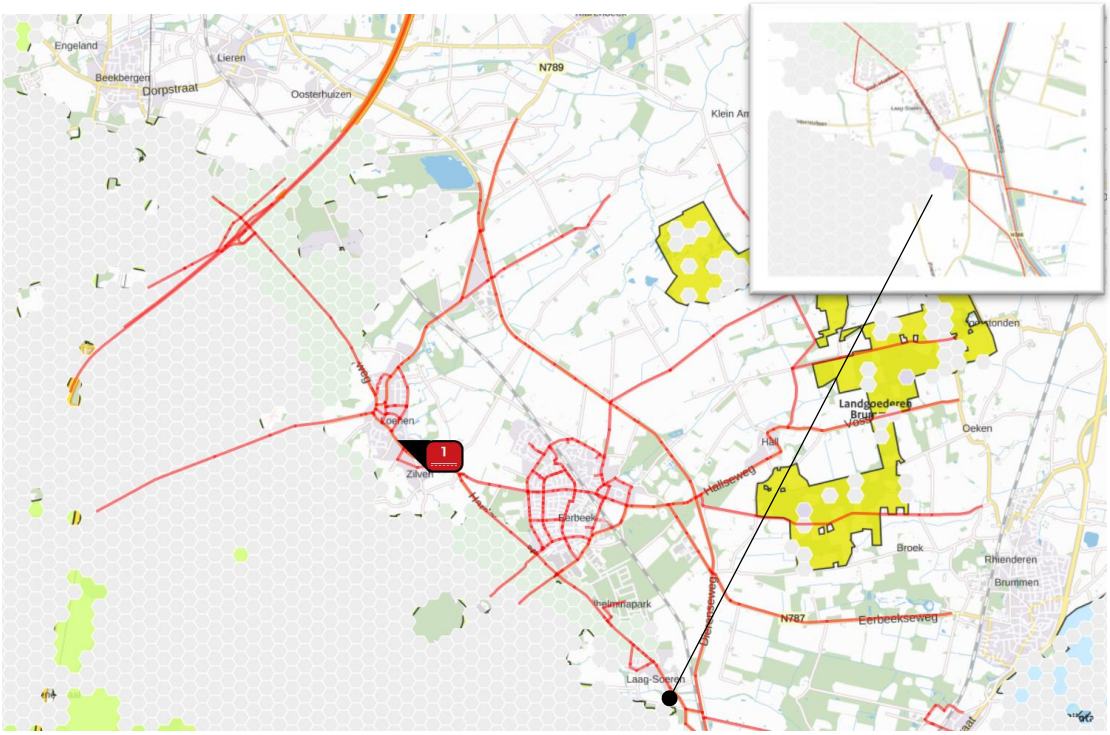

*Figuur 2.3 Grijze hexagonen = geen toename; paarse hexagonen = toename; groene hexagonen = afname*

*Tabel 2.3 Resultaten*

| Natura 2000-gebied | Depositie toename [mol/ha/jaar] |
|---|---|
| Veluwe | 0,01 |
| Rijntakken | 0,00 |
| Landgoederen Brummen | 0,01 |

**Kenmerk** 1273468

## 2.4 Plan 3 'langs het spoor' min plan 1: rekenjaar 2030




*Figuur 2.4 Grijze hexagonen = geen toename; paarse hexagonen = toename; groene hexagonen = afname*

*Tabel 2.4 Resultaten*

| Natura 2000-gebied | Depositie toename [mol/ha/jaar] |
|---|---|
| Veluwe | 0,01 |
| Rijntakken | 0,00 |
| Landgoederen Brummen | 0,01 |

# 3 Resultaten

Tabel 3.1 geeft een samenvatting van de rekenresultaten, verkregen vanuit AERIUS scenario versie 2020.

*Tabel 3.1 Resultaten*

| Referentie | Beoogd | Rekenjaar | Maximale toename [mol/ha/jaar] [1] |
|---|---|---|---|
| Plan 1 | Plan 2 ('t Haagje) | 2021 | 0,08: Veluwe<br>0,01: Landgoederen Brummen |
| Plan 1 | Plan 2 ('t Haagje) | 2030 | 0,08: Veluwe<br>0,01: Landgoederen Brummen |
| Plan 1 | Plan 3 2030 (langs het spoor) | 2021 | 0,01: Veluwe<br>0,01: Landgoederen Brummen |
| Plan 1 | Plan 3 2030 (langs het spoor) | 2030 | 0,01: Veluwe<br>0,01: Landgoederen Brummen |

1) Alleen de Natura 2000-gebieden waar een toename wordt berekend zijn weergegeven

**Consequenties ViA15 uitspraak**

In januari 2021 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over het Tracébesluit ViA15. Deze zogenoemde '5 km-afkap' betreft de huidige begrenzing in het AERIUS rekenmodel Calculator. Voor zover het verkeer op grotere afstand rijdt, wordt de stikstofdepositie die daarvan het gevolg is niet berekend. De uitspraak geeft aan dat dit voor betreffend besluit wel nodig is.

Indien deze uitspraak ook voor dit project zou gaan gelden dan moeten ook voor de verschillen in verkeersaantallen op een grotere afstand dan 5 kilometer afstand van Mayr Melnhof de depositie-effecten berekend moeten worden. Daar is nog geen eenduidige rekenmethode voor vastgesteld. Echter, zoals uit hoofdstuk 4 blijkt zijn de verkeerseffecten op 5 kilometer afstand hier minimaal. Vooralsnog wordt daarom aangenomen dat er geen andere uitkomsten zijn te verwachten bij en doorekening over een grotere afstand.

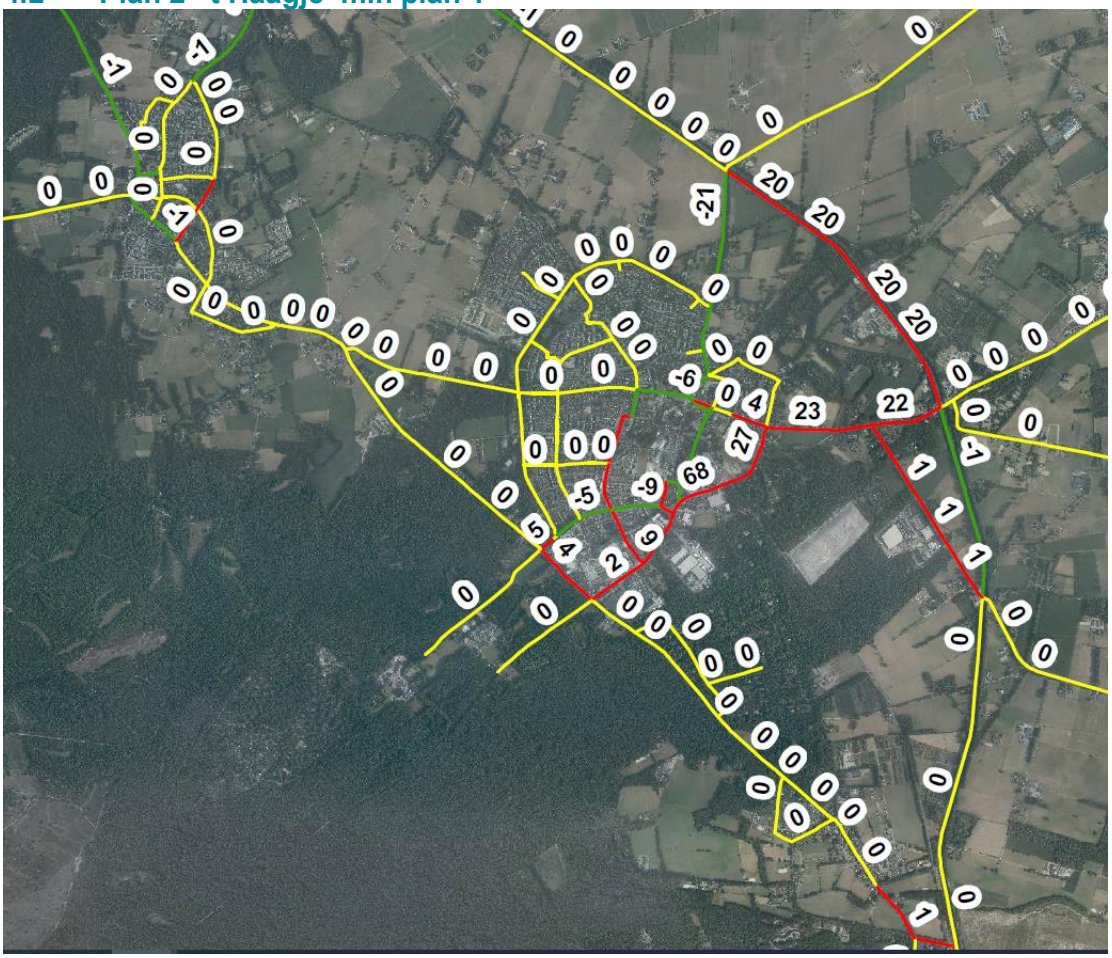
**Kenmerk** 1273468

# 4 Analyse verkeersmodellen

In dit hoofdstuk worden de verschillen weergegeven tussen de verkeersmodellen. De legenda is zo gekozen zodat inzichtelijk is op welke wegen de intensiteit gelijk blijft, een toename ontstaat of een afname ontstaat.

De aangegeven verschillenden betreffen de verschillen in aantallen motorvoertuigen per dag.

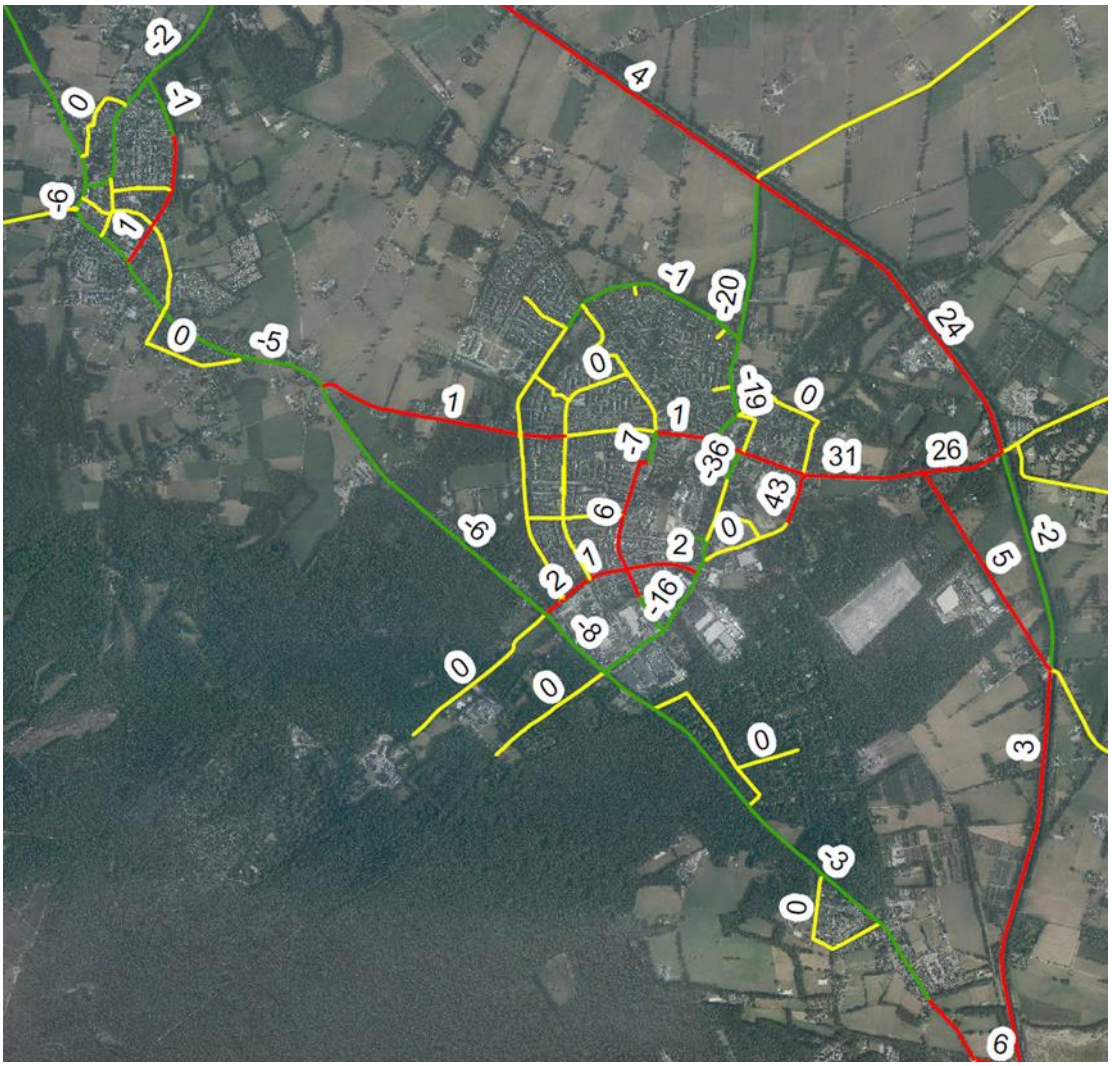
## 4.1 Plan 2 ‘’t Haagje’ min plan 1



Toename
- -490 - -1
- 0
- 1 - 267

**Kenmerk** 1273468

## 4.2 Plan 3 ‘langs het spoort’ min plan 1




Toename
- -573 - -1
- 0
- 1 - 43

# 5 Conclusies

Als onderdeel van de milieueffectrapportage voor het Inpassingsplan Mayr Melnhof en de aanvraag omgevingsvergunning van Mayr Melnhof zijn alternatieve ontsluitingswegen in het gebied direct rond Mayr Melnhof beschouwd.

De stikstofdepositie-effecten van die alternatieven zijn voor de gebruiksfase doorgerekend met Aerius op basis van aangeleverde verkeersmodelberekeningen hiervoor.

Uit de resultaten blijkt dat:

- De verkeersontsluitingalternatieven leiden tot relatief beperkte veranderingen van de verkeersstromen in Eerbeek.
- Als gevolg van de veranderende verkeerstsromen worden stikstofdepositie-effecten berekend in Natura2000 gebieden. Het alternatief ’t Haagje leidt tot de grootste toename aan stikstofdepositie, namelijk 0,08 mol/hectare/jaar op Veluwe en 0,01 mol/hectare per jaar op Landgoederen Brummen. De drie alternatieven ten oosten van Mayr Melnhof, met verkeersontsluiting langs het spoor, leiden tot een toename van 0,01 mol/hectare/jaar in genoemde twee gebieden. De keuze van één van deze alternatieven betekent dat er, ten behoeve van de milieueffectrapportage, een Voortoets en eventueel een Passende Beoordeling noodzakelijk is om de natuureffecten nader vast te stellen.
- Gezien de “5 kilometer afkap ViA15-uitspraak” van de Raad van State begin dit jaar is beschouwd wat de stikstofdepositie-effecten zijn als gevolg van verkeerseffecten verder dan 5 kilometer van Mayr Melnhof. De stikstofdepositie daarvan is niet berekend maar de verkeerseffecten op een grotere afstand dan 5 kilometer is wel bekend en die is verwaarloosbaar.
- Indien besloten wordt om niet voor een alternatieve ontsluiting te kiezen en de huidige route van en naar Mayr Melnhof te blijven gebruiken dan is er per definitie geen verschil met de huidige situatie. In dat geval wordt, in het kader van de aan te vragen veranderingsvergunning van Mayr Melnhof, de aanname getoetst dat de depositie waarop de huidige Wet natuurbescherming vergunning van Mayr Melnhof is gebaseerd niet toeneemt.