



Aanvulling milieueffectrapportage

Railterminal Gelderland

Versie : 2.0
Status : Definitief
Datum : 20 april 2021
Afdeling : Programmering



provincie
Gelderland

INHOUDSOPGAVE

Aanleiding	4
1 Nadere beschrijving relatie CUP en RTG	5
1.1 Voorafgaand in besluitvorming locatie Valburg nabij CUP	5
1.2 Benutting van het Containeruitwisselpunt (CUP).....	7
1.2.1 Huidige situatie.....	7
1.2.2 Toekomstige situatie.....	7
2 Toelichting op de noord- en middenvariant	9
2.1 Huidige situatie	9
2.2 Locatievarianten.....	11
2.2.1 Noordvariant.....	11
2.2.2 Middenvariant	12
2.2.3 Zuidvariant.....	13
2.2.4 De varianten samengevat	13
2.3 Onderscheid in milieueffecten.....	14
2.3.1 Onderscheid in effecten geluid.....	14
Effectbeoordeling gecumuleerde geluidbelasting middenvariant.....	14
Effectbeoordeling maximale geluidbelasting middenvariant.....	15
3 Geluid	17
3.1 Feitelijke en huidige akoestische situatie.....	17
4 Landschap.....	19
4.1 Effect zonnepark op varianten	19
4.1.1 Zuidvariant niet beschouwd.....	19
4.1.2 Beoordeling noord- en middenvariant met Zonnepark Overbetuwe.....	19
4.1.3 Conclusie	20
4.2 Zicht vanuit de zuidzijde op de railterminal	21
4.2.1 Zicht vanaf de Valburgsestraat en Akkerstraat:	21
4.2.2 Zicht vanaf Park 15:	23
4.2.3 Zicht vanaf Rijksweg Zuid / aansluiting Reethsestraat:	24
4.3 Zichtbaarheid van het parkeerterrein	24
5 Natuur	26
5.1 Herziene passende beoordeling.....	26
5.2 Externe werking op het Gelders Natuur Netwerk	28
5.2.1 Verstoring door licht, geluid en optische verstoring	29
5.2.2 Stikstofdepositie in het GNN en GO	30

Bijlage 1; Notitie bij Statenbrief	32
Bijlage 2; Sporenschema en dwarsprofielen varianten.....	33
Bijlage 3; Geluidsberekeningen.....	34
Bijlage 4; Visualisaties zuidzijde en kruispunt Reethsestraat/Rijksweg Zuid	35
Bijlage 5; Passende beoordeling.....	36

Aanleiding

Op 3 november 2020 ontving de provincie Gelderland, initiatiefnemer van het project Railterminal Gelderland, van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) het voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport Railterminal Gelderland (hierna: RTG)¹. De Commissie constateert dat het milieueffectrapport (hierna: MER) uitgebreid en logisch is opgezet, maar dat er geen duidelijk beeld ontstaat van de inrichting van de verschillende varianten van de RTG ten opzichte van de huidige situatie. Doordat de verschillen in de inrichting van de noord- en middenvariant niet goed zijn beschreven en de relatie met het huidige Containeruitwisselpunt (CUP) onduidelijk is, is ook niet inzichtelijk of ze terecht als niet-onderscheidend zijn beschouwd. Daarnaast ziet de Commissie nog een aantal aanvullingen op geluid, landschap en natuur die het MER zouden verbeteren.

Ten behoeve van de besluitvorming over het inpassingsplan voor de Railterminal Gelderland is op basis van het voorlopig toetsingsadvies een aanvulling op het MER opgesteld. Deze aanvulling zal opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie, waarna het definitieve advies volgt. De aanvulling op het MER en het definitieve advies worden toegevoegd aan de stukken voor de besluitvorming door Provinciale Staten over het inpassingsplan Railterminal Gelderland.

¹ <https://commissiemer.nl/adviezen/3468>

1 Nadere beschrijving relatie CUP en RTG

Reactie Commissie m.e.r. t.a.v. CUP

Volgens de Commissie is in het MER niet goed af te leiden in hoeverre de onderzochten varianten gebruikmaken van sporen die deel uitmaken van het CUP. Daarnaast gaat het MER niet in op de mogelijkheid om de functies van het CUP en de RTG te integreren. Zo is niet duidelijk of de RTG op de bestaande spoorbundel kunnen plaatsvinden of met maatregelen die tot minder ruimtebeslag leiden dan de voorgestelde varianten.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaande aan de besluitvorming het volgende te doen:

- Maak duidelijk welke voorzieningen zowel gebruikt worden door het CUP als door de varianten voor de RTG.
- Benoem wat de mogelijkheden zijn om de functionaliteiten van de RTG en het CUP te integreren. Wat betekent dit voor de gevolgen van de omgeving.

Daarnaast adviseert de commissie waarom eerdere plannen niet zijn gerealiseerd. Dit geeft een compleet beeld van keuzes die hebben geleid tot de huidige plannen.

1.1 Voorafgaand in besluitvorming locatie Valburg nabij CUP

In 2002 is er een structuurplan opgesteld voor onder meer een Multimodaal Transportcentrum (MTC) bij Valburg. Dit veelomvattende plan bestond uit de realisatie van:

- een railterminal;
- een bargeterminal (binnenvaart);
- een interne transportbaan voor vervoer van containers tussen de beide terminals;
- een bedrijventerreincomplex;
- een ondergronds distributiecentrum voor de binnenvaart.

Dit plan is door de Raad van State vernietigd, omdat onzeker was of de afzonderlijke onderdelen van het MTC in de beoogde omvang in een later stadium in een bestemmingsplan kon worden vastgelegd². In het vervolg hierop, heeft de toenmalige Stadsregio Arnhem-Nijmegen in haar Regionaal Plan 2005-2020³ het voornemen opgenomen om een railterminal te realiseren bij Valburg, in de nabijheid van het Containeruitwisselpunt (CUP) aan de Betuweroute. In 2013 hebben Provinciale Staten besloten om de mogelijkheid voor een zogenaamd Rail Opstappunt nader te gaan verkennen. Voor dit Rail Opstappunt zijn verschillende locaties in Gelderland getoetst op de vestigingsmogelijkheid van een railterminal³ (PS2013-719).

Er zijn drie varianten bij Valburg bekeken, vijf locaties in de regio Rivierengebied (rondom Tiel) en een locatie bij Emplacement Arnhem (Goederen Oost) en Kleefse Waard. Op basis van verschillende onderzoeken naar ladingstromen en bruikbaarheid en kosten voor de inrichting van de locaties bleven er twee locaties over die voor Gelderland interessant zijn voor het realiseren van een railterminal. Dit waren Arnhem Kleefse Waard en Valburg. De voorkeur ging naar Valburg vanwege de mogelijkheid om te kunnen bijladen op doorgaande treinen, vanwege de ligging aan een specifieke goederenspoorlijn de Betuweroute (geen conflict met het reizigersvervoer) en vanwege het feit dat de markt geïnteresseerd was in de ontwikkeling van deze locatie.

² <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@11231/e01980527-1//>

³ Bladzijde 24 van het inpassingsplan Railterminal Gelderland en PS2013-719

In 2016 besloten Provinciale Staten om voor de locatie bij Valburg de verschillende varianten (noord, midden en zuid) van de Railterminal op en bij het CUP⁴, verder te gaan onderzoeken. Dit onderzoek heeft geresulteerd in de Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland (MES, 2017)⁵ en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA, 2017)⁶. De varianten die zijn onderzocht in het MES en MKBA vinden hun oorsprong in de studie van Logitech. Daarin zijn verschillende varianten uitgewerkt op basis van inrichtingsschetsen van de railterminal op de verschillende locaties.

Op basis van de technische haalbaarheid, de kosten en milieueffecten hebben Gedeputeerde Staten in 2017 gekozen voor een noordelijke ligging van de gewenste railterminal aan de Betuweroute in Valburg (zie bijlage 1). Daarbij maakten ze ook de keuze voor een nieuwe (noordelijke) ontsluitingsweg en een robuuste landschappelijke inpassing; een groenzone met grondwal langs de weg en de terminal. In december 2017 is door Provinciale Staten budget beschikbaar gesteld voor de verdere voorbereidingen van de RTG.⁷

In een gezamenlijke overeenkomst tussen de gemeente Overbetuwe en de provincie Gelderland heeft de gemeente vervolgens de provincie verzocht om een provinciaal inpassingsplan voor de RTG op te stellen. De start van het inpassingsplan hebben Gedeputeerde Staten in 2018 bekendgemaakt. Tegelijkertijd hebben zij besloten om geen Milieueffectrapport op te laten stellen op basis van de uitgevoerde milieueffecten-beoordeling⁸.

In maart 2019 werd het Ontwerp-inpassingsplan voor de RTG vrijgegeven door Gedeputeerde Staten, waarna het 6 weken ter inzage is gelegd. Echter, vanwege de uitspraak op 29 mei 2019 waarin de Raad van State oordeelde dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in strijd is met Europese natuurwetgeving, ontstond de verplichting om een milieueffectrapport op te stellen. Significante negatieve effecten met betrekking tot stikstofuitstoot waren namelijk niet op voorhand uit te sluiten.

In november 2019 hebben Gedeputeerde Staten dan ook besloten een milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen voor Railterminal Gelderland. De varianten die eerder in de Milieueffectenstudie (MES) uit 2017 zijn onderzocht, zijn in de MER opnieuw beschouwd. Het ontwerp-inpassingsplan is samen met het milieueffectrapport en enkele ontwerpbesluiten in het najaar van 2020 ter inzage gelegd.

⁴ Zie toelichting van het Provinciaal inpassingsplan bladzijde 24, PS2013-719

⁵ Zie bijlage 3 van het Provinciaal inpassingsplan

⁶ Zie bijlage 1 van het Provinciaal inpassingsplan

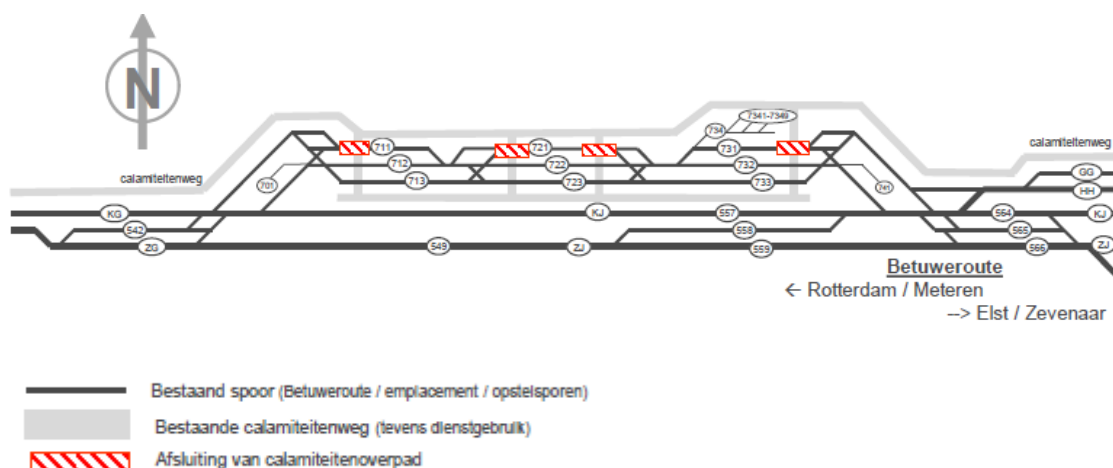
⁷ PS2017-667

⁸ PS2018-272

1.2 Benutting van het Containeruitwisselpunt (CUP)

1.2.1 Huidige situatie

Ter hoogte van Valburg ligt aan de Betuweroute een emplacement met Container Uitwissel Punt (CUP). Het CUP bestaat uit 3 sporenbundels, kopsporen (doodlopend spoor) en opstelsporen. Aan de oost- en westzijde sluit het CUP aan op de Betuweroute. Op onderstaande afbeelding is de huidige situatie weergegeven van het CUP en de Betuweroute in een spoorschema:



Het CUP te Valburg wordt gebruikt voor de volgende functies:

- Doorrijden: goederentreinen tussen de Rotterdamse haven en grensovergang Oldenzaal/Bentheim die via de Betuweroute en de boog bij Elst rijden, rijden volgens dienstregeling over het CUP;
- Opstellen: het CUP wordt gebruikt voor het opstellen van materieel (locomotieven, wagons met lading);
- Bijsturen: bufferlocatie, bijvoorbeeld bij congestie op het net in Nederland of Duitsland;
- Splitsen en combineren: bij de aanleg van het CUP is rekening gehouden met een vervoerssysteem van splitsen en combineren van goederentreinen op het CUP.

Het CUP biedt géén mogelijkheid voor het laden, lossen en overslaan van laadeenheden vanaf het spoor (per trein) naar de weg (per vrachtwagen) en vice versa. Met de realisatie van de RTG wordt wel in deze mogelijkheid voorzien. Het CUP blijft een afzonderlijke inrichting.

1.2.2 Toekomstige situatie

ProRail heeft aangegeven dat de RTG geen verstoring mag opleveren op de hoofdbaan Betuweroute en dat de functies van het CUP volledig beschikbaar moeten blijven. Er dienen op het CUP altijd drie geëlektrificeerde sporen beschikbaar te blijven. Dat betekent dat welke variant ook wordt gekozen, het huidige aantal beschikbare spoorbundels gehandhaafd moeten worden. Er kan dus geen gebruik worden gemaakt van de CUP-sporen om goederentreinen te laden en te lossen. Dit is ook in het kader van veiligheid van belang, zodat er tussen het CUP en de railterminal sprake is van een afscheiding en er niet zomaar vanaf de railterminal naar de Betuweroute kan worden gekomen. Dat betekent dat bij de middenvariant, die zoveel mogelijk gelegen is binnen de grenzen van het huidige CUP, er voor de railterminal geen gebruik kan worden gemaakt van de CUP-sporen als terminalspoor. Voor deze variant moeten er dus nieuwe sporen worden aangelegd voor het laden en lossen van goederentreinen.

Het CUP heeft wel voldoende capaciteit beschikbaar om de aansluiting vanaf de Betuweroute naar de RTG te faciliteren. Om goed te kunnen functioneren als railterminal voor diverse vervoersconcepten, is het van

belang dat in de nabijheid van de Railterminal Gelderland voldoende opstel- en rangeercapaciteit beschikbaar is (treinen, treindelen en losse locs). Het CUP biedt deze mogelijkheden.

In de noord- en middenvariant in het MER wordt de railterminal op zodanige wijze ontsloten, dat de treinen van en naar de Railterminal Gelderland op deze wijze gebruik kunnen maken van het CUP.

In een conventionele situatie is het rangeren en opstellen van treinen essentieel omdat een railterminal niet is voorzien van bovenleiding. De geëlektrificeerde treinen op de Betuweroute worden in die situatie op het CUP voorzien van een diesellocomotief en de railterminal opgetrokken, om geladen en gelost te worden.

Echter, door te kiezen voor een duurzame terminal, waar treinen 'zeilend binnenkomen' (uitrollen vanaf de Betuweroute) is rangeren en het vervangen van locomotieven niet meer nodig. Wel blijft er voldoende spoorlengte nodig om vanaf de railterminal op snelheid te komen voordat de trein de Betuweroute weer op kan rijden. Die spoorlengte is, samen met het spoor op het CUP, beschikbaar.

De zuidvariant wordt rechtstreeks aangesloten op de Betuweroute. Hierdoor zijn de emplacementsporen van het CUP onbereikbaar en moet een eigen emplacement worden aangelegd voor het opstellen, rangeren en op snelheid komen van treinen. In een zuidvariant is 'zeilend binnenkomen' ook mogelijk, maar moet het emplacement net als het huidige CUP worden geëlektrificeerd.

2 Toelichting op de noord- en middenvariant

Aanbevelingen Commissie t.a.v. onderscheid Noord- en Middenvariant

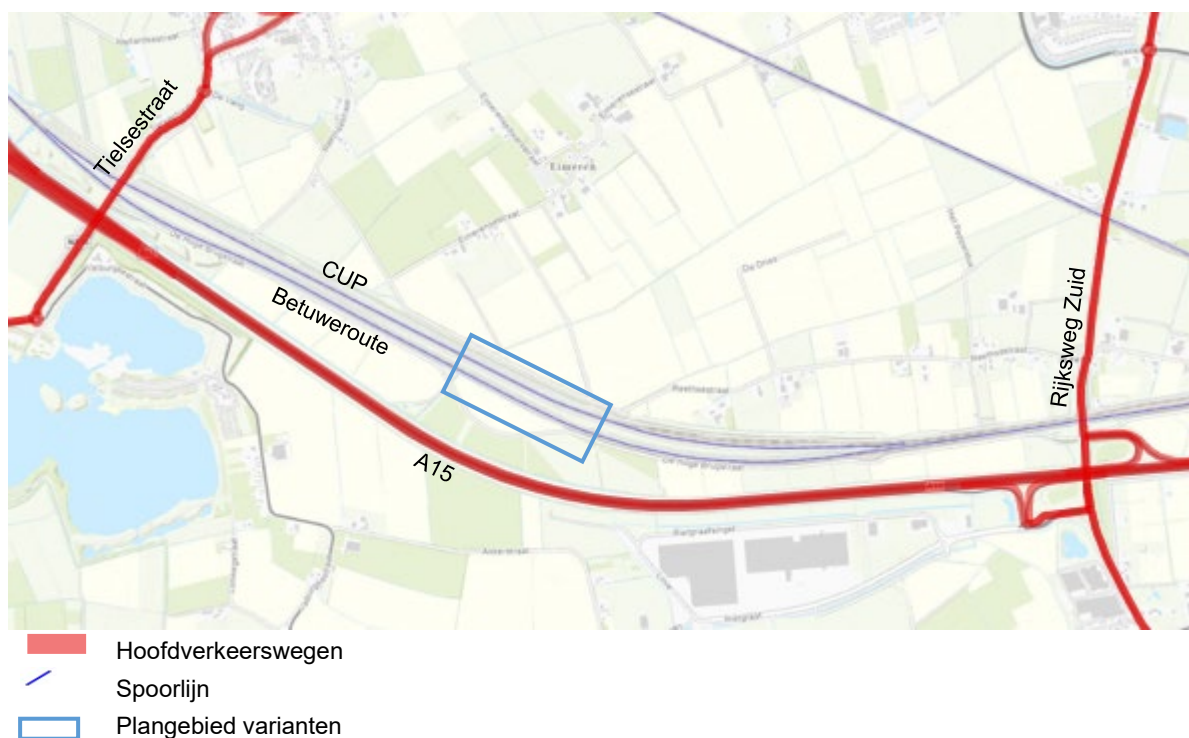
De Commissie vindt dat het MER niet duidelijk maakt welke maatregelen nodig zijn in de verschillende varianten. De commissie adviseert om van de beoogde eindsituatie in beeld te brengen wat de toekomstige situatie is ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij moet ook helder worden gemaakt dat waarom de milieueffecten niet onderscheidend zijn.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming het volgende te doen:

- laat de huidige en toekomstige situatie van de varianten zien (inclusief sporen en verharding) en geef duidelijk aan op welke onderdelen de Noord- en Middenvariant van elkaar verschillen of juist overeenkomen;
- onderbouw waarom de verschillen tussen de Noord- en Middenvariant niet leiden tot onderscheidende gevolgen voor de omgeving.

2.1 Huidige situatie

Het plangebied bestaat grotendeels uit agrarisch gebied en infrastructuur van het CUP. In de nabije omgeving ligt de Betuweroute en de A15. Het CUP loopt direct langs de Betuweroute. Net voor het viaduct aan de linkerzijde van de Tielsestraat is de westelijke aansluiting van het CUP op de Betuweroute. De oostelijke aansluiting zit aan de linkerzijde van het viaduct van Rijksweg Zuid. Ten noorden van het CUP zijn de infrastructurele voorzieningen door middel van een wal met begroeiing landschappelijk ingepast. De ingang van het CUP per auto bevindt zich aan de Reethsestraat. De Reethsestraat wordt vanaf Rijksweg Zuid gebruikt als doorgaande route richting Valburg. Parallel aan de Betuweroute bevindt zich aan de zuidzijde de Hoge Brugstraat. In onderstaande overzichtskaart is de huidige situatie van het plangebied weergegeven en zijn enkele impressie foto's opgenomen.



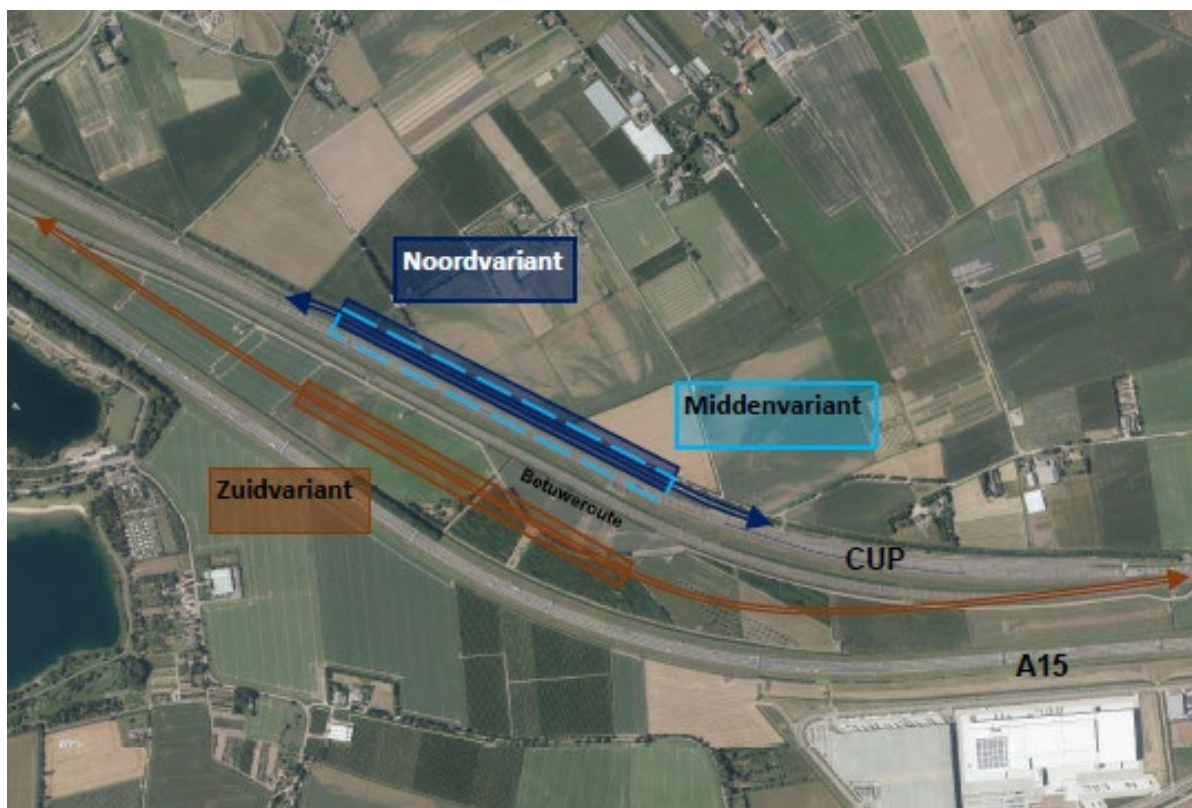
Figuur 1: Overzichtskaart huidige situatie



Figuur 2: impressies huidige situatie

2.2 Locatievarianten

Er zijn een aantal locatievarianten voor de railterminal mogelijk: een variant ten noorden van het huidige CUP, op de middenbundel van het CUP en een variant ten zuiden van de Betuweroute. Deze locatievarianten heten respectievelijk de noord-, midden- en zuidvariant en zijn in het MER onderzocht, zie figuur 3. Op advies van de Commissie volgt in onderstaande paragrafen een nadere omschrijving van de noord- en de middenvariant.

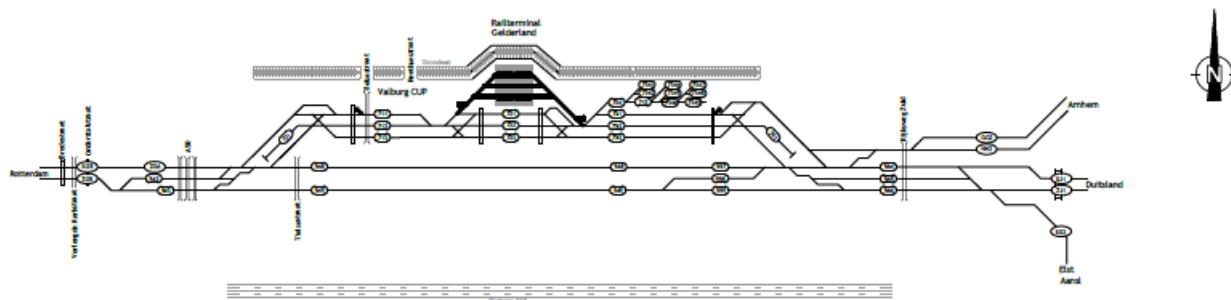


Figuur 3: Globale liggen locatievarianten (vergrote versie zie bijlage 2)

2.2.1 Noordvariant⁹

In de Noordvariant worden de benodigde sporen voor de railterminal ten noorden van het CUP gerealiseerd. Er hoeven hiervoor op het CUP geen sporen te worden verlegd en kunnen terminals sporen met de gewenste lengte van 750 meter worden gerealiseerd. Voor de eindfase met 90.000 laadeenheden zijn drie terminals sporen benodigd. Daarnaast is ruimte benodigd voor het opstellen van laadeenheden, opstelstroken en rijbanen voor vrachtwagens, ruimte voor de kraanbaan, parkeerplaatsen en een poortgebouw. Omdat hiervoor te weinig ruimte beschikbaar is op het huidige terrein van het CUP moet de bestaande geluidswal ten noorden van het CUP, inclusief sloten en openbare weg (Reethsestraat) over een lengte van 800 meter worden verlegd om voldoende ruimte te creëren.

⁹ Zie bijlage 2 met dwarsdoorsnedes en spoorschema voor alle varianten. Voor de volledigheid is hierin ook de zuidvariant opgenomen



Figuur 4: Spoorschema Noordvariant. De dikgedrukte sporen zijn de nieuwe sporen voor de RTG (vergrote versie zie bijlage 2).



Figuur 5: Dwarsprofiel Noordvariant (vergrote versie zie bijlage 2)

De noordvariant samengevat:

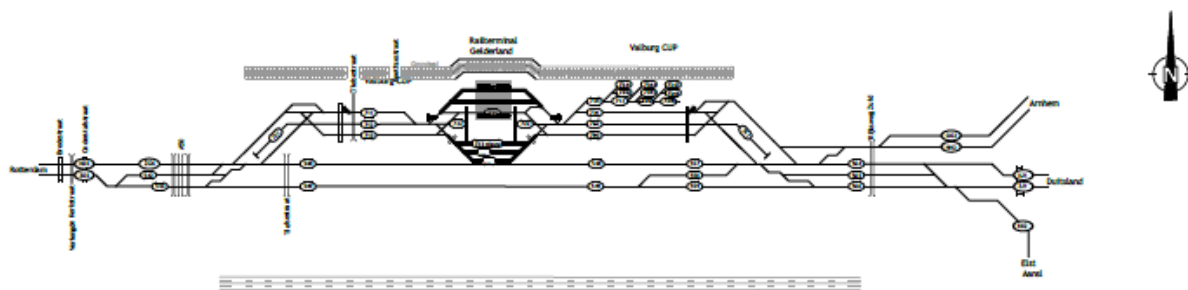
- Aanleg van 3 terminalsporen ten noorden van het CUP met gewenste lengte van ieder 750 m.
- Lengte terminalterrein 800 m.
- Extra ruimtebeslag: 10 ha.
- Verlegging van de bestaande geluidswal, sloten en openbare weg Reethsestraat.
- De voorzieningen moeten rekening houden met de kruisende hoogspanningsleiding.
- Geen wijzigingen op de sporen van het CUP buiten aanleg aansluitende sporen tussen CUP en railterminal.

2.2.2 Middenvariant ¹⁰

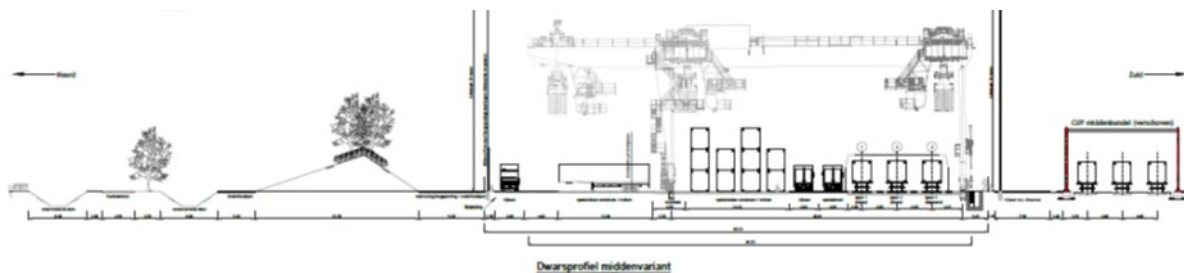
De middenvariant is zoveel mogelijk ontworpen binnen de bestaande begrenzing van het CUP om het ruimtebeslag van de terminal te beperken. Niettemin moet voor de eindfase met 90.000 laadeenheden de huidige geluidswal van ProRail worden verplaatst. Alleen door de huidige grondwal net als in de noordvariant te verplaatsen, kunnen de terminalsporen met een lengte van 750 meter (Europese standaard voor treinlengtes) worden aangelegd. De terminal is in de eindfase in de middenvariant qua functionaliteit vergelijkbaar met de noordvariant. In de middenvariant wordt voor de railterminal één spoor (721 op het spoorschema) van het CUP ingericht voor de terminal. Er worden twee nieuwe sporen voor de terminal aangelegd ten noorden van het huidige spoor (721). Dit betekent dat de drie dikgedrukte noordelijke sporen op het spoorschema de terminal betreffen. Ter vervanging van het spoor op het CUP, moet een nieuw spoor op het CUP met dezelfde lengte en beveiliging worden aangelegd. Dit bestaat, zoals het spoorschema aangeeft uit 3 nieuwe sporen onder elkaar (spoor 723 nieuw en twee extra sporen). Op het spoorschema zijn dit de drie onderste sporen die dikgedrukt zijn. Het huidige tussenliggende spoor (722) wordt onderbroken, voor de benodigde afstanden.

¹⁰ Zie bijlage 2 met dwarsdoorsnedes en spoorschema voor alle varianten. Voor de volledigheid is hierin ook de zuidvariant opgenomen

Door gebruik te maken van het huidige spoor van het CUP is de ligging van de middenvariant 60 meter zuidelijker ten opzichte van de noordvariant. De afstand ten opzichte van de ligging van de eerste woonbebouwing is vergelijkbaar.



Figuur 6: Sporenschema Middenvariant. Dikgedrukt zijn de nieuw aan te leggen sporen (vergroete versie zie bijlage 2).



Figuur 7: Dwarsprofiel Middenvariant (vergroete versie zie bijlage 2)

De middenvariant samengevat

- Aanleg van 2 nieuwe sporen voor de terminal met een lengte van 750m.
- Gebruik van 1 spoor van het CUP voor de terminal.
- Aanleg van nieuwe sporen op het CUP om functionaliteit CUP te behouden.
- Lengte terminalterrein 750 m.
- Extra ruimtebeslag: 3,9 ha.
- De geluidswal moet deels afgegraven worden en verplaatst worden om ruimte te creëren.
- De voorzieningen moeten rekening houden met de kruisende hoogspanningsleiding.

Uitbreiden van de railterminal naar meerdere sporen in zuidelijke richting is geen mogelijkheid. De kosten voor het verwijderen van elektrificatie en beveiligingen op de bestaande CUP-sporen en deze om te bouwen naar terminalspoor en het herinvesteren in evenzoveel aan te leggen kostbare nieuwe CUP-sporen zijn (te) hoog.

2.2.3 Zuidvariant

De Zuidvariant in het MER komt ten zuiden van de Betuwelijn, tussen de Betuwelijn en de Rijksweg A15. Voor de Zuidvariant moeten naast nieuwe terminalsporen ook nieuwe emplacementsporen worden aangelegd. Dit vraagt om een aanzienlijk groter ruimtebeslag en hoge kosten. Deze variant is niet uitgewerkt in een sporenschema.

2.2.4 De varianten samengevat

Voor de noordvariant is ca. 10 ha nieuwe grond nodig, voor de Zuidvariant ca. 35 ha. De middenvariant vraagt de minste extra ruimte, hiervoor is ca 4 ha nodig. Bij de varianten zijn in het MER diverse

ontsluitingsalternatieven onderzocht. De ontsluitingsalternatieven zullen in de Midden- en Noordvariant nagenoeg niet verschillen. Voor de Zuidvariant zijn in het MER andere ontsluitingsalternatieven meegenomen.

2.3 Onderscheid in milieueffecten

Door het aanpassen van de middenvariant op de eisen van ProRail is in de MES en ook in het MER geconcludeerd dat de noord- en middenvariant fysiek erg dicht bij elkaar liggen (scheelt 60 meter), elkaar voor een groot deel overlappen qua ruimtebeslag en de afstand en de ligging tot de bebouwing vergelijkbaar is. Dit is zichtbaar in de uitgewerkte spoorchema's en toelichting. Hierdoor zijn de milieueffecten voor nagenoeg alle milieuthema's (met uitzondering van landschap) niet onderscheidend en daarom in het MER als één variant beschouwd.

Voor landschap zijn de noord- en middenvariant wel apart beoordeeld op milieueffecten in verband met het verschil in ligging van de grondwal. Bij de beoordeling van de aspecten luchtkwaliteit en geluid is (worst-case) gekeken naar de noordvariant, omdat deze het dichtst bij de gevoelige bestemmingen ligt. De grondwal wordt in de midden- en noordvariant verlegd naar het noorden of aangepast. Uitgangspunt is dat in beide varianten de nieuwe grondwallen 5 m hoog worden.¹¹ Voor geluid is verkeer bepalend in de gecumuleerde geluidsbelasting, daarmee zijn de ontsluitingsalternatieven onderscheidend voor de geluidsbeoordeling en niet de locatie van de terminal.

2.3.1 Onderscheid in effecten geluid

De Commissie geeft in het voorlopig toetsingsadvies aan dat de positie van de grondwal mogelijk invloed heeft op de geluidbijdrage van de terminal. De Commissie mist een onderbouwing waaruit blijkt dat de akoestische verschillen tussen de noord- en middenvariant niet onderscheidend zijn. In onderstaand paragraaf wordt dit toegelicht:

Effectbeoordeling gecumuleerde geluidbelasting middenvariant

Voor de middenvariant geldt, dat de geluidbelasting van de activiteiten op de railterminal zelf op de woningen ten noorden van de terminal door de grotere afstand (circa 60 meter ten opzichte van de noordvariant) iets lager zal zijn dan de noordvariant. Voor de maatgevende (lijn)bronnen van het RTG (reachstacker, sporen) bedraagt deze vermindering op basis van het verschil in afstand afgerond maximaal 1 dB.

De cumulatieve geluidbelasting wordt bepaald door andere maatgevende geluidbronnen (reeds bestaande geluidbronnen waaronder de wegen en spoorwegen) en het onderliggend wegennet (zie de resultaten van de ontsluitingsalternatieven). De verschillen in ontsluitingsalternatieven voor de noord- en middenvariant zijn niet relevant. Dit betekent dat er ten gevolge van een vermindering van 1 dB van de bijdrage van het RTG geen sprake zal zijn van een relevant verschil in effectbeoordeling tussen de noordvariant en middenvariant in de cumulatieve geluidsniveaus.

Dit is ook af te leiden uit de resultaten van hoofdstuk 6 uit het akoestisch onderzoek (bijlage 6 van hoofdrapport MER) omdat er geen onderscheidend verschil is vastgesteld in de effecten tussen de noord en zuidvariant. Wanneer alternatief 5 (de voor de locatievariant zuid uitgewerkte ontsluitingsalternatief, die nog verder van de woningen aan de noordzijde gelegen is ten opzichte van de middenvariant) vergeleken wordt met de alternatieven van de noordelijke locatievariant (zie tabel 6.3 van het Akoestisch onderzoek Railterminal Gelderland), dan blijkt dat deze zuidvariant geen (extra) positief effect laat zien voor de effectbeoordeling ten opzichte van de noordelijke locatievariant.

¹¹ Pagina 47 Milieueffectrapportage

Bij zowel de noord- als middenvariant zal sprake zijn van een (vershoven) grondwal van 5 meter hoog. Deze grondwal ligt in beide locatievarianten relatief gezien op dezelfde afstand van de maatgevende geluidbronnen. Een relevant verschil ten aanzien van de geluidwerende werking van deze geluidwallen is dus ook niet aan de orde.

Tot slot is het effect ten gevolge van het RTG voor de locatievariant noord in combinatie met de ontsluitingsalternatieven afgewogen en als aanvaardbaar beoordeeld. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van het RTG bedraagt in de noordvariant 45 dB(A) etmaalwaarde. Maatgevend hierbij zijn de woningen aan de Eimerensestraat, direct ten noorden van het RTG. In het gemeentelijk geluidbeleid wordt voor deze woningen uitgegaan van een referentieniveau van het omgevingsgeluid van 40 tot 45 dB(A). Dit betekent dat de geluidbelasting ten gevolge van het RTG binnen de gebiedstypering past. In die zin zal een (iets lagere) geluidbelasting bij keuze voor een middenvariant ook niet onderscheidend zijn.

Geconcludeerd kan worden dat de middenvariant voor wat betreft het aantal geluidgehinderden, net zoals voor de zuidvariant, niet relevant zal verschillen van de noordvariant. Dit betekent dat de effecten voor de middenvariant gelijk zullen zijn aan ontsluitingsvarianten 1A, 1B, 2, 3, 4 en Bouwsteen i die uitgewerkt zijn voor de noordelijke locatievariant. In tabel 1 is deze effectbeoordeling opgenomen.

1A Dienstweg	1B Nieuwe weg	2 Tunnel	3 Tielsestr	4 Reethsestr	Bouwsteen i Viaduct
0/+	0/+	0/+	0/+	0/-	0/+

Tabel 1 Effectbeoordeling geluid ontsluitingsalternatieven bij middenvariant (criterium aantal gehinderden)

Effectbeoordeling maximale geluidbelasting middenvariant

De maximale geluidniveaus zijn voor de middenvariant op vergelijkbare wijze berekend als voor de twee andere locatievarianten. In bijlage 3 zijn de resultaten opgenomen.

In tabel 2 zijn de aantallen woningen weergegeven waarvoor de streefwaarden voor de maximale geluidniveaus worden overschreden ten gevolge van de containerhandeling op het terrein voor zowel de locatievariant noord als de locatievariant zuid. Beoordeeld wordt de maatgevende nachtperiode.

Locatievariant	Aantal woningen boven streefwaarde	Hoogste belasting nachtperiode
Noord	10	60 (Eimerensestraat 25 Elst)
Zuid	21 ¹⁾	55 (Valburgsestraat Slijk-Ewijk)
Midden	11 ¹⁾	58 (Eimerensestraat 25 Elst)

¹⁾ Hieronder valt ook de camping aan de Valburgsestraat 41. Deze is als één woning meegerekend

Tabel 2 Beoordeling maximale geluidniveaus ten gevolge van containerhandeling in nachtperiode, middenvariant

De maximale geluidniveaus bedragen bij de middenvariant maximaal 56 dB(A) in de dagperiode (beoordeling op begane grond niveau) en 58 dB(A) in de avond- en nachtperiode (beoordeeld op de tweede of hogere verdiepingen). Dit is 2 dB lager¹² dan in de noordelijke variant. Hiermee is net als in de andere varianten sprake van een relevant effect, aangezien deze piekniveaus hoorbaar zullen zijn bij de woningen en hoger zijn dan de ambitiewaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid. Vanwege de verschuiving naar het zuiden vindt er bij één woning (camping) ten opzichte van de noordelijke variant een extra overschrijding plaats van de

¹² Het verschil in dB is iets groter dan voor de lijnbronnen omdat het hier puntbronnen betreft waarvan de geluidniveaus sneller afnemen met de afstand vanwege de andere wijze van geometrische uitbreiding

ambitiewaarden ten opzichte van de noordelijke variant. Ook bij keuze voor deze variant wordt echter voldaan aan de bovengrenzen van het gemeentelijk beleid.

Samenvattend betekent dit beschouwend:

- De bijdrage van de activiteiten op het RTG terrein op het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de middenvariant ten hoogste 1 dB lager zijn dan in de noordvariant.
- De gecumuleerde geluidbelasting niet verschilt in de midden- en noordvariant.
- Er 1 woning extra boven de streefwaarde voor het maximale geluidsniveau blijkt in de middenvariant ten opzichte van de noordvariant.
- De midden- en noordvariant in de effectbeoordeling niet onderscheidend zijn.

3 Geluid

3.1 Feitelijke en huidige akoestische situatie

Reactie Commissie m.e.r. in het Voorlopig toetsingsadvies

Het hoofdstuk Geluid van het MER mist volgens de Commissie de feitelijke akoestische situatie. Voor omwonenden is een vergelijking met de feitelijke situatie waardevoller, omdat die beter te vergelijken is met de toekomstige situatie dan een, vaak nog fictieve, autonome situatie.

De Commissie beveelt daarom aan om de huidige akoestische situatie in beeld te brengen en te vergelijken met het plan, zoals dit ook is gebeurd in het akoestisch onderzoek behorend bij het inpassingsplan. Vanuit deze situatie kunnen de omwonenden zich een beter beeld vormen van de akoestisch impact van de RTG op hun leefomgeving.

Ten behoeve van het inzichtelijk maken van de huidige geluidbelastingen zijn de hiervoor berekende geluidbelastingen voor zover beschikbaar in het hiervoor uitgevoerde onderzoek voor het PIP¹³ overgenomen. De woningen Valburgsestraat 21, Reethsestraat 1, Reethsestraat 1a en Reethsestraat 11a waren in dit onderzoek niet opgenomen, omdat deze bestemmingen komen te vervallen met realisatie van de noordvariant van de RTG. Voor deze woningen is de huidige geluidbelasting daarom op basis van de geluidbelasting van andere nabij (of ten opzichte van de betreffende bron vergelijkbaar) gelegen woningen ingeschat. Er is een berekening gemaakt met en zonder bijdrage van de (vergonde) geluidbelasting van het CUP, omdat niet bekend is in welke mate op het CUP feitelijk activiteiten plaatsvinden. Op deze manier wordt een bandbreedte berekend. De huidige geluidbelastingen zijn vergeleken met de referentiewaarden. In bijlage 3 zijn de resultaten in detail opgenomen. In de tabellen 2 en 3 zijn de resultaten samengevat met het inzichtelijk maken van de huidige situatie.

Geluidbelastings- klasse	Aantal gehinderden									
	Huidig - CUP	Huidig + CUP	Referentie	1A	1B	2	3	4	5	BS-i
43-47 dB	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
48-52 dB	1,7	1,2	0,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,2	1,2
53-57 dB	9,9	10,7	11,9	10,3	10,7	10,3	10,7	6,3	12,3	10,7
58-62 dB	2,8	2,8	3,4	3,4	1,7	3,9	2,8	9,0	3,4	1,7
63-67 dB	2,3	2,3	3,1	3,1	4,7	2,3	3,1	3,1	2,3	4,7
68-72 dB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
>73 dB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	17	17	19	18	18	18	18	20	18	18

Tabel 3 Aantal gehinderden van in totaal 41 woningen (circa 90 bewoners)

¹³ PIP Railterminal Gelderland, Akoestisch onderzoek RTG van Royal HaskoningDHV, kenmerk TPBG5020-102R002F6.0, 13 februari 2020

Geluidbelastings- klasse	Aantal ernstig gehinderden									
	Huidig - CUP	Huidig + CUP	Referentie	1A	1B	2	3	4	5	BS-i
43-47 dB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
48-52 dB	0,6	0,4	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	0,4
53-57 dB	3,6	3,9	4,3	3,7	3,9	3,7	3,9	2,3	4,4	3,9
58-62 dB	1,2	1,2	1,4	1,4	0,7	1,6	1,2	3,7	1,4	0,7
63-67 dB	1,1	1,1	1,5	1,5	2,2	1,1	1,5	1,5	1,1	2,2
68-72 dB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
>73 dB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	6	7	7	7	7	7	7	8	7	7

Tabel 4 Aantal ernstig gehinderden van in totaal 41 woningen (circa 90 bewoners)

Analyse van het aantal gehinderden binnen het studiegebied in de berekende huidige geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie laat zien dat:

- Er in de huidige situatie afgerond 2 gehinderden minder zijn wanneer uitgegaan wordt van de vergunde situatie voor het CUP.
- Er in de huidige situatie afgerond 2 gehinderden (waarvan 1 ernstig gehinderde) minder zijn wanneer het CUP als geheel niet wordt meegenomen in de bepaling van het niveau.

Voor de vergelijking van de huidige situatie met de varianten geldt dat variant 4, 3 meer gehinderden (waarvan 1 ernstig gehinderde) heeft ten opzichte van de huidige situatie inclusief CUP. Alle overige varianten hebben 1 extra gehinderde ten opzichte van de huidige situatie inclusief het CUP en hebben een gelijk aantal ernstig gehinderden.

4 Landschap

4.1 Effect zonnepark op varianten

Reactie Commissie m.e.r. in het Voorlopig toetsingsadvies

Per milieuaspect beschrijft het MER welke autonome ontwikkelingen relevant zijn voor de beoordeling. Bij het aspect landschap valt op dat Zonnepark Overbetuwe niet is meegenomen. Voor de Midden- en Noordvariant is dit naar verwachting ook niet onderscheidend. De Zuidvariant is nu echter vergeleken met een groene omgeving, terwijl in de referentiesituatie een weide met zonnepanelen aanwezig is. Dit kan tot een andere beoordeling op het aspect landschap leiden. De keuze voor een locatievariant wordt hierdoor niet beïnvloed, aangezien de Zuidvariant, juist door dit zonnepark, niet gerealiseerd kan worden. De Commissie beveelt aan om de invloed van het Zonnepark mee te nemen in de beoordeling van de locatievarianten.

4.1.1 Zuidvariant niet beschouwd

In de zone tussen de A15 en de Betuweroute is door de gemeente Overbetuwe een onherroepelijke omgevingsvergunning verleend voor de realisatie van een zonnepark op nu nog agrarische percelen. Ter hoogte van de zonnevelden is de zuidvariant voorzien. Hiermee is de zuidvariant geen realistisch alternatief en wordt om deze reden niet verder beschouwd binnen het aspect landschap. Zoals aangegeven in het MER is de zuidvariant in het MER meegenomen op verzoek van de gemeente Overbetuwe en de omwonenden.

4.1.2 Beoordeling noord- en middenvariant met Zonnepark Overbetuwe.

In de omgevingsvergunning van het zonnepark is aangegeven dat er een verdere uitwerking wordt gegeven aan de principes van landschappelijke inpassing van die zonnevelden. Dit zal er onder andere toe leiden dat aan de zijde van de A15 een visueel afschermend struweel wordt gerealiseerd en langs De Hoge Brugstraat een bomenrij wordt voorzien. Deze bomenrij staat voorsnag in de noordelijke wegberm geprojecteerd, maar daar is naar ons oordeel weinig tot geen ruimte beschikbaar. Als alternatief zou in dat kader onderzoek kunnen plaatsvinden naar de mogelijkheden in de zuidelijke berm en/of rand, zoals is geadviseerd in het landschapsplan dat een bijlage vormt bij het Ontwerp PIP (en na terugkoppeling en overeenstemming hierover met de gemeentelijk landschapsdeskundige). Voorsnag wordt voor deze aanvulling uitgegaan van het vergunde plan met bomen aan de noordzijde van De Hoge Brugstraat.

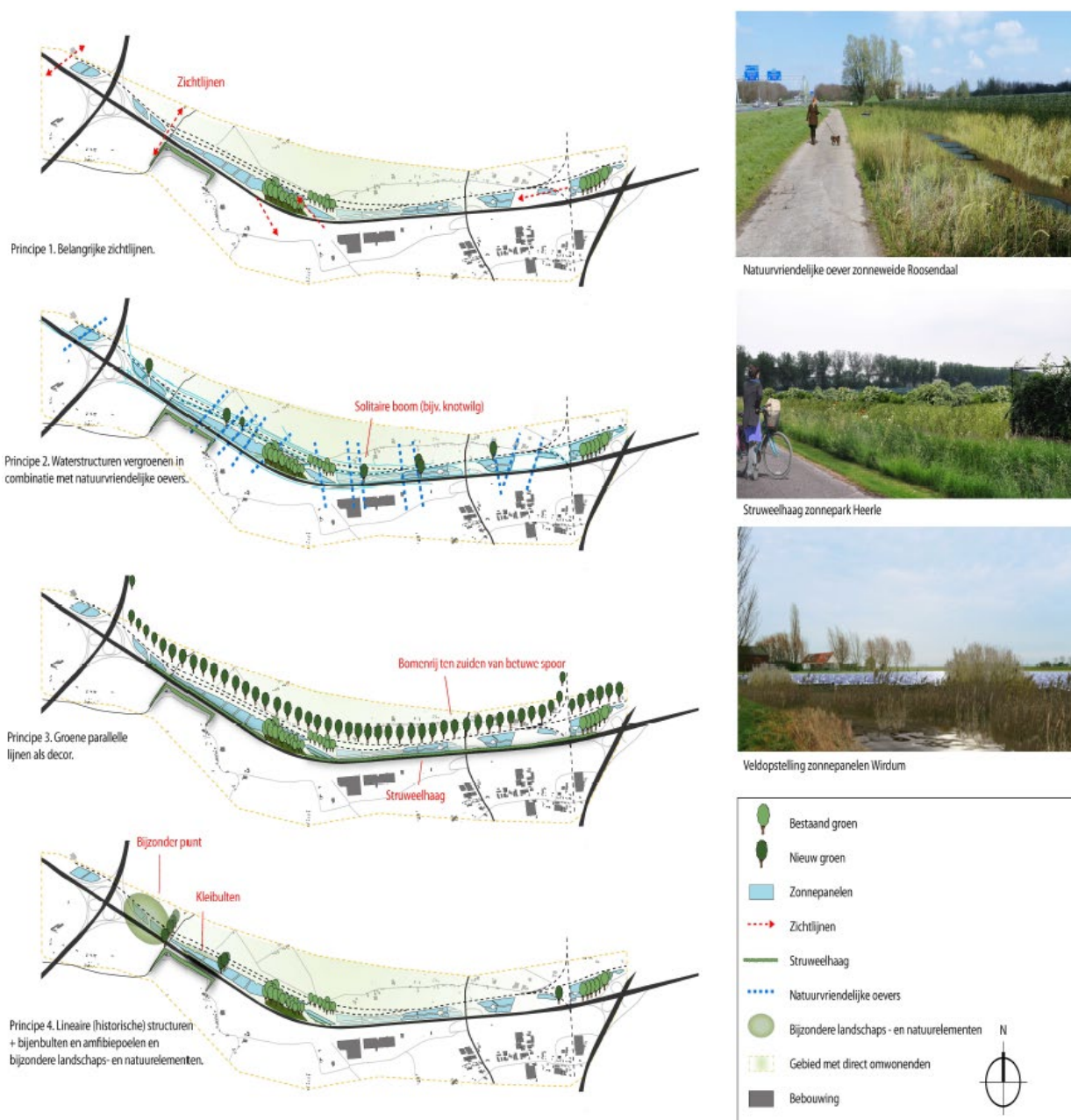
De bomen langs De Hoge Brugstraat zijn een toevoeging voor de landschappelijke inpassing van deze weg en de ecologische betekenis ervan. Voor het zicht naar de RTG is relevant dat de weggebruiker op De Hoge Brugstraat, waar er geen geluidschermen staan langs de Betuweroute, vrij zicht heeft op de RTG. Waar de schermen wel staan zal de weggebruiker alleen zicht hebben op het deel dat boven de schermen uitkomt. Dit beeld zal door het zonnepark niet wijzigen.

Voor het zicht vanaf De Hoge Brugstraat is de aanleg van de noordvariant gunstiger dan de middenvariant, omdat de noordvariant verder van De Hoge Brugstraat af is gelegen en de RTG daardoor minder prominent aanwezig zal zijn, ook omdat deze voor een groter deel schuil gaat achter geluidschermen.

Voor het zicht vanaf de A15 en vanaf openbare wegen ten zuiden van de A15 geldt dat de toevoeging van de laanbeplanting langs De Hoge Brugstraat en van struweelaanplant langs de A15 zal leiden tot meer afscherming van de RTG, hoger dan de gestapelde containers. Deze containers zullen dan ook niet meer 'kaal' in het landschap zichtbaar zijn, maar achter en tussen de landschappelijke beplanting van het zonnepark door. Daarin is nauwelijks onderscheidend of de noordvariant of middenvariant van de RTG gerealiseerd wordt, gezien de afstanden tot aan de RTG vanaf dit standpunt. Bij dergelijke lange zichtafstanden zal de RTG

deels schuil gaan achter de beplanting voor en rond de RTG en is vooral de hoeveelheid beplanting in die zichtlijn van belang voor het landschapsbeeld.

omgevingsvergunning Zonnepark Overbetuwe



Figuur 8; Inpassing Zonnepark (bron: ruimtelijke onderbouwing Omgevingsvergunning Zonnepark Overbetuwe)

4.1.3 Conclusie

De komst van het zonnepark zal, bij uitvoering van de landschappelijke inpassing, leiden tot een extra visuele afscherming van de RTG vanaf de zuidzijde. De railterminal zal daardoor minder nadrukkelijk zichtbaar zijn. Daarbij is het niet onderscheidend of de noordvariant of middenvariant voor de RTG gerealiseerd wordt. Het afschermende effect als gevolg van het zonnepark is op beide varianten vergelijkbaar en even groot.

Zowel met als zonder landschappelijke inpassing van het zonnepark zal de visuele impact van de RTG, gezien vanaf De Hoge Brugstraat, bij de noordvariant geringer zijn dan bij de middenvariant, vanwege de grotere zichtafstanden en de daardoor sterkere afschermdende werking van geluidschermen, beplanting etc. tussen de RTG en De Hoge Brugstraat. Indien de zuidvariant RTG gerealiseerd wordt, zou dit het zonnepark onmogelijk maken en dus in dat geval er ook geen visueel afschermdend effect uitgaan van het aan te leggen zonnepark.

Tabel 5: Beoordeling locatievariantenlandschap

Locatievariant	Noord	Midden	Zuid
Landschap	0 /-	0/-	

4.2 Zicht vanuit de zuidzijde op de railterminal

Reactie Commissie m.e.r. in het Voorlopig toetsingsadvies

De nadruk bij de beoordeling van de railterminal ligt op het zicht vanuit het noorden. De impact op het landschap is daarmee vooral vanuit het perspectief van omwonenden beschreven. Het zicht vanaf de A15 of het bedrijventerrein komt beperkt aan bod. De Commissie beveelt aan om bij het maken van visualisaties het eindbeeld vanuit verschillende standpunten en perspectieven te laten zien: zoals voor omwonenden, voor automobilisten op de A15 en voor weggebruikers op de Rijksweg Zuid en Tielsestraat.

In deze paragraaf is vanaf verschillende punten het perspectief op de RTG beschreven. In de bijlagen zijn diverse zijaanzichten opgenomen.

4.2.1 Zicht vanaf de Valburgsestraat en Akkerstraat:

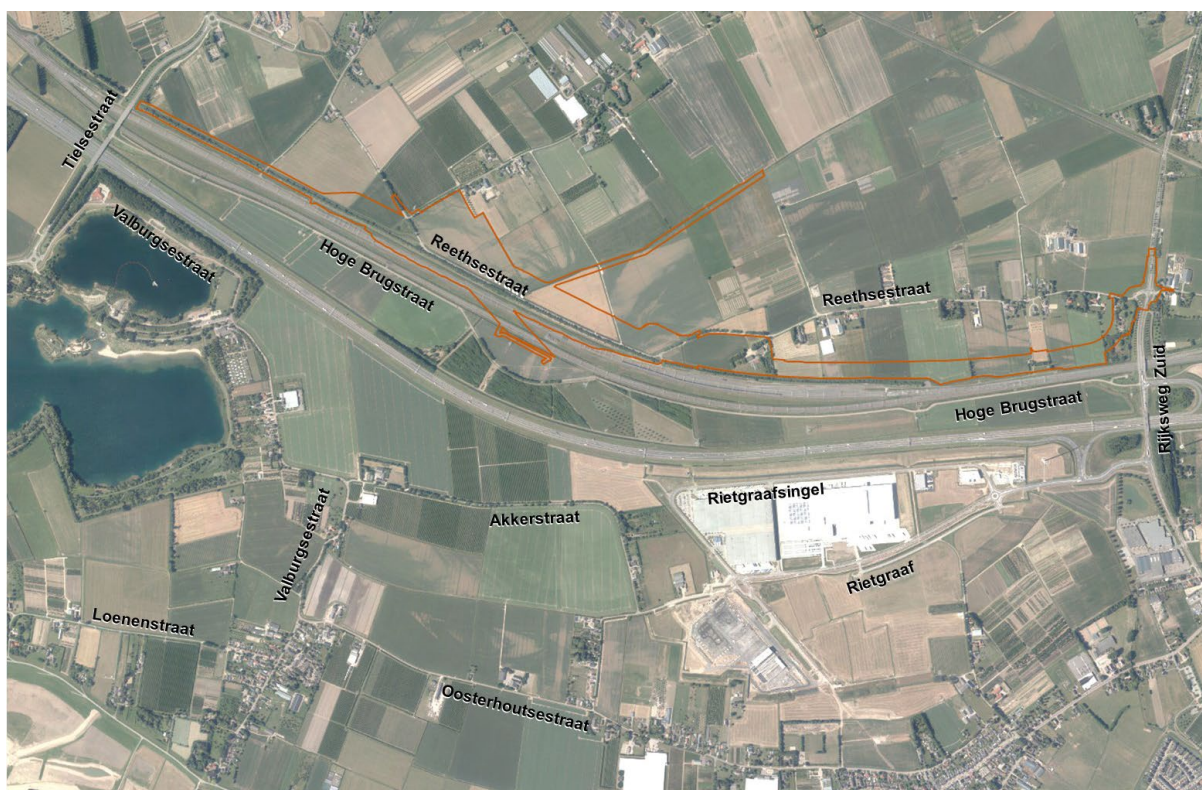
Aan de zuidzijde van de RTG zijn geen specifieke maatregelen getroffen voor een aanvullende landschappelijke inpassing. Vanuit het dorp Slijk-Ewijk is alleen aan de meest noordelijke dorpsrand zicht op de RTG. Ook is er zicht vanaf de Valburgsestraat (waaraan een aantal woningen is gelegen die met de voorzijde schuin richting RTG gericht zijn), vanaf de Akkerstraat en de Oosterhoutsestraat.

Vanaf de dorpsrand Slijk-Ewijk bedraagt de afstand tot de RTG 1,5 kilometer. Tussen die dorpsrand en de RTG heeft de laanbeplanting langs de Oosterhoutsestraat, de Akkerstraat en de bosaanplant tussen De Hoge Brugstraat en de A15 een dusdanige afschermdende werking, dat vanuit het dorp er geen zicht zal zijn op de RTG, behoudens de portaalkranen die boven de beplanting uit kunnen komen. Gegeven de zichtafstand van 1,5 kilometer gaat daar evenwel maar een gering visueel effect vanuit. Voor het zicht vanuit woningen aan de Oosterhoutsestraat tussen Slijk-Ewijk en de Nieuwedijk geldt hetzelfde als voor het zicht vanaf de noordelijke dorpsrand van Slijk-Ewijk. Vanaf de Nieuwedijk en meer oostelijk zal Park 15 en de bijbehorende groenzone rond het bedrijvenpark en plan Danenberg het zicht naar de RTG afschermen.

De afstand tussen de woningen aan de Valburgseweg (oneven nummers 11 tot 35) tot aan de RTG loopt uiteen van 700 meter tot 1.000 meter. Vanuit deze woningen is vanuit de verblijfsruimtes (woonkamers, keuken) geen of slechts een zeer beperkt zicht richting de RTG mogelijk, omdat de woningen (op nr 11 na) oostgericht zijn en de RTG noordoostelijk is gelegen. De bosontwikkeling tussen De Hoge Brugstraat en A15 zal ook hier een groot deel van het resterende zicht naar de RTG wegnemen. Voor de meeste woningen zal bovendien het zicht begrensd zijn door de woning en bedrijfsbebouwing van Valburgseweg 12, die aan de oostzijde van de weg zijn gelegen. Omdat vanuit de woningen de RTG niet of slechts zeer beperkt zichtbaar zal zijn, en indien zichtbaar onder een zeer schuine hoek vanuit de woning, zal het effect van de RTG op het uitzicht vanuit de woningen gering zijn. Dit laat onverlet dat in het kader van de gebiedsmaatregelen Knoop 38 is besloten om

ook zuidelijk van de A15 afschermende landschapsmaatregelen te gaan treffen. De provincie draagt aan dit gebiedsproces 4,5 mln euro bij, wanneer het inpassingsplan voor de RTG onherroepelijk is.

De RTG zal wel zichtbaar zijn voor passanten op het meest noordelijke deel van de Valburgseweg, A15 viaduct Tielsestraat en De Hoge Brugstraat. Voor die passanten is evenwel de beeldvorming van het bestaande, door infrastructuur gedomineerde landschap van snelweg, sporen, CUP, hoogspanningslijnen en windturbines beeldbepalend. Een RTG vormt daarin een toevoeging die een logisch onderdeel zal uitmaken van een dergelijke infrastructuurbundel. Het beeld wordt daarmee (kortstondig voor de passant) wel anders, maar de sfeer en karakteristiek van de omgeving wijzigingen niet wezenlijk.



Figuur 9: Straatnamen

Aan de hand van een beeldenreeks (zie bijlage 4) is dit effect inzichtelijk gemaakt. De meest essentiële standpunten (vanaf de Valburgseweg en vanaf bedrijventerrein Park 15) zijn daarvoor uitgewerkt.

Het zicht vanaf de Valburgseweg naar de RTG is er alleen op het westelijke deel van de RTG. Hier is namelijk vooralsnog een open veldinrichting in de zone tussen de A15 en de RTG. Het oostelijke deel wordt visueel volledig afgeschermd door de bestaande bospercelen; een langgerekte strook parallel aan de A15 in de noordberm van de A15 en een aantal bospercelen die nog in ontwikkeling zijn tussen de A15 en de Betuweroute (compensatiebossen die zijn aangelegd in het kader van de realisatie van de Betuweroute).

Op de RTG worden containers maximaal 10,5 meter hoog gestapeld. Dit zijn 4 containers van standaardformaat. Deze zullen vanuit zuidelijke richting een hoogte bereiken zoals aangegeven in de visualisaties. De hoogte zal vanwege de perspectivische werking nog altijd iets, maar niet veel hoger zijn dan de nu ook al zichtbare bovenleiding van de Betuweroute en het vrachtverkeer op de A15. Het beeld in deze richting zal dus veranderen, waarbij het huidige beeld reeds wordt bepaald door een opeenvolging van infrastructuurlijnen (A15 met verkeer, wegduidingen, bovenportalen etc. en Betuweroute en CUP met

treinen, bovenleiding en andere infrastructuur en tot slot hoogspanningslijnen voor en achter de toekomstige RTG). Daarmee wordt de RTG een toevoeging in dit ‘infrastructuurlandschap’.

De op termijn in te zetten elektrische portaalkranen (25 meter hoogte) zullen, afhankelijk van het standpunt in de omgeving, zichtbaar zijn boven de containers en/of beplanting rondom de RTG. Dat geldt ook voor de lichtmasten, al zijn die zo rank dat ze bij de bestaande zichtafstanden vanuit de omgeving overdag niet nadrukkelijk aanwezig zijn. Bij gebruik van de masten tijdens in de avond/nacht zullen niet zo zeer de masten zelf, maar wel de verlichting ervan zichtbaar zijn. In het PIP en MER wordt nader ingegaan op de effecten van licht(uitstraling) en de daarvoor beperkende maatregelen

De eerder toegelichte landschappelijke inpassing rond het (autonoom te ontwikkelen en vergunde) zonnepark tussen de Betuweroute en de A15 zal leiden tot een verdere verzachting van dit beeld, voor alle genoemde infrastructuurelementen, behalve de A15.

Daarnaast heeft de gemeente Overbetuwe de ambitie uitgesproken om een aantal extra landschappelijke maatregelen te treffen, waaronder de realisatie van een meerrijige boom- en struweelbeplanting aan de zuidzijde van de A15, vanaf de beplantingswal rond de zandwinplas het Gat van Hagen (Slijk Ewijk) tot aan de wallen langs bedrijventerrein Park 15. Deze maatregelen vinden plaats als onderdeel van de gebiedsmaatregelen Knoop 38. Beide autonome ontwikkeling zullen een verzachtende, dan wel een geheel afschermende werking hebben voor het zicht vanaf de zuidzijde van de A15 naar de RTG.

Locatievariant	Noord	Midden	Zuid
Landschap	0	-	--

Tabel 6 effectbeoordeling Valburgsestraat Akkerstraat

4.2.2 Zicht vanaf Park 15:

Vanaf Park 15 is uitsluitend zicht op de RTG in het verlengde van de bestaande hoogspanningsverbinding die bovengronds door Park 15 loopt. In het stedenbouwkundige plan voor Park 15 ligt namelijk de noordelijke ontsluitingsweg achter een grondwal. Die wal is dusdanig hoog, dat boven de wal uit hooguit een bovenste randje zichtbaar zou kunnen zijn van een 4 lagen containers.

Hierbij moet worden opgemerkt dat dit een schuin aanzicht is, waarbij tussen Park 15 en de containers bestaande bomen het zicht wegnemen (dit is met de fotomontage in bijlage 4 inzichtelijk gemaakt). De enige plek waar een zicht van betekenis zou kunnen ontstaan is vanuit de zichtlijn die ontstaat onder de bestaande hoogspanningslijn die door Park 15 loopt richting RTG. Dat is ook het standpunt, dat met een fotomontage is gevisualiseerd. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt dat ook vanaf Park15 het zicht op de RTG zeer beperkt is door de tussenliggende elementen die het zicht grotendeels afschermen. Dit zicht zal verder afnemen doordat de bestaande bospercelen en de boomgaard ten noorden van de A15 tot wasdom komen. Ook is begonnen aan nieuwbouw op het perceel rechts op die fotomontage (dus direct zuidelijk van de bestaande grondwal). Het enige open zicht dat behouden blijft is de zone met bouw- en beplantingsbeperkingen direct onder de hoogspanning. Er zal dus slechts een fragment zichtbaar zijn zoals aangegeven op de fotomontage. Het gehanteerde beeld is een ‘worst case’ weergave.

Geconstateerd kan dus worden dat het zicht vanaf Park 15 naar de RTG nihil is en er dan ook in geen van de varianten negatieve landschappelijke effecten optreden vanaf het bedrijventerrein naar de RTG.

Locatievariant	Noord	Midden	Zuid
Landschap	0	0	-

Tabel 7 effectbeoordeling Park 15

4.2.3 Zicht vanaf Rijksweg Zuid / aansluiting Reethsestraat:

Als gevolg van de ontsluiting noordvariant zal het kruispunt Reethsestraat gereconstrueerd worden. Daarvan is een aantal 3D-visualisaties uitgewerkt (zie bijlage 4), op basis waarvan geconstateerd wordt dat de belangrijkste landschappelijke en visuele wijzigingen betrekking hebben op de veranderingen in het grondvlak als gevolg van de rijbaan- en fietspadaanpassingen. De toevoeging van de VRI heeft ruimtelijk beperkte effecten en sluit aan bij het reeds bestaande beeld van infrastructuurlijnen rond de op- en afritten van de A15.

Het meer open en 'landelijke' landschap in noordelijke richting zal niet wezenlijk veranderen door de aanpassing van de kruising. Bebouwing, erfaanplant en wegbegeleidende beplanting langs de Reethsestraat en Rijksweg Zuid markeren de rand van het open landschap ten noorden daarvan. De herinrichting van de wegkruising zal ruimtelijk deel uit maken van deze verdichte rand zonder de openheid wezenlijk aan te tasten.

Locatievariant	Noord	Midden	Zuid
Landschap	0	0	0

Tabel 8 effectbeoordeling Rijksweg Zuid en Aansluiting Reethsestraat

4.3 Zichtbaarheid van het parkeerterrein

In het aan het Ontwerp PIP toegevoegde plan voor de Landschappelijke inpassing van de RTG (zie blz 18 en diverse tekstuele toelichtingen) is een verbeterde inpassing van de parkeerplaats voor vrachtwagens (ca. 22 plaatsen) uitgewerkt. In de variantenstudie van het MER wordt uitgegaan van een meer eigenstandige en solitair gelegen voorziening nabij Rijksweg Zuid. De in het Ontwerp PIP geoptimaliseerde situatie is onderdeel gemaakt van de inrichting bij de RTG en gaat schuil achter de aan te leggen noordelijke wal. De ontsluiting van het parkeerterrein vanaf de nieuwe ontsluitingsweg is voorzien met een T-aansluiting, van waar het zicht in zuidelijke richting wordt afgeschermd door de noordelijke wal met begroeiing van bomen en struweel en door het begroeide geluidsscherm in de coupure van de wal.

Vanaf de aan te leggen ontsluitingsweg vanaf de Rijksweg Zuid tot aan de RTG zal de parkeervoorziening niet of nauwelijks zichtbaar worden omdat in die zichtrichting (bij aankomen vanaf oostelijke richting) het zicht afgeschermd wordt door de aan te planten wegbegeleidende rij linden.

Conform het landschapsplan wordt ter versterking van de landschappelijke en ecologische waarden uitsluitend inheemse en een gemengde aanplant voorzien, conform de in het landschapsplan opgegeven plantsoorten, plantmaten en plantverbanden. Dit borgt de goede ruimtelijke en ecologische inpassing. Daarmee is de parkeerplaats als onderdeel van de RTG visueel aanzienlijk beter ingepast dan in eerdere planconcepten, waarbij een parkeervoorziening op afstand van de RTG werd voorzien.

De midden- en zuidvariant zijn voor wat betreft de ligging en de inrichting / landschappelijke inpassing niet verder op optimalisatie onderzocht. Er van uitgaande dat bij beide varianten het mogelijk is dat de parkeervoorziening ruimtelijk wordt geïntegreerd met de RTG (en dus niet als zelfstandig element in het landschap wordt aangelegd), zijn er ook meer mogelijkheden voor een verbeterde inpassing. Dan nog zal de

landschappelijke inpassing bij de noordvariant het best beoordeeld worden, omdat deze qua zichtbaarheid en ruimtelijke effecten op het landschap het best inpasbaar is.

Locatievariant	Noord	Midden	Zuid
Zichtbaarheid parkeerterrein	0	-	--

Tabel 9 effectbeoordeling zichtbaarheid parkeerterrein

5 Natuur

5.1 Herziene passende beoordeling

Reactie Commissie m.e.r. in het Voorlopig toetsingsadvies

Uit de passende beoordeling blijkt dat de negatieve effecten op habitattypen in Natura 2000-gebied compensatie vereist is. Het MER en de Passende beoordeling bevatten wel een onderbouwing van de afwezigheid van alternatieve oplossingen en de aanwezigheid van een dwingende reden van groot openbaar belang, maar geen uitwerking van deze compensatieplicht. Zo is niet duidelijk wanneer, waar en met welke maatregel de vereiste compensatie plaatsvindt. Ook het ontwerpbesluit voor de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming geeft hierover nog geen duidelijkheid

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming de compensatieplicht vanwege de negatieve effecten op Natura-2000-habitattypen uit te werken.

Tijdens de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland met bijbehorend MER en de ontwerpbesluiten is er door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieubeheer (RIVM) is per 15 oktober 2019 een nieuwe versie van het rekenmodel Aeries uitgebracht, te weten Aeries Calculator 2020. Met dit rekenmodel moeten de effecten van de uitstoot van stikstof op beschermde natuurgebieden worden berekend. De uitstoot van stikstof voor de railterminalis opnieuw berekend met deze nieuwe versie, conform de 'invoerinstructie AERIUS Calculator 2020'¹⁴. Ook deze invoerinstructie is aangepast ten opzichte van de vorige versie.

In de invoerinstructie AERIUS Calculator 2020 wordt geadviseerd hoe stikstofberekeningen uitgevoerd dienen te worden. Een van de aspecten die behandeld wordt, is de gebiedsafbakening voor verkeeraantrekkende werking van een inrichting, aangezien projecten kunnen leiden tot extra verkeer en vervoer van en naar het projectgebied. Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenoemde ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Het vrachtverkeer van de railterminal gaat op in het heersende verkeersbeeld vanaf de op- en afrit naar/van de A15. Hier verspreidt het vrachtverkeer van de terminal zich al richting de oost- en westzijde op de A15. Zo rijden er op een gemiddelde weekdag op de A15 ten oosten van afslag 38 circa 74.000 motorvoertuigen waarvan circa 4.000 vrachtverkeer is. Ten westen van afslag 38 is dit circa 82.000 motorvoertuigen bestaande uit 4.500 vrachtwagens. De toename van het railterminal bedraagt circa 100 tot 120 zware vrachtwagenbewegingen per gemiddelde weekdag op deze wegvakken van de A15. Een toename van circa 2,5% van het aantal vrachtwagens. Op het moment dat het zwaar vrachtverkeer is ingevoegd op de A15 en voordat het gaat uitvoegen zijn de snelheid en het rij- en stopgedrag niet meer onderscheidend van het heersende verkeersbeeld. Daarom is het verkeer vanuit de railterminal meegenomen in het rekenmodel over de hele oprit plus 200 meter op de snelweg zelf. Dit is een punt dichterbij de terminal dan in eerdere berekeningen.

¹⁴Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2020, BIJ12/TAUW, januari 2021

Tevens is in de uitgangspunten de diesel aangedreven empty handler vervangen door een elektrische empty handler, omdat deze nu realistisch in te zetten zijn op grond van beschikbaarheid en kosten.

Deze uitgangspunten en de uitkomsten van de nieuwe berekening sluiten niet meer aan bij de berekeningen van het eerdere ontwerpbesluit wat ter inzage heeft gelegen. Er is daarom een nieuwe passende beoordeling opgesteld (zie bijlagen). Uit de berekeningen blijkt dat toenames van stikstofdepositie, in zowel de aanleg- als gebruiksfase, aan de orde zijn in de volgende Natura 2000-gebieden met de volgende berekende deposities:

Natura 2000-gebied	Gebruiksfase (mol N/ha/jaar)	Aanlegfase (mol N/ha/jaar)
Rijntakken	0,14	0,16
Veluwe	0,03	0,04
Sint Jansberg	0,01	0,01
Landgoederen Brummen	0,01	0,01
De Bruuk	Geen	0,01
Zeldersche Driessen	Geen	0,01

Gelet op de zeer geringe toenames van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden Sint Jansberg en Landgoederen Brummen is een significant effect in deze gebieden uitgesloten. Voor alle habitattypen in deze gebieden geldt dat de zeer geringe toename in stikstof gedurende de aanleg- en gebruiksfase met zekerheid niet leidt tot een verandering in vegetatiesamenstelling, typische soorten of andere kwaliteitskenmerken. De ontwikkeling staat de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden daarom niet in de weg. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven verder buiten beschouwing.

Ook de zeer geringe tijdelijke toenames van stikstofdepositie in de aanlegfase in de Natura 2000-gebieden Zeldersche Driessen en De Bruuk worden buiten beschouwing gelaten. Effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven daarom verder buiten beschouwing in de passende beoordeling.

De toenames van stikstofdepositie gedurende de aanleg- en gebruiksfase in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn nader beschouwd in de passende beoordeling. De conclusie is dat voor alle habitattypen en soorten op de Veluwe significant negatieve effecten als gevolgen van de zeer geringe extra stikstofdepositie die door de aanleg en het gebruik van de railterminal wordt veroorzaakt zijn uitgesloten. Voor Natura 2000-gebied Rijntakken kan eveneens worden geconcludeerd dat RTG niet leidt tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen gezien de geringe bijdragen en het van nature voedselrijke, bufferende riviersysteem met zijn rivierdynamiek.

Vervolgens is beoordeeld of de RTG in combinatie met andere plannen of projecten alsnog kan leiden tot significante gevolgen. Dit laatste wordt in de praktijk ook wel de cumulatietoets genoemd. Er moet hierbij rekening gehouden worden met alle reeds vergunde/vastgestelde, maar nog niet gerealiseerde projecten/plannen. De eventuele effecten van deze plannen en projecten zijn juridisch toegestaan, maar maken nog geen onderdeel uit van de achtergronddepositie. Ook na deze toets kan geconcludeerd worden dat de toename in stikstofdepositie in geen enkel Natura 2000-gebied leidt tot een zelfstandig of cumulatief negatief effect. De ontwikkeling voor de RTG is hier geen belemmering voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Gelet hierop is er geen noodzaak tot mitigatie of het doorlopen van de ADC-toets.

In het MER zijn destijds alle alternatieven negatief beoordeeld als gevolg van een mogelijk significant effect op Natura 2000-gebied de Veluwe door de toename in stikstofdepositie. Met de nieuwe Passende

Beoordeling scoren alle locatievarianten en ontsluitingsalternatieven neutraal, omdat kan worden geconcludeerd dat er geen significante effecten meer zijn op Natura 2000-gebieden door de ontwikkeling van de railterminal.

Alternatieven	1A Dienst weg	1B Nieuwe weg	2 Tunnel	3 Tielsestr	4 Reethse str	5 Zuid	Bi Viaduct
Beschermde gebieden Wnb	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 9 effectbeoordeling beschermde gebieden Wnb

Vanwege de nieuw gehanteerde uitgangspunten, berekeningen en de uitkomst daarvan is een nieuwe aanvraag voor een besluit op grond van de Wet natuurbescherming voor de Railterminal aangevraagd. Dit nieuwe ontwerpbesluit ligt opnieuw ter inzage van 11 maart 2021 tot en met 21 april 2021. De eerdere aanvraag voor een besluit Wet natuurbescherming is ingetrokken. Het definitieve inpassingsplan inclusief het milieueffectrapport doorloopt vervolgens weer tegelijkertijd de procedure.

5.2 Externe werking op het Gelders Natuur Netwerk

Reactie Commissie m.e.r. in het Voorlopig toetsingsadvies

Het MER laat zien dat tussen de Betuweroute en de A15 ter hoogte van het plan, gebieden liggen die onderdeel zijn van het GNN. Het MER maakt niet duidelijk of deze gebieden gevoelig zijn voor stikstofdepositie en of het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie op deze, of andere, GNN-gebieden. Evenmin is die toekomstige geluibelasting op GNN-gebied beschreven en wat hier de mogelijke effecten van zijn.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming de gevolgen van externe werking voor de wezenlijke waarden en kenmerken van het GNN expliciet te beschrijven en op toelaatbaarheid te beoordelen.

In de omgeving van het plangebied zijn gebieden gelegen die deel uit maken van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene ontwikkelingszone (GO). De provincie Gelderland hanteert voor deze gebieden geen zogenoemde externe werking vanuit de provinciale verordening. Met externe werking wordt bedoeld dat ontwikkelingen buiten deze gebieden effecten binnen de gebieden veroorzaken. In het kader van het Milieueffectrapport (MER) worden deze effecten door externe werking alsnog beoordeeld. De mogelijke effecten door externe werking zijn:

- verstoring door licht;
- verstoring door geluid;
- optische verstoring;
- toename in stikstofdepositie.

Het plangebied voor de RTG en de invloedssfeer van mogelijke milieueffecten op GNN/GO ligt binnen deelgebied 58 Overbetuwe. Voor dit deelgebied zijn de volgende kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen aangewezen:

Kernkwaliteiten deelgebied natuur en landschap:

- variabel, agrarisch cultuurlandschap met snelle stedelijke ontwikkelingen en glastuinbouw;
- ecologische verbindingzone KAN, tevens Park Lingezegen; groenelementen binnen Park Lingezegen en bij Schuytgraaf vormen samen een groene verbinding tussen Veluwe, Nijmeegse stuwwal en Gelderse Poort en vormen de hoofdstructuur van de natuurkwaliteit in het gebied;
- cultuurhistorische waarden van de Limes, o.a. bij Elst;

- A-locatie bos Oosterhoutse bos: droog essen-iepenbos op oude standplaats;
- A-locatie bos Kasteel Loenen: droog essen-iepenbos met in het noordwesten een deel fraai elzenrijk essen-iepenbos;
- plaatselijk kleinschalige landschappen (bijv. Ressen, Eimeren) met vroegere strangen en stroomruggen, ook enkele landgoederen: Oosterhout, Loenen en Kasteel Doornenburg;
- leefgebied das;
- leefgebied kamsalamander;
- zeer rijk leefgebied steenuil;
- cultuurhistorische waarden van de stroomruggen en landgoederen, oude kavelpatronen (Slijk-Ewijk) doorbraakkolken, waterstaatswerken (o.a. zegen en weteringen, Linge);
- abiotiek: aardkundige waarden, kwel, bodem, waterreservoir;
- ecosysteemdiensten: recreatie, waterwinning;
- alle door de Flora- en faunawet of Natuurbeschermingswet beschermde soorten en hun leefgebieden in dit deelgebied.

Ontwikkelingsdoelen natuur en landschap GNN (omvorming, natuurontwikkeling):

- ontwikkeling ecologische verbinding Overbetuwe - KAN: parkachtige structuren met water en moeraszones;
- vermindering barrièrewerking A325, A15, A50, N836, N837, Betuwelijn;
- ontwikkeling oude landgoedbossen, bosranden en overgangen naar cultuurgronden;
- ontwikkeling biotopen voor vlinders, reptielen en amfibieën en vogels van cultuurlandschappen;
- ontwikkeling cultuurhistorische patronen en beheersvormen;
- ontwikkelingsdoelen natuur en landschap Groene Ontwikkelingszone;
- ontwikkeling ecologische verbinding Overbetuwe - KAN: parkachtige structuren met water en moeraszones;
- vermindering barrièrewerking A325, A15, A50, N836, N837 en Betuwelijn;
- ontwikkeling bosranden en overgangen naar cultuurgronden;
- ontwikkeling biotopen voor vlinders, reptielen en amfibieën en vogels van cultuurlandschappen;
- ontwikkeling cultuurhistorische patronen en beheersvormen.

Veel van deze kernkwaliteiten en gebieden met ontwikkelingsdoelen liggen op grote afstand van het plangebied, waardoor op voorhand effecten uitgesloten zijn. Deze kernkwaliteiten en gebieden met ontwikkelingsdoelen worden om die reden in deze effecttoetsing buiten beschouwing gelaten. Alleen die kernkwaliteiten en gebieden met ontwikkelingsdoelen waar een effect te verwachten is zijn beschouwd in onderstaande paragrafen.

5.2.1 Verstoring door licht, geluid en optische verstoring

Lichtsterkte neemt snel (kwadratisch) af over afstand. De invloedsfeer van verlichting is daarom veelal beperkt. Alleen het GNN in het plangebied zoals weergegeven in figuur 1 ondervindt een mogelijk effect door lichtinvloed ten gevolge van de ontwikkeling. In dit gebied is ook een effect door optische verstoring niet op voorhand uitgesloten. Voor het Milieueffectrapport zijn geluidsberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat ook voor het aspect geluid alleen het stukje GNN aangegeven in figuur 1 binnen de invloedsfeer ligt.

Voor de aspecten licht, geluid en optische verstoring is daarom alleen het GNN uit figuur 1 relevant dat ligt binnen deelgebied 58 Overbetuwe. Alle overige GNN en GO binnen dit deelgebied en andere deelgebieden liggen op een te grote afstand waardoor een effect door licht of optische verstoring op voorhand is uitgesloten. Die (deel)gebieden zijn om die reden voor wat betreft deze potentiële verstoringaspecten buiten beschouwing gelaten.



Figuur 10; Deel van GNN binnen mogelijke invloedssfeer van licht, geluid en optische verstoring.

Volgens het Natuurbeheerplan 2021 is het deel van het GNN uit figuur 1 aangewezen voor het beheertype N14.03 Haagbeuken- en essenbos. Kenmerkend voor dit beheertype is de soortenrijke kruidlaag met een uitgesproken voorjaarsaspect, een goed bezette struiklaag en vaak meerdere boomlagen. De bosranden kunnen bezet zijn door doornstruwelen; deze worden ook tot het beheertype gerekend. Open plekken worden vaak bezet door ruigtekruiden; ook deze vallen dan binnen het beheertype. Een aantal plantensoorten en broedvogels gelden als kwalificerende soorten voor dit beheertype. De vegetatie wordt niet beïnvloed door geluid, licht of optische verstoring buiten het gebied. Er is daarom geen sprake van een negatief effect op de (vegetatie)structuur of de kwalificerende plantensoorten. De kwalificerende broedvogels zijn bosvogels die broeden in holten, in het dichte struweel of in de dicht bebladerde boomkronen. Door hun verscholen leefwijze tijdens dit jaargetijde waarin alles in het blad staat, is er geen beïnvloeding door licht of beweging (optische verstoring). In andere delen van het jaar zijn deze soorten niet afhankelijk van deze plekken of zijn zelfs niet aanwezig (trekvogels). Een effect door licht en optische verstoring is daarom uitgesloten.

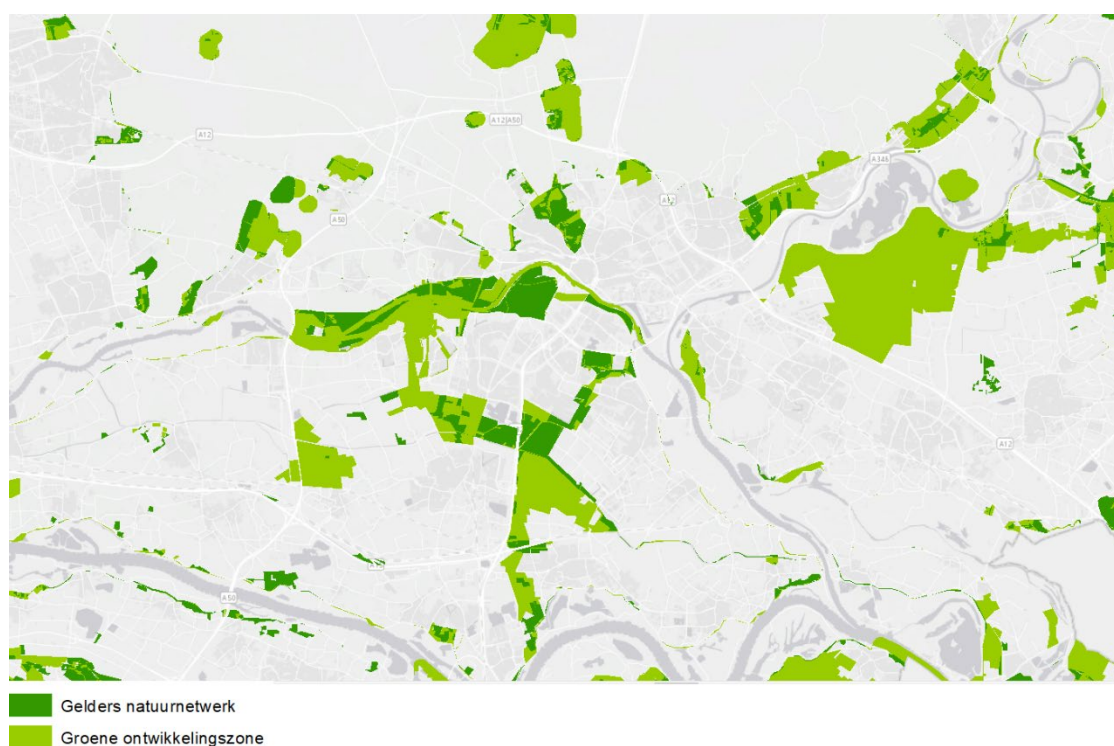
Dit deel van het GNN ligt al in een zone waar in de huidige situatie al omgevingsgeluid door o.a. wegverkeer aanwezig is. Het omgevingsgeluid door wegverkeer ligt in het GNN tussen de 50 en 60 dB(A). Het effect door geluid verschilt per vogelsoort en is afhankelijk van het gehoororgaan van de soort: per soort is er een verschil in welke geluidsfrequenties in welke geluidsterkte (goed) worden gehoord. Daarnaast is er verschil in effect door het type geluid (permanent of tijdelijk) en de levensfase van de vogel (broedend, op trek, rustend e.d.). Voor bosvogels wordt regelmatig een geluidsgrens van 42 dB(A) aangehouden waar boven een effect mogelijk is. Gelet op het voorgenoemde is dit echter geen realistische grens aangezien dit per soort en type geluid kan verschillen. Gelet op het heersende omgevingsgeluid (50 tot 60 dB(A)) is het echter onwaarschijnlijk dat dit GNN leefgebied is van geluidsgevoelige vogels. Uit de geluidsberekeningen voor het Milieueffectrapport blijkt dat in de varianten met RTG geen wezenlijke verandering zal optreden in het GNN t.o.v. van de huidige (achtergrond)situatie. Het blijft een GNN waar het omgevingsgeluid relatief hoog is, net als in de referentiesituatie. Een effect op de populatie aan bosvogels treedt daarom niet op.

Gelet op het voorgaande is het uitgesloten dat geluidsverstoring, lichtverstoring of optische verstoring een effect heeft op de kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van het GNN of GO.

5.2.2 Stikstofdepositie in het GNN en GO

Voor de ontwikkeling is een stikstofberekening uitgevoerd in AERIUS Calculator 2020. In figuur 2 staat het GNN en GO aangegeven waar een toename in stikstofdepositie optreedt door de RTG. Uit het Natuurbeheerplan 2021 blijkt dat de delen van het GNN/GO met stikstofgevoelige natuur (zoals heiden en

voedselarme bossen van zandgronden) vooral binnen de Natura 2000-gebieden liggen. In de Passende beoordeling is geconcludeerd dat significante effecten op de Natura 2000-doelen zijn uitgesloten. Effecten op het GNN en GO binnen het Natura 2000-gebied zijn daarom eveneens uitgesloten. Het GNN/GO buiten het Natura 2000-gebied bestaat grotendeels uit (voedselrijke) bossen en graslanden die niet gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Er zijn kleine delen aanwezig van het GNN/GO met moerasnatuur, hier zijn echter niet de stikstofgevoelige moerasnatuur als veenmosrietland of trilvenen aanwezig. Het betreft moerassen in het rivierengebied waar sprake is van voedselrijke omstandigheden. Deze moerassen zijn niet gevoelig voor stikstofdepositie. Gelet op het voorgaande zorgt de RTG niet voor effecten door stikstofdepositie op de kernkwaliteiten van het GNN/GO.



Figuur 11: Deel van GNN en GO binnen mogelijke invloedsfeer van stikstofdepositie

Bijlage 1; Notitie bij Statenbrief



Notitie Railterminal Gelderland en Gebiedsvisie Knoop 38

Inleiding

De provincie Gelderland wil, samen met haar partners, een sterke en aantrekkelijke logistieke corridor realiseren. De Railterminal Gelderland (RTG) vormt een belangrijke schakel in deze corridor en is een beeldbepalend project binnen de gebiedsopgave Gelderse Corridor, door het goed benutten van de Betuweroute, de Waal en de A15. Daardoor wordt het gebied een interessante vestigingslocatie voor (logistieke)bedrijven en versterkt het de (inter)nationale én regionale economie. We realiseren dit door een goede samenwerking met bewoners, bedrijven, overheden en andere belanghebbenden. De ontwikkelingen dragen bij aan de kernwaarden van het vestigingsklimaat in het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen: vitale economie, met een aantrekkelijke leefomgeving en een goede bereikbaarheid. De Gelderse corridor is een belangrijke schakel in de internationale corridor die loopt van Rotterdam door Gelderland naar Genua. De RTG levert een bijdrage aan de Gelderse Klimaatdoelen. Door een verschuiving van transport via weg naar spoor wordt CO2 uitstoot gereduceerd.

Onderdeel van de corridor is het gebied knoop 38. Een gebied bij Nijmegen en Overbetuwe ter hoogte van de afslag 38 aan de A15 waar goede kavels voor (logistieke) bedrijven liggen. Dit gebied kan uitgroeien tot een modern logistiek centrum met aantrekkelijke vestigingsfactoren doordat er geïnvesteerd wordt in een betere bereikbaarheid en trimodaliteit in de vervoersvormen. Een doorgetrokken A15, een bargeterminal bij Nijmegen (containerterminal voor de binnenvaart), een railterminal bij Valburg en een verbeterde doorstroming van verkeer bij de afslag 38 dragen allemaal hieraan bij. Via het gebiedsproces Knoop 38 geeft de provincie samen met de omgeving en partijen inhoud aan de laatste twee onderdelen.

Met deze notitie informeren we u over de stand van zaken rond de vorming en uitwerking van de gebiedsvisie en -programma Knoop 38 en over de afwegingen die ten grondslag liggen aan ons besluit ten aanzien van de inrichting en ontsluiting van de Railterminal Gelderland. Daarvoor hebben wij een integraal milieu-effecten onderzoek uitgevoerd voor de railterminal en zijn mogelijke ontsluitingswegen.

We starten met een overzicht van de processen gelieerd aan de ontwikkeling van de Knoop 38 en schetsen een kort overzicht van het gebiedsprogramma. Daarna gaan we nog kort in op het belang van een railterminal voor de regio, voordat we de inrichtingskeuze van de railterminal bespreken. Het standpunt van de gemeente Overbetuwe en het advies van de klankbordgroep, die is gevormd in het kader van het gebiedsproces knoop 38, worden weergegeven. We sluiten af met een planning en een voorstel voor vervolgacties.

Processen in het gebied

In het gebied van de Gelderse Corridor lopen een aantal samenhangende processen en onderzoeken die spelen rond het thema logistiek en de ruimtelijke effecten ervan. Voor een compleet beeld wordt hier een korte schets van gegeven. De statenbrief zelf zal verder inzoomen op de laatste twee onderwerpen.

- *Rijksprogramma MIRT-goederencorridor oost (I&M)*
Het MIRT-programma goederencorridors is in ontwikkeling waarmee het MIRT-onderzoek wordt afgesloten. Gelderland zet in op (de realisatie van) de verbeterde doorstroming op de A15, het realiseren van een dekkend netwerk van LNG-stations voor wegtransport en binnenvaart en de RTG waarvoor vanuit het programma goederencorridors Oost en Zuid cofinanciering wordt

gevraagd. Het programma goederencorridors wordt op dit moment gebouwd en gaat naar verwachting begin 2018 van start. Voor de RTG is er beleidsmatig steun bij het ministerie van I&M.

- *Gebiedsopgave Gelderse Corridor / Logistics Valley (PS2017-258)*

De gebiedsopgave Gelderse Corridor richt zich op de samenhangende projecten rond het thema logistiek die verweven is aan het corridorgebied van Waal, A15 en Betuweroute. Daarbij gaat het om:

- o Een betrouwbare doorstroming van goederen in de Gelderse corridor verbeteren en bewaken;
- o Economische spin-off realiseren in combinatie met de goederenstromen;
- o Verbetering woon- en werkklimaat (vestigingsfactoren);
- o Ontwikkeling van agribusiness en logistiek: meerwaarde door combineren.

Deze gebiedsopgave wordt de komende tijd steeds verder uitgewerkt en is verbonden met de ambities van Logistics Valley. Knoop 38 is één van de drie knooppunten in de logistieke corridor in Gelderland naast knooppunt Tiel en knooppunt Zevenaar-Montferland-Emmerich. Logistics Valley is een organisatie van ondernemers, overheden en kennisinstellingen die deze corridor internationaal op de kaart wil zetten.

- *Gebiedsproces Knoop 38*

Rondom Knoop 38 (Rijksweg A15, afslag 38, Elst-Oosterhout), globaal genomen het gebied tussen Valburg, Elst, Oosterhout, Slijk-Ewijk en Ressen, staan de komende jaren ontwikkelingen op de agenda, die effect op de omgeving hebben. Voorbeelden hiervan zijn de komst van een railterminal, de verbreding van de A15, het plaatsen van windturbines, ontwikkeling bedrijventerreinen Park 15 en mogelijk op termijn De Grift en de ontwikkeling van het landschapspark De Danenberg. In het gebiedsproces worden deze ontwikkelingen in samenhang bekeken en voorstellen gedaan voor maatregelen om negatieve effecten van deze ontwikkelingen te beheersen en de leefbaarheid te vergroten. We beogen de ontwikkelingen goed op elkaar af te stemmen, zonder dat de ontwikkelingen elkaar afremmen. De provincie vervult, met de RTG als aanleiding, de rol van regisseur van dit gebiedsproces. Er ligt een concept-gebiedsvisie en – programma, die in dialoog met omwonenden en initiatiefnemers is gemaakt.

- *Project Railterminal Gelderland*

Het realiseren van een opstappunt voor containers aan de Betuweroute is het doel van de provincie. Daarmee wordt de Betuweroute niet meer gezien als een grijs lint dat door het Gelderse Rivierengebied loopt, zonder dat we hiervan profijt kunnen hebben. Met de mogelijkheid tot het verladen van containers op het spoor leidt het tot een economische structuurversterking van de Gelderse regio en wordt de door de logistieke sector gevraagde trimodaliteit gerealiseerd. Via het spoor kunnen we het Europese achterland bedienen tot zelfs in China via de nieuwe zijderoute.

In de onderstaande tekst zoomen we verder in op het gebiedsprogramma Knoop 38 en de Railterminal Gelderland (RTG).

Gebiedsprogramma en gebiedsvisie Knoop 38

Veel van de eerder genoemde ontwikkelingen hebben een effect op de leefkwaliteit voor de omwonenden. Hoewel elke ontwikkeling gerealiseerd wordt binnen de grenswaarden van de geldende milieunormen ervaren omwonenden dat de leefbaarheid verder onder druk komt te staan. De individuele projecten proberen voldoende compensatie te verstrekken via het instellen van een omgevingsfonds (bijvoorbeeld windturbinepark Nijmegen en Overbetuwe), het aanleggen van het landschapspark De Danenberg (compensatie van bedrijventerrein Park15) en de aanleg van een bosstrook ter compensatie van de verbreding van de A50. Maar een visie die de verschillende initiatieven op harmonieuze wijze tot een samenhangend landschappelijk geheel brengt, ontbrak. De provincie heeft daarom, naar aanleiding van de ontwikkeling van de railterminal, het initiatief genomen

om een gebiedsproces te starten om in nauwe samenwerking met bewoners, initiatiefnemers en overige belanghebbenden een gezamenlijke 'Gebiedsvisie Knoop 38' te ontwikkelen met als doel het borgen van de ruimtelijke kwaliteit en verbeteren van de (be-)leefbaarheid door de betrokken partijen. Als uitwerking van deze visie is een gebiedsprogramma opgesteld (zie bijlage). Het bevat de weergave van de ideeën, wensen en mogelijkheden zoals die vanuit de Klankbordgroep zijn aangedragen en voor zover mogelijk concreet zijn gemaakt met partijen die de realisatie en het beheer gaan oppakken. Niet alle maatregelen zullen in één keer uitgevoerd kunnen worden zowel vanuit financiële optiek als vanuit beschikbaarheid van de gronden, bijvoorbeeld. De taak van de klankbordgroep is vervuld. Het is nu aan de overheden en initiatiefnemers in het gebied om de uitwerking op te pakken, dit in goede afstemming met de belanghebbenden. Voor de realisatie en inpassing van de RTG gebeurt dat nu.

De visie op het gebied waar het Gebiedsprogramma Knoop 38 zich op richt, is aan de hand van de volgende kernbegrippen te beschrijven:

1. Agrarisch gebied

Het gebied is en blijft een agrarisch gebied binnen het stedelijk knooppunt, waar grondgebonden agrarisch gebruik veruit het grootste ruimtebeslag zal blijven houden.

2. Beheersing van verkeersstromen en milieueffecten

Het is van belang dat de milieukundige en ruimtelijke effecten van de stedelijke omgeving en dan met name de infrastructuur beheersbaar blijven. Concreet vraagt dit om een goede milieukundige inpassing van de infrastructuur en een goede verkeersafwikkeling op lokaal en regionaal niveau.

3. Duidelijke grenzen aan de randen

Om het landelijk gebied zowel in aard als omvang te behouden, is het vanuit het gebiedsbelang noodzakelijk de randen van dit landelijk gebied voldoende duidelijk te definiëren en vast te leggen. Ten noorden van de Betuweroute wordt daartoe een stevige landschappelijke ingreep voorgestaan in de vorm van een te realiseren robuuste groene wal, die een duidelijke grens stelt tussen het landelijk gebied en de infrastructuurbundel die aan de zuidzijde is gelegen.

4. Open en landelijk (geen park)

Tevens hecht de omgeving er waarde aan als het gebied blijvend een open agrarisch en landelijk gebied blijft. Dit betekent dat er geen parkvorming, zware landschappelijke verdichting met bossen etc. moet plaatsvinden.

Railterminal Gelderland

Belang van de Railterminal Gelderland

In eerdere Statenstukken is ingegaan op het belang van de Railterminal voor provincie Gelderland. De 'nut en noodzaak' discussie blijft echter een terugkerend element. We hebben daarom nog een Review laten uitvoeren op het belang van de Railterminal Gelderland (zie bijlage) en zullen hieronder nog een keer kort de belangrijkste argumenten op een rijtje zetten:

- Het aanbieden van trimodaliteit versterkt het Gelderse vestigingsklimaat. Het aanbieden van drie vervoersmogelijkheden (trimodaliteit) maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid. Dit leidt tot een belangrijke doorbraak naar economische structuurversterking (synchromodaliteit) en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. Venlo en Tilburg laten vanwege hun trimodaliteit een sterke groei zien in de vestiging van Europese distributiecentra.
- De komst van de RTG sluit goed aan op de klimaatdoelstellingen van Parijs. Vervoer over spoor is milieuvriendelijker dan over de weg en daarmee leveren wij een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen.

- Voldoende ladingaanbod. Recent onderzoek uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu laat zien dat er nog veel lading in deze regio via containers is te vervoeren ook per spoor.
- Ontlasting A15. In het kader van het onderzoek Goederen Corridor-Oost wordt veel waarde gehecht aan een goede doorstroming op de A15. Door het vestigen van een Railterminal te Valburg kan er veel vrachtverkeer van de weg gehaald worden en specifiek op de A15. Dit leidt tot betere doorstroming en meer veiligheid.
- Er ligt een Container Uitwissel Punt (CUP) met al een groot deel van de infrastructuur. De Betuweroute is speciaal gebouwd voor het goederenvervoer en bij Valburg is een emplacement (CUP) aangelegd voor het rangeren van containertreinen. Op dat emplacement willen we nu een opstappunt maken voor het overslaan van containers tussen weg en spoor. Het is de beste plek in Gelderland langs de Betuweroute waar al de nodige voorzieningen liggen.

De uitgevoerde review onderschrijft deze punten en geeft een bevestiging dat inzet op deze punten vanuit een publieke zaak gerechtvaardigd is.

Locatie-afweging Railterminal Gelderland

Bij het verder door ontwikkelen van de Railterminal hebben we gewerkt aan de beste invulling voor de railterminal. Zowel qua ligging als ook ontsluiting. Daaruit is een voorkeursvariant ontstaan om aan de noordzijde van het huidige CUP aan te sluiten en de ontsluiting van de railterminal parallel aan de noordkant van de Betuweroute te laten verlopen. De aansluiting vindt dan plaats op de Rijksweg-Zuid ter hoogte van de Reethsestraat. In gesprekken met bewoners, gemeente Overbetuwe, maar ook vanuit uw Staten blijken nog vragen te zijn over welke afwegingen de doorslag hebben gegeven. De bewoners hebben daarnaast in het gebiedsproces van Knoop 38 een alternatieve ontsluitingsvariant ingebracht. Wij hebben daarom besloten een milieu-effectenstudie (MES) uit te voeren om zo de milieu-effecten van de verschillende varianten in beeld te hebben. Omdat de voorkeursvariant niet alleen gekozen wordt op milieu-aspecten zijn er aanvullende onderzoeken uitgevoerd voor de andere beoordelingsaspecten waaronder spoorbeheer en kosten. In de volgende paragrafen presenteren we deze afweging.

Drie inrichtingsvarianten van de Railterminal Gelderland

Tijdens het traject om tot realisatie van de terminal te komen zijn altijd drie varianten in beeld geweest. Dit zijn:

- Een noordvariant ten noorden van het huidige CUP. Deze sluit aan op de middenbundel van het CUP (het gebied grofweg tussen Valburg en het buurtschap Reeth). Voor de aanleg wordt de huidige geluidswal en Reethsestraat over een lengte van 800 meter 60 meter naar het noorden verlegd.
- Een middenbundel variant waarbij de terminal op de middenbundel van het huidige CUP wordt gesitueerd. De huidige geluidswal en weg kan blijven liggen. De aanwezige sporenbundel van het CUP wordt naar het zuiden verplaatst.
- Een zuidvariant die aansluit aan de zuidkant van de Betuweroute. Er worden daarbij extra verbindingssporen aangelegd tussen de railterminal en de hoofdbaan van de Betuweroute.

In onderstaand afwegingskader zijn de belangrijkste beoordelingsaspecten van de inrichtingsvarianten met betrekking tot kosten, ruimtebeslag en spoortechnische zaken vermeld. In het bijgevoegde rapport van Logitech staan de nadere achtergronden behorend bij onderstaand afwegingskader (zie bijlage).

Afwegingskader inrichtingsvarianten Railterminal Gelderland

Aspect	Inrichtingsvarianten		
	Zuidvariant	Middenbundel	Noordvariant
Oppervlaktebeslag nieuwe grond	- 35 ha	+ 0 ha	0 5 ha
Capaciteit CUP	+	-	0
Veiligheid spoor	+	-	0
Doorstroming hoofdbaan	-	+	+
Beheeraspecten spoor	-	0	0
Beleidslijnen ProRail	-	-	0
Exploitatietechnische aspecten RTG-terrein	--	0	+
Aanlegkosten RTG	--	0	+
Toekomstvastheid	-	--	+
Kosten	52 mln	34 mln	23 mln

De volgende conclusies kunnen getrokken worden.

De milieueffecten van de inrichtingsvarianten onderscheiden zich slechts in beperkte mate van elkaar. De kosten voor de varianten onderscheiden zich wel duidelijk. De zuidvariant stamt uit de periode toen RSC Waalhaven betrokken was bij de ontwikkeling van het ROP Valburg (2012). Dit is de voorkeursvariant van de klankbordgroep, maar is niet aantrekkelijk vanwege de hoge kosten.

Daarnaast moet deze variant op veel punten aangepast worden om voldoende rangeermogelijkheden te bieden en om te voldoen aan de eisen van ProRail. De kosten zullen daardoor ten opzichte van het hier gepresenteerde eindbedrag nog verder stijgen. Een ander negatief punt is het grote ruimtebeslag. Vanwege de gevraagde rangeermogelijkheden strekt de terminal zich uit over een lengte van 3 kilometer. Het verschil in milieu-effecten ten opzichte van de andere twee varianten is te gering om deze variant nog staande te houden. Daarmee valt de zuidvariant af.

De milieu-effecten tussen de middenbundel en noordvariant zijn niet onderscheidend en zijn in het milieuonderzoek als één variant opgenomen. De ligging ten opzichte van de eerste woonbebouwing is ruim en de noordvariant verschilt zestig meter in ligging ten opzichte van de middenbundel. Doordat ProRail vasthoudt aan het in stand houden van het CUP, dient voor de middenbundel drie vervangende sporen met bovenleiding te worden aangelegd tussen het huidige CUP en de Betuweroute. Dit leidt tot een forse meerinvestering. Daarnaast wordt het gebruik van het CUP in de middenbundel beperkt doordat niet alle rangeersporen bereikbaar zijn en sommige opstelsporen ook korter worden. Gezien deze beperking in gebruik, de hoge kosten en de milieu-effecten, die niet positief onderscheidend zijn, valt de middenbundel af. In afstemming met ProRail heeft GS besloten om de Noordvariant als de voorkeursvariant verder uit te werken en de middenbundel vanwege de hoge aanlegkosten en het beperkte gebruik te schrappen.

Ontsluitingsalternatieven van de Railterminal Gelderland

We hebben in het verleden al globaal gekeken naar de ontsluitingsalternatieven voor de railterminal. De bewoners hebben recentelijk een extra ontsluitingsalternatief aangedragen. We hebben met de klankbordgroep afgesproken om de verschillende ontsluitingsalternatieven te beoordelen op de verschillende aspecten (incl. milieu). Hiervoor heeft Royal Haskoning DHV een integraal milieueffecten onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). In onderstaande afwegingskader, afkomstig uit dit rapport, zijn de milieueffecten in beeld gebracht in samenhang met de inrichtingsvarianten van de railterminal. Vooraf is er een korte toelichting op de verschillende ontsluitingsalternatieven.

Korte omschrijving van de ontsluitingsvarianten (zie overzichtskaart):

Noordvariant

- Alternatief 1A: Parallel noordkant Betuweroute over onderhoudsweg

De ontsluiting loopt noordelijk langs het spoor richting het oosten en komt uit op de Rijksweg Zuid op het kruispunt in Reeth. Deze ontsluiting maakt gebruik van de huidige onderhoudsweg, dit is geen openbare weg.

- Alternatief 1B: Parallel noordkant Betuweroute

In deze variant wordt geen gebruik gemaakt van de huidige onderhoudsweg, maar er wordt een nieuwe verbinding aangelegd parallel aan de onderhoudsweg. De nieuwe verbinding is een openbare weg zodat in deze variant de Reethsestraat niet meer nodig is voor doorgaand verkeer.

- Alternatief 2: Oversteek naar zuidkant

De ontsluiting loopt noordelijk langs het spoor richting het oosten en heeft een onderdoorgang onder de Betuweroute, die uitkomt op de Rijksweg-Zuid

- Alternatief 3: Omrijden via Tielsestraat

De ontsluiting loopt richting het westen, via het viaduct van de Tielsestraat naar de Hoge Brugstraat en verder via de Hoge Brugstraat naar de Rijksweg Zuid.

- Alternatief 4: Reethsestraat

De ontsluiting loopt via de Reethsestraat die opgewaardeerd wordt.

Zuidvariant

Alternatief 5: Ontsluiting voor zuidvariant

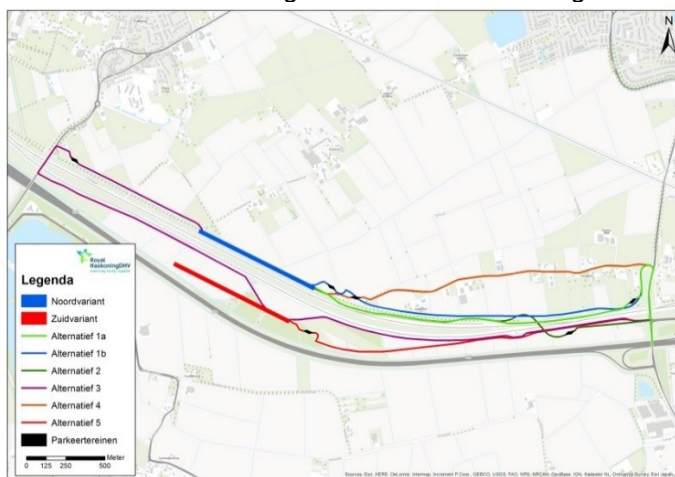
Dit alternatief is uitsluitend voor inrichtingsvariant zuid. De ontsluiting loopt over de huidige (te verleggen) Hoge Brugstraat en sluit aan op de Rijksweg-Zuid.

Daarnaast zijn er de volgende bouwstenen:

- Bouwsteen i: Fly-over Betuweroute in plaats van een tunnel (toepasbaar op alternatief 2).
- Bouwsteen ii: Gewijzigde op- en afrit vanaf de Hoge Brugstraat op de A15 (toepasbaar op alternatief 2, 3, 4 en 5)

De ontsluitingswegen dient een verkeersaanbod van 400 voertuigbewegingen per etmaal te verwerken. Daarvan bestaat het grootste deel uit vrachtwagenbewegingen.

Overzichtskaart inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven



Het afwegingskader voor de milieu-effecten is onderstaand integraal weergegeven, hieraan zijn de aspecten ruimtebeslag en kosten toegevoegd.

Tabel 0-2: Samenvatting milieueffecten RTG en ontsluiting

Criterion	1A Dienstweg	1B Nieuwe weg	2 Tunnel	3 Tielsestr	4 Reethsestr	5 Zuid	Bi Viaduct	Bii Op/afrut
Aantal gehinderden geluid	0	0/+	0	0/+	0/-	0	0	0
Juridische haalbaarheid geluid	-	--	0	0	-	0	0	0
Lucht	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid (brom)fiets Rijksweg Zuid	+	+	0/-	0/-	+	0/-	0	0
Verkeersveiligheid overige wegvakken	+	++	0	0/-	-	0	0	0/-
Externe veiligheid Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid Groepsgebonden risico	-	-	-	-	--	-	-	0
Lichthinder	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0/-
Landschap	-	--	-	-	--	--	--	0
Cultuurhistorie	0	0	0	0	-	0	0	0
Archeologie	--	--	-	-	--	-	0	-
Beschermde gebieden Wn	0	0	0	0	0	0	0	0
Beschermde soorten Wn	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0/-
Houtopstanden	0	0	0	0	-	0	0	0
GNN	0	0	0	0/-	0	--	0	0
Bodemkwaliteit	+	+	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0
Waterberging	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0

Ruimtebeslag (wegontsluiting)	5,2 ha	9,8 ha	7,5 ha	4,7 ha	7,1 ha	p.m.	8,5 ha	3,9 ha
Kosten (miljoenen Euro's)	7,9	6,9	36,4	12,6	7,3	p.m.	28,5	4,5

Overweging

Het afwegingskader laat zien dat op het vlak van milieu er niet direct een alternatief is te ontdekken die in totaal erg goed of slecht scoort. De milieu-effecten ten opzichte van de woningen zijn voor veel alternatieven beperkt omdat de woningen op redelijke afstand van het initiatief liggen. De alternatieven 1B (nieuwe weg) en 4 (Reethsestraat) hebben de meest sterke negatieve scores op het vlak van juridische haalbaarheid, landschap en archeologie. Alternatief 1B kent daartegenover weer sterk positieve scores op het gebied van verkeersveiligheid, geluid en bodem. Ingrepen ten zuiden van de Betuweroute komen in conflict met het aldaar gelegen Gelders Natuurnetwerk (GNN). Door goede mitigerende en compenserende maatregelen zijn veel minnen weer als positief in te vullen. Als bijvoorbeeld maatregelen uit de gebiedsvisie knoop 38 worden uitgevoerd (groenstrook van 30m breed met grondwal) dan worden de scores op geluid en landschap minder negatief.

Alternatief 1B wordt juridisch haalbaar indien de woonfunctie van de Reethsestraat 1a en 11a opgeheven wordt. De Reethsestraat 1a hebben we als provincie al aangekocht en kunnen daarmee de woonfunctie makkelijk opheffen. De Reethsestraat 11a betreft een illegale gebruikssituatie waarop geen woonbestemming rust. De effecten op het landschap kunnen we aanpakken door uitvoering te geven aan de gebiedsvisie Knoop 38. Hierin zijn robuuste geluidswallen en groenstroken van 30 meter breed opgenomen. Het knelpunt van archeologie richt zich op een vlek grond in de buurt van de kruising Reethsestraat/Rijksweg Zuid. Voor het aanleggen van een veilige kruising is er extra ruimte nodig wat een archeologisch gebied met hoge verwachtingswaarde raakt.

We willen alternatief 4, de ontsluiting via de Reethsestraat laten vallen omdat deze toch voor de bewoners een te grote ingreep is qua verkeersveiligheid en geluidhinder. Het wegprofiel is te smal om op een verantwoorde manier deze weg als ontsluitingsweg in te richten. Bij de omrijvariant (alternatief 3 via de Tielsestraat) ervaren de bewoners van Valburg de hinder. Daarbij wordt er een onveilige

verkeerssituatie gecreëerd bij de Tielsestraat, wordt het Gelders Natuur Netwerk doorkruist en wordt er door het vrachtverkeer extra kilometers gereden die een ongunstig effect hebben op het klimaat. Als laatste ontstaat er bij dit alternatief het risico dat het vrachtverkeer via de aansluiting Herveld/Andelst de snelweg A15 oprijdt. Alternatief 2 (tunnel) scoort positief op de milieu-effecten, maar hieraan zijn hoge kosten verbonden.

Indien een drietal buiten beschouwing worden gelaten dan is er geen woning met een overschrijding van de grenswaarde voor geluid vanwege de railterminal of zijn verkeersaantrekkende werking. Ook de andere milieu-aspecten vallen binnen de normen. Vanwege de kosten en het voorkomen van ongewenste verkeersstromen en langere rijroutes kiezen we voor een ontsluiting die parallel loopt aan de noordzijde van de Betuweroute (alternatief 1A en 1B). Uit verder onderzoek is gebleken dat het gebruik van de bestaande onderhoudsweg voor de ontsluiting van de railterminal tot complicaties leidt bij de aanleg en het gebruik van deze route. Vanwege veiligheidsvoorschriften en het noodzakelijk verleggen van infrastructurele voorzieningen, lopen de kosten op. Aanleg van een geheel nieuwe (openbare) weg is daardoor goedkoper. Het bijkomend voordeel is dat deze weg ook door anderen gebruikt kan worden waardoor de Reethsestraat afgewaardeerd kan worden tot fietsstraat met bestemmingsverkeer. Dit vormt een tegemoetkoming aan de bewoners van de Reethsestraat. Het nadeel is dat vanwege deze nieuwe weg een extra ruimtebeslag komt over een breedte van 10 meter. We stellen echter, alles overziend, voor om te kiezen voor ontsluitingsvariant 1B en dat is een nieuwe openbare weg parallel aan de noordkant van de Betuweroute met een veilige aansluiting op het kruispunt Reethsestraat / Rijksweg-Zuid. Daarnaast willen we als ruimhartige compensatie voor de omwonenden, hoewel milieukundig niet noodzakelijk, een vijf meter hoge wal met een dertig meter brede groenstrook realiseren om de ontsluitingsweg goed in te passen, maar tegelijk ook het zicht op de achterliggende Betuweroute, hoogspanningsmasten en gedeeltelijk de windmolens te beperken.

Cumulatie van de milieu-effecten

We hebben voor het milieu-aspect geluid een cumulatieve berekening uitgevoerd voor alle geluidbronnen in de omgeving waarbij ook de toekomstige situatie in ogenschouw is genomen. Voor een aantal referentiepunten in het gebied zijn de geluidswaarden van de verschillende bronnen vastgesteld. Bij de meeste referentiepunten blijkt dat de Rijksweg A15 en de Betuweroute de maatgevende geluidbronnen zijn. De bijdrage vanuit de RTG en zijn ontsluitingsweg voegen daar bij de naastgelegen referentiepunten niks aan toe.

De betrokken geluidbronnen zijn naast de ontwikkeling van een railterminal ook de aanleg van bedrijventerreinen (Park15), de twee windmolenparken, de Betuweroute, de verbreding van de A15 en het onderliggend wegennet. Door het beperkt aantal woningen in het gebied en de afstand tot de maatgevende hinderbron is het niet overal doelmatig voorzieningen te treffen in de overdrachtssfeer zoals een geluidscherm. Voor de RTG en zijn ontsluitingsweg willen we dat wel doen. Via de gebiedsvisie Knoop 38 kan nog gekeken worden of door slim op elkaar afstemmen van (compensatie)maatregelen het leefmilieu verder verbeterd kan worden.

Klankbordgroep Knoop 38

We hebben een open planproces doorlopen waarin we vertegenwoordigers van bewonersgroepen en andere stakeholders betrokken hebben bij de uitwerking van de Railterminal en bij de inpassing van de andere projecten in het totale gebied. Dit gebiedsproces van Knoop 38 is vruchtbaar verlopen en we hebben de betrokkenen van de klankbordgroep gevraagd een advies te geven op de gebiedsvisie met -programma en het afwegingskader ten aanzien van de inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven van de Railterminal. Dit heeft geleid tot twee schriftelijke adviezen van de klankbordgroep (zie bijlagen).

In zijn algemeenheid zijn er onder de omwonenden geen voorstanders voor een railterminal ter plaatse. De klankbordgroep waardeert wel het proces om hun te betrekken bij de ontwikkeling van de RTG en samen met hun te werken aan een invulling in het gebied die erop gericht is de pijn te

verzachten (mitigerende maatregelen) en de kwaliteit van het leefmilieu zoveel mogelijk te behouden (compensatie) dan wel te versterken. De volgende uitgangspunten zijn meegegeven uit de klankbordgroep om de ingrepen die zij niet willen toch draagbaar te maken:

- Geef snel (planologische) duidelijkheid voor de bewoners in het gebied om rust en duidelijkheid te brengen. Vanwege de onduidelijkheid naar de toekomst worden woningen niet verkocht of onder de marktprijs. Voor bewoners is dit een onwenselijke situatie
- Biedt rechtvaardige compensatie voor mogelijk waardeverlies van woningen. Doordat verschillende ingrepen hebben plaatsgevonden in het gebied die verankerd zijn in verschillende bestemmingsplannen, wordt er ieder keer een eigen maatschappelijk risico van 2% gerekend voor een mogelijk waardeverlies van de woning. Op die manier kan er opgeteld toch een behoorlijk bedrag voor rekening van de bewoners komen.
- Zorg voor een goede en veilige verkeersafwikkeling vooral rond de afslag 38. Op dit moment wordt er al een knelpunt ervaren.
- Zorg voor een goede robuuste ruimtelijke, verkeerskundige en milieukundige inpassing van de RTG en de andere projecten die reeds gerealiseerd zijn op zodanige manier dat er een plus ontstaat om o.a. de cumulatieve van hinder te bestrijden. De leefkwaliteit moet behouden blijven en liefst nog verbeteren.
- Verbeter de ruimtelijke kwaliteit en vergroot de gebruiks- en belevingswaarde van het landschap door landschapsontwikkeling.

Wij onderkennen de beleving van de bewoners en willen hun ook daar in tegemoet treden door snelle planologische duidelijkheid te bieden. Met gemeente Overbetuwe worden afspraken gemaakt over die compensatie. Zie hierna onder "gemeente Overbetuwe" voor nadere details. De bewoners zijn content met onze inzet voor het gebiedsproces knoop 38, maar willen graag garanties dat het gebiedsprogramma Knoop 38 wordt uitgevoerd. Die garanties kunnen wij (nog) niet alle bieden, maar de gemeente Overbetuwe samen met de provincie zullen in gemeenschappelijkheid de uitvoering ter hand nemen en sluiten hiertoe een overeenkomst.

Advies 1 klankbordgroep (gebiedsvisie-gebiedsprogramma)

In het gebiedsproces is op basis van bovenstaande uitgangspunten een concept Gebiedsvisie-Gebiedsprogramma opgesteld. Daarover heeft de klankbord een advies opgesteld die is opgenomen in de bijlage. De belangrijkste adviezen zijn:

Vervolgproces:

- *Beschouw het gebied als één samenhangend geheel en zorg via samenwerking en afstemming tussen overheden en de omgeving voor een optimaal resultaat;*
- *Denk aan de volgorde van ingrepen: neem eerst maatregelen ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid en realiseer daarna pas een eventuele Railterminal;*
- *Kies niet per se voor de goedkoopste maar kies voor de effectiefste en meest toekomst bestendige oplossing met de minste impact op leefbaarheid;*
- *Geef de klankbordgroep een rol/status bij de besluitvorming over nog te maken keuzes. Dus niet alleen een inspraakproces, maar inspraak die werkelijke betekenis heeft in de besluitvorming;*
- *Maak zorgvuldige keuzes en zorg in het vervolgproces voor een brede inspraak voor alle belanghebbenden en betrokkenen;*
- *Wees zorgvuldig, open en transparant in de communicatie en informatievoorziening;*
- *Zet bij functionele grondverwerving ten behoeve van maatregelen uit de gebiedsvisie ook in op betere verkaveling in het gebied. Let daarbij op nieuwe initiatieven (b.v. zonnepanelen): geef in de grondverwerving prioriteit aan de maatregelen en initiatieven uit de gebiedsvisie en niet aan nieuwe initiatieven;*

Mobiliteit:

- *Zorg voor een goede bereikbaarheid (auto, fiets, openbaar vervoer) van de omliggende dorpen via Knoop 38 ondanks alle ontwikkelingen;*
- *Maak een toekomstbestendig en optimaal veilig (snel)fietsplan tussen Elst (Rijksweg Zuid) en Nijmegen (De Grift in relatie met de Rietgraaf);*

Bedrijvigheid:

- *Maak helder hoe de keuzes in het kader van de Regionale Programmering Werklocaties voor dit gebied uitpakken;*
- *Houdt ook ruimte voor andere sectoren dan alleen logistiek in het gebied;*
- *Weeg nadrukkelijk het nut en noodzaak van de RTG in relatie tot het belang voor omliggende bedrijventerreinen, de vervoersbewegingen en de leefbaarheid in het gebied. Uit verkeerkundig onderzoek blijkt namelijk dat het belang van de Railterminal voor de omliggende bedrijventerreinen minder groot is dan toe nu toe verondersteld.*

De reactie van de provincie op het eerste advies is dat we op dit moment werken aan de opzet van een programmatische aanpak voor het vervolgproces op basis van de uitgangspunten zoals opgenomen in de gebiedsvisie - gebiedsprogramma. Daarin neemt de provincie het voortouw, samen met de andere partners om samenhang en voortgang te borgen. De klankbordgroep zal ook in het vervolgproces een rol gaan vervullen.

Advies 2 klankbordgroep (keuze inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven RTG)
--

Voor wat betreft de keuze voor de inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven van de Railterminal heeft de klankbordgroep eveneens een advies gegeven. Dit is gebeurd op basis van de onderbouwende onderzoeken die in de klankbordgroep zijn besproken. Samengevat komt de klankbordgroep tot het volgende standpunt:

- *De klankbordgroep is bepaald niet overtuigd van nut en noodzaak van de RTG. Met alle onzekerheden in de onderbouwing is een dergelijke grote investering vanuit publieke middelen niet gerechtvaardigd;*
- *Als de RTG er toch moet komen dan is de zuidzijde van de Betuweroute de meest geschikte locatie; die levert de minste overlast en is het meest toekomstbestendig;*
- *Als de RTG toch aan de noordkant moet komen dan is er bij de klankbordgroep consensus over het tunnelalternatief (alternatief 2) als ontsluiting, mits die meer naar het westen komt te liggen en direct aansluit op de RTG. De achterzijde van de Reethsestraat blijft dan ter hoogte van de woningen gevrijwaard van verkeer;*
- *Andere mogelijkheden voor de ontsluiting zijn alternatief 3 (zuidkant via Tielsestraat) en 1b (noordkant achter Reeth). Daarover heeft de klankbordgroep geen consensus gezien de verschillende belangen. Alle andere alternatieven hebben in de klankbordgroep geen draagvlak;*
- *Als de politiek uitsluitend wil kiezen tussen alternatief 3 en 1b dan vindt de klankbordgroep het noodzakelijk om beide alternatieven volwaardig verder door te ontwerpen en integraal (inclusief maatregelen uit het gebiedsprogramma en de toekomstige aanpassing van viaduct 38) te beoordelen en op een gelijkwaardige wijze tegen elkaar af te wegen. Een keuze kan dan op basis van de werkelijk te verwachten toekomstige situatie gemaakt worden.*

De reactie van ons op de ontsluiting van de noordvariant met een tunnel is dat de kosten voor deze variant niet in verhouding staat tot het verkeersaanbod (400 motorvoertuigen per etmaal). Daarnaast is er sprake van minimale hinder die een goed ingepaste ontsluitingsweg aan de noordkant van de Betuweroute oplevert voor een beperkte groep omwonenden. Ten aanzien van het uitwerken van twee alternatieven mocht de tunnel geen optie zijn, hebben wij aangegeven dat onze keuze zich richt op alternatief 1B (openbare weg parallel aan de noordkant van de Betuweroute, achter het buurtschap

Reeth). Alternatief 3 (omrijden via Tielsestraat) hebben we laten vallen, omdat deze hinder gaat opleveren voor de bewoners van Valburg. Tevens wordt er bij dit alternatief een onveilige verkeerssituatie gecreëerd bij de Tielsestraat, wordt het Gelders Natuur Netwerk doorkruist en wordt er door het vrachtverkeer extra kilometers gereden die een ongunstig effect hebben op het klimaat. Als laatste ontstaat er bij dit alternatief het risico dat het vrachtverkeer via de aansluiting Herveld/Andelst de snelweg A15 oprijdt. Wij gaan op dit moment het alternatief 1B verder uitwerken. Bij deze uitwerking zal duidelijk worden welk positief effect de geluidswal en de brede groenzone heeft op het geluid en de landschappelijke inpassing.

Gemeente Overbetuwe

Een andere belangrijke partij in het proces is de gemeente Overbetuwe. De realisatie van de RTG en het gebiedsproces van Knoop 38 vindt op hun grondgebied plaats en de voorgestelde ontwikkelingen richten zich ook op hun gemeentelijke wegen. Het standpunt van de gemeente Overbetuwe richting de RTG is verwoord in hun coalitieprogramma en luidt:

“ Wij steunen de ontwikkeling van een Rail Overslag Punt (ROP) bij Valburg en Reeth niet, tenzij een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid wordt geleverd, het landschappelijk adequaat wordt ingepast en omwonenden worden gecompenseerd voor de negatieve effecten”.

Dit “nee, tenzij” is door de gemeenteraad uitgewerkt in tien randvoorwaarden, waarin wij gaandeweg het proces samen met de gemeente een antwoord op hebben geformuleerd. Door de nauwe samenwerking in het gebiedsproces Knoop 38 met de gemeente Overbetuwe en de daarin geboekte positieve resultaten heeft de raad van de gemeente Overbetuwe op 24 oktober jl. de bereidheid aangegeven haar standpunt aan te passen van “nee, tenzij” naar “ja, mits”. Randvoorwaarde zijn de invulling van een aantal aandachtspunten die zij in een amendement hebben meegegeven. Een deel van deze aandachtspunten worden onderdeel van de overeenkomst die de provincie met de gemeente Overbetuwe sluit. Een ander deel van de randvoorwaarden heeft geen betrekking op de RTG en is aan de gemeente Overbetuwe zelf. In de overeenkomst wordt de verdere samenwerking vorm en inhoud gegeven en beschreven welke resultaten wij in gezamenlijkheid de komende jaren willen bereiken.

Inmiddels zijn afspraken gemaakt. De afspraken met de gemeente worden vastgelegd in een overeenkomst en worden ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en het College van B&W van Overbetuwe. Deze afspraken passen binnen de “kaders knoop 38/railterminal Gelderland” die de gemeenteraad van Overbetuwe heeft vastgesteld.

De hoofdlijnen van de mondelinge afspraken :

- De gemeente dringt er bij de provincie op aan een inpassingsplan op te stellen voor realisatie van terminal, ontsluitingsweg en samenhangende compenserende maatregelen. Inhoudelijk geschiedt de totstandkoming van het inpassingsplan in nauw overleg met de gemeente.
- Een extra brede groenzone van 30 meter met een geluidswal van 5 meter langs de RTG en de ontsluitingsweg. Deze wal is vanuit milieukundig oogpunt niet noodzakelijk. Maar met deze ingreep borgen we dat er geen waardeverlies van de woningen optreedt als gevolg van de aanleg van de RTG.
- Mocht er planschade optreden dan is vanwege de bijzondere situatie van het gebied Reeth een aanvullende planschadeafpraak mogelijk. Deze planschadeafpraak is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Overbetuwe. Essentie van de afspraak is dat de bewoners (met planschade) eerder, zonder financieel procesrisico, duidelijkheid krijgen over de hoogte van de planschade, de planschade direct uitbetaald krijgen na onherroepelijkheid inpassingsplan en daarbij geen 2% eigen maatschappelijk risico hebben.
- Gemeente Overbetuwe gaat een groot aantal inpassingsmaatregelen treffen voor de andere bestaande fysieke ingrepen in het gebied. Het gaat om extra groen en recreatieve dooradering en daarnaast is er de mogelijkheid voor aanleg van een extra fietspad. Provincie Gelderland stelt hiervoor budget beschikbaar

- De aansluiting op de A15 bij afslag 38 zal (op termijn) verbeterd moeten worden. Provincie en gemeente hebben hierover afgesproken dit samen met alle andere betrokken partijen op te pakken. Gemeente Overbetuwe, gemeente Nijmegen en Rijkswaterstaat zijn vanuit hun rol als wegbeheerder betrokken en verantwoordelijk. De provincie pakt dit op vanuit haar verantwoordelijkheid voor de fietsverbinding en het openbaar vervoer. Provincie Gelderland is voornemens hiervoor budget te reserveren.

Andere overslagterminals

In de provincie Gelderland zijn drie containeroverslagterminals aanwezig voor de binnenvaart (Nijmegen, Tiel en Doesburg). Zij vrezen concurrentie van de railterminal bij Gelderland. Wij beschouwen de railterminal echter als aanvullend op de binnenvaartterminals. Bij de binnenvaartterminals ligt de focus op maritieme stromen (van en naar de Rotterdamse haven). Met de railterminal Gelderland zetten wij in op continentale stromen (naar het Europese achterland en de Europese TEN-T corridors). Dit zijn andere verzorgingsgebieden. In Oss, Tilburg, Venlo en de regio Sittard/Geleen opereren de binnenvaartterminals samen met de spoorterminals, waardoor ze een breed pakket aan vervoersdiensten kunnen aanbieden. Bij de realisatie van de betreffende Gelderse containerterminals heeft de provincie financiële ondersteuning geboden in de publieke infrastructuur om de bereikbaarheid van de terminals te verbeteren. Daarmee wordt er overal een gelijk speelveld gecreëerd.

Samenwerking beoogd exploitant DERT (Dutch European Rail Terminal)

Uit een marktverkenning naar mogelijke exploitanten is DERT als enige kandidaat-exploitant overgebleven. Andere overslagbedrijven, zowel regionaal als (inter)nationaal gevestigd, zijn benaderd, maar gaven aan geen interesse te hebben of waren niet bereid in deze intensieve ontwikkeling mee te gaan waarvoor ook een investering vanuit de exploitant in de aan te leggen railterminal nodig is. DERT zet zich samen met provincie en ProRail in voor de ontwikkeling van de RTG.

Kostenoverzicht en financiering

Voor de verschillende inrichtingsvarianten en ontsluitingsalternatieven zijn kostenberekeningen gemaakt op basis van globale aannames. Deze kostenopgaves dienen om de verschillende varianten te kunnen vergelijken. Een uitgewerkte kostenopgave met dekkingsplan wordt nog opgesteld (in samenwerking met ProRail en DERT) en u medio 2018 voorgelegd. In deze kostenopgave zullen de kosten verdeeld worden over de verschillende investeringsposten met de voorlopige ramingen:

- Aansluiting CUP en beveiliging	18 mln. Euro
- Aanleg Railterminal infrastructuur	10 mln. Euro
- Aanleg ontsluitingsweg en robuuste landschappelijke inpassing	<u>15 mln. Euro</u>
Totaal	43 mln. Euro

De kosten voor het uitvoeren van de aanvullende landschappelijke en recreatieve maatregelen uit het gebiedsproces bedragen 4,5 miljoen Euro. Voor de verkeersoplossing bij de Rijksweg-Zuid (gemeentelijke weg) ter hoogte van de afslag 38 is een préverkenning uitgevoerd. Voor een toekomstvast oplossing van dit verkeersknelpunt is een grove raming opgesteld van rond de 20 miljoen Euro. We gaan hierover verder in gesprek met betrokken partijen (gemeente Nijmegen, gemeente Overbetuwe en Rijkswaterstaat) over uitwerking, aanleg en financiering. Voor deze verkeersoplossing zijn echter de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen nu aan zet.

Op basis van voorlopige kosteninschattingen heeft u in de Midterm Review 35 miljoen Euro beschikbaar gesteld ten behoeve van de gebiedsopgaven voor de jaren 2020 tot en met 2022. Daarbij gaat het onder andere om de Railterminal Gelderland/Knoop 38. Er wordt cofinanciering verwacht

voor de aanleg van de railterminal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en mogelijk van de EU. De RTG is opgenomen in de MIRT studie goederencorridor Oost, waar in het najaar door Ministerie I en M in samenwerking met onder meer provincie Gelderland, Zuid-Holland en havenbedrijf Rotterdam een programma voor wordt opgesteld. De beoogd exploitant is bereid de totale investering op de RTG zelf voor zijn rekening te nemen (als onderdeel van de totale investering van 43 miljoen). Daarnaast wordt voor het gebiedsprogramma Knoop 38 ook financiering verwacht van de gemeente Nijmegen en Overbetuwe en van de recent ontwikkelde projecten in het gebied, zoals de windmolenparken. Een uitgewerkte raming met dekking wordt u medio 2018 aangeboden samen met de investeringsovereenkomst van ProRail. Wij spreken de verwachting uit dat het tot nu toe gereserveerde bedrag voldoende is om als provinciale bijdrage in deze ontwikkeling in te brengen.

Vervolgtraject en planning

De voorlopige planning voor de RTG die we met ProRail afgestemd hebben gaat uit van een opleveringsdatum van eind 2020. In deze planning zitten nog een aantal onzekere factoren die gelegen zijn in de planologische procedure, de grondverwerving en de benodigde aanpassing van het treinbeveiligingssysteem ERMTS. Om vertraging te voorkomen worden parallel de volgende acties in gang gezet:

- Planologische procedure.
We willen samen met de gemeente Overbetuwe en ProRail zo snel mogelijk de planologische procedure opstarten voor de aanleg van de railterminal. Onderdeel hiervan vormt de robuuste landschappelijke inpassing van de RTG en zijn ontsluitingsweg. In samenspraak met de gemeente Overbetuwe stellen we een inpassingsplan op. Vanwege de strakke planning zullen we begin 2018 starten met de procedure. De andere gebiedselementen uit de gebiedsvisie Knoop 38 kunnen te zijner tijd door de gemeenteraad worden ingepast in hun bestemmingsplan buitengebied. Een groot deel van deze elementen kunnen ook zonder bestemmingswijziging worden uitgevoerd.
- Grondaankopen.
Doordat we een keuze hebben gemaakt hoe we de railterminal willen inrichten en ontsluiten, starten we ook het traject van de grondaankopen. Hiervoor wordt een grondstrategieplan opgesteld en worden de eerste oriënterende gesprekken met de grondeigenaren uitgevoerd. Gegeven de noodzaak om tijdig over gronden voor de RTG te beschikken zal indien nodig onteigening worden ingezet, zoals gebruikelijk bij dergelijke infrastructuurprojecten. Het streven is echter om gronden minnelijk te verwerven, rekening houdend met de systematiek van volledige schadeloosstelling zoals omschreven in de onteigeningswet. De benodigde financiële middelen worden via een begrotingswijziging aangevraagd.
- Verdeling taken en organisatie.
Het gebiedsproces Knoop 38 en het project Railterminal Gelderland is opgezet door de provincie. Dat wil niet zeggen dat de provincie alle taken voor alle deelopgaven uitvoert en gaat beheren. Er komt een duidelijke verdeling van de taken en verantwoordelijkheden. Een samenwerking is noodzakelijk om dit gebiedsproces voor alle partijen tot een succes te maken. Er wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst en nadere afspraken gemaakt over de financiering.

Bijlagen:

- Gebiedsvisie Knoop 38, Concept gebiedsprogramma, Pouderoyen, 27 februari 2017
- Review Rail Terminal Gelderland, Roy van den Berg, december 2016
- Railterminal Gelderland (RTG) Valburg, Actualisering en aanvulling varianten Zuidvariant, Middenbundel en Noordvariant, Logitech, 15 augustus 2017
- Milieueffectenstudie Railterminal Gelderland, Royal HaskoningDHV, 30 augustus 2017
- Advies Klankbordgroep Knoop 38, 14 maart 2017
- Advies Klankbordgroep Knoop 38, 6 juli 2017

Bijlage 2; Sporenschema en dwarsprofielen varianten

Noordvariant

Middenvariant

Zuidvariant

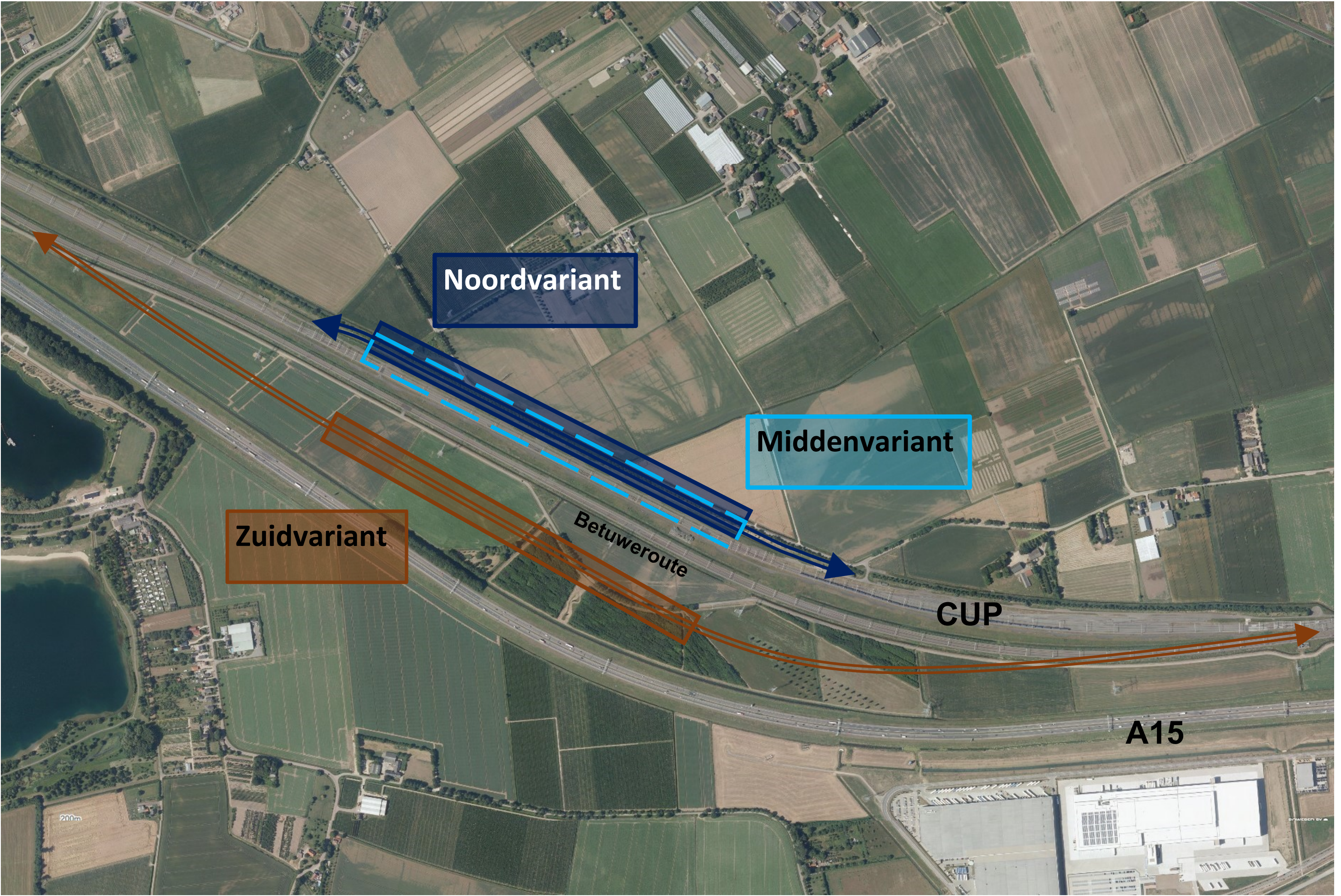
Betuweroute

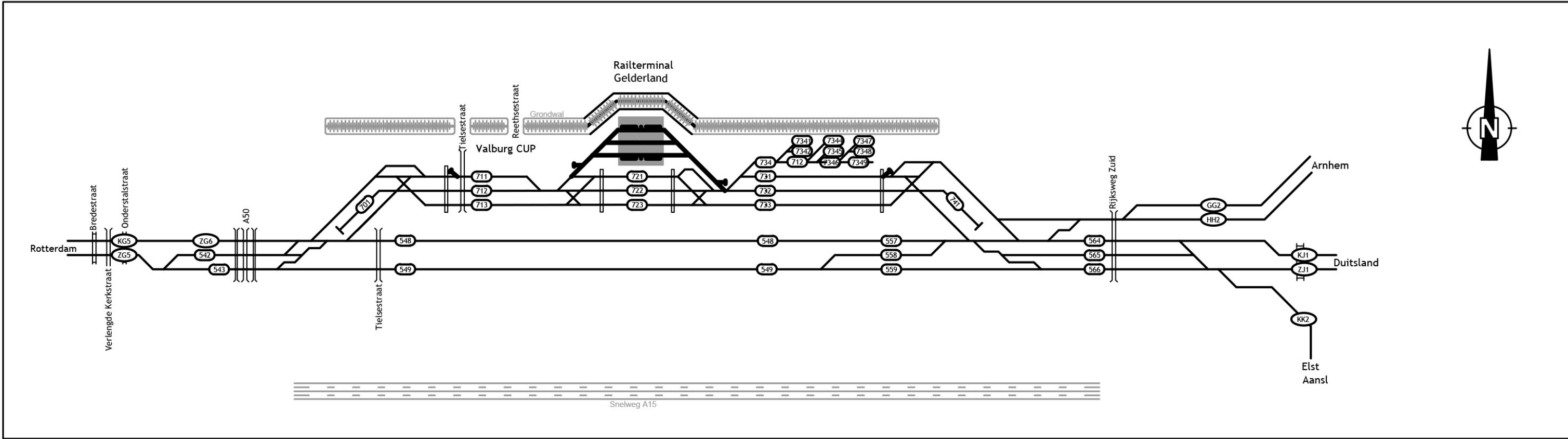
CUP

A15

200m

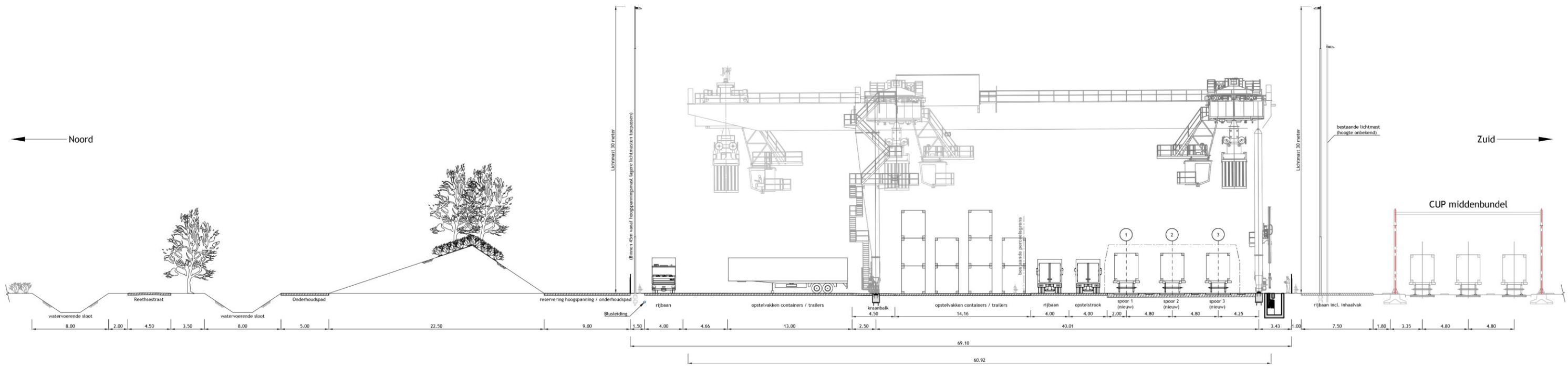
ontworpen bv



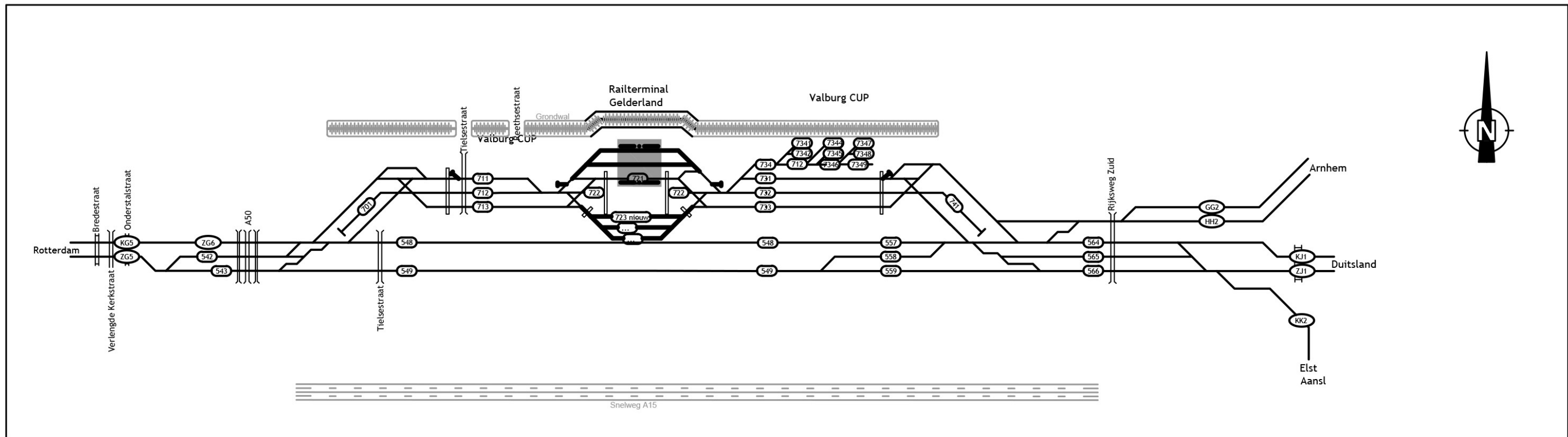


Spoorschema noordvariant

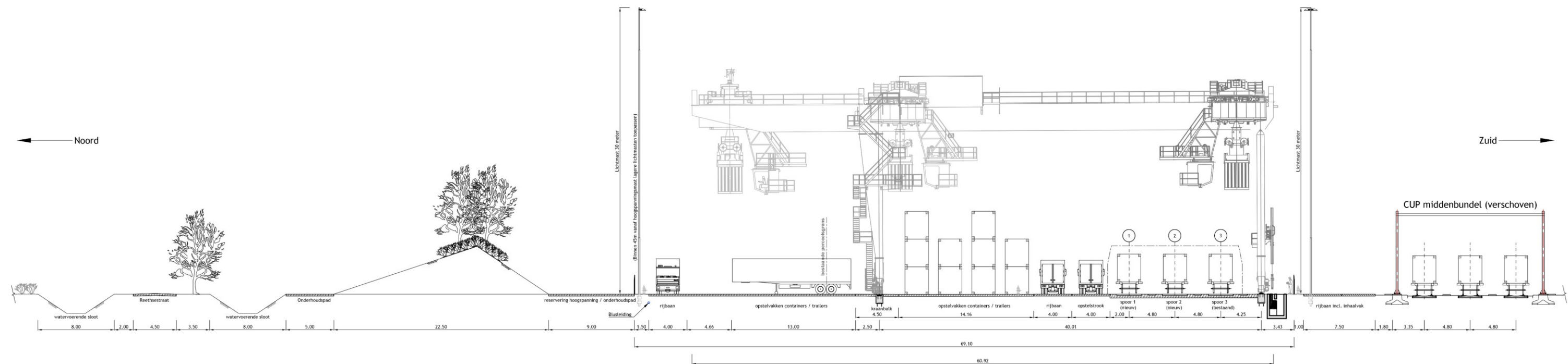
schaal 1:2000



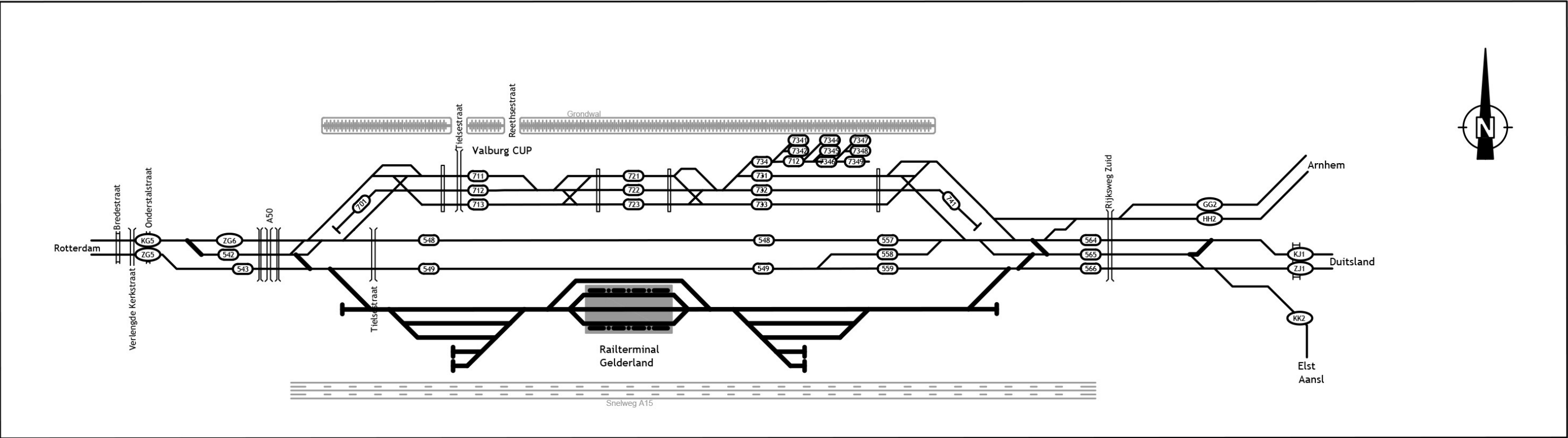
Dwarsprofiel noordvariant
schaal 1:200



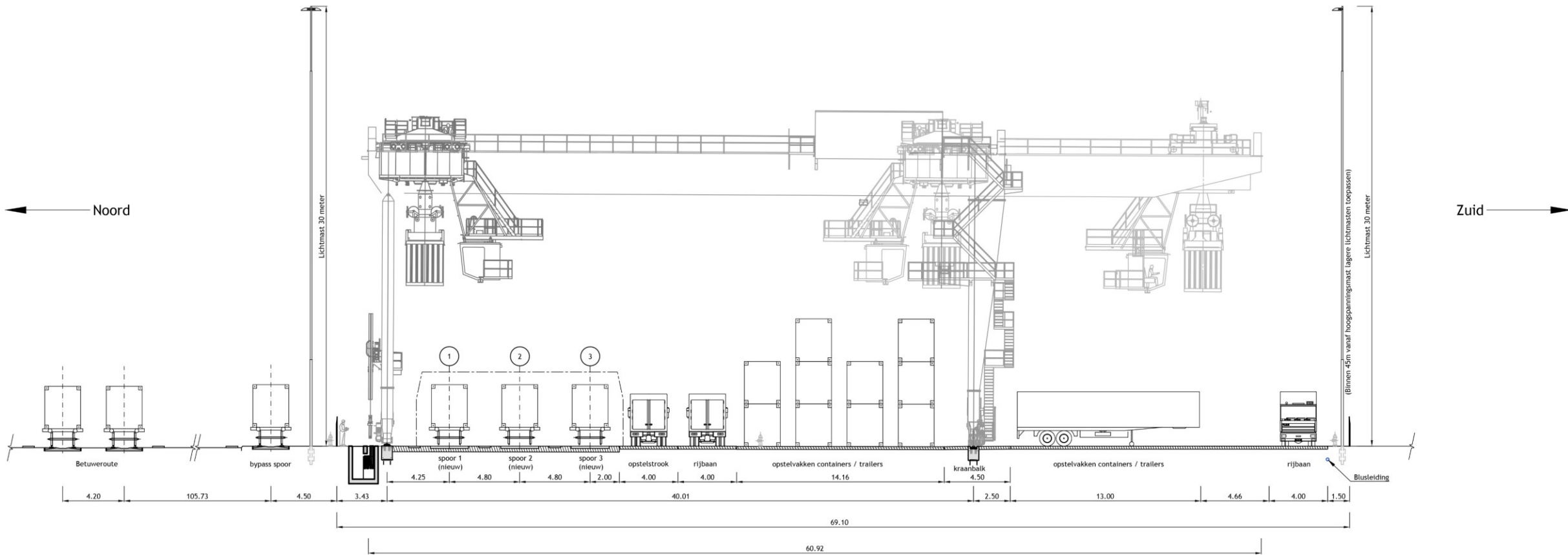
Spoorschema middenvariant schaal 1:2000



Dwarsprofiel middenvariant
 schaal 1:200



Spoorschema zuidvariant
schaal 1:2000



Dwarsprofiel zuidvariant
schaal 1:200

Bijlage 3; Geluidsberekeningen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
01_A	Eimerensestraat 25 - GW	183376,76	434912,12	1,50	55,9	55,9	55,9
01_B	Eimerensestraat 25 - GW	183376,76	434912,12	5,00	57,9	57,9	57,9
100_A	Reethsestraat 10 - GW	184989,50	434500,54	1,50	42,1	42,1	42,1
100_B	Reethsestraat 10 - GW	184989,50	434500,54	5,00	42,3	42,3	42,3
11_A	Eimerensestraat 23 - GZ	183460,59	434923,64	1,50	54,8	54,8	54,8
11_B	Eimerensestraat 23 - GZ	183460,59	434923,64	5,00	56,4	56,4	56,4
110_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GW	185189,96	434472,62	1,50	38,0	38,0	38,0
110_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GW	185189,96	434472,62	5,00	40,6	40,6	40,6
120_A	Reethsestraat 8 - GW	185255,65	434528,86	1,50	38,3	38,3	38,3
120_B	Reethsestraat 8 - GW	185255,65	434528,86	5,00	40,0	40,0	40,0
120_C	Reethsestraat 8 - GW	185255,65	434528,86	7,50	40,4	40,4	40,4
130_A	Reethsestraat 14 - GW	185293,20	434458,40	1,50	37,9	37,9	37,9
130_B	Reethsestraat 14 - GW	185293,20	434458,40	5,00	40,3	40,3	40,3
140_A	Reethsestraat 6 - GW	185323,56	434518,78	1,50	40,7	40,7	40,7
140_B	Reethsestraat 6 - GW	185323,56	434518,78	5,00	40,1	40,1	40,1
150_A	Reethsestraat 13 - GW	185434,28	434472,41	1,50	39,0	39,0	39,0
150_B	Reethsestraat 13 - GW	185434,28	434472,41	5,00	39,4	39,4	39,4
160_A	Reethsestraat 9 - GW	185520,93	434462,54	1,50	35,9	35,9	35,9
160_B	Reethsestraat 9 - GW	185520,93	434462,54	5,00	39,0	39,0	39,0
170_A	Reethsestraat 7 - GW	185561,27	434483,55	1,50	36,0	36,0	36,0
170_B	Reethsestraat 7 - GW	185561,27	434483,55	5,00	38,7	38,7	38,7
180_A	Reethsestraat 5 - GW	185653,01	434495,15	1,50	30,8	30,8	30,8
180_B	Reethsestraat 5 - GW	185653,01	434495,15	5,00	37,8	37,8	37,8
190_A	Reethsestraat 3 - GW	185740,96	434495,94	1,50	33,7	33,7	33,7
190_B	Reethsestraat 3 - GW	185740,96	434495,94	5,00	37,6	37,6	37,6
197_A	Reethsestraat 1a - GW	185849,87	434396,92	1,50	23,0	23,0	23,0
197_B	Reethsestraat 1a - GW	185849,87	434396,92	5,00	34,5	34,5	34,5
200_A	Wolfhoeksestraat 1 - GW	186007,57	434559,03	1,50	34,9	34,9	34,9
200_B	Wolfhoeksestraat 1 - GW	186007,57	434559,03	5,00	35,9	35,9	35,9
200_C	Wolfhoeksestraat 1 - GW	186007,57	434559,03	7,50	36,1	36,1	36,1
210_A	Wolfhoeksestraat 2 - GW	186015,16	434524,89	1,50	36,8	36,8	36,8
210_B	Wolfhoeksestraat 2 - GW	186015,16	434524,89	5,00	36,3	36,3	36,3
22_A	Eimerensestraat 21 - GZ	183520,86	434974,72	1,50	52,0	52,0	52,0
22_B	Eimerensestraat 21 - GZ	183520,86	434974,72	5,00	54,4	54,4	54,4
220_A	Wolfhoeksestraat 4 - GW	186083,23	434511,04	1,50	34,7	34,7	34,7
220_B	Wolfhoeksestraat 4 - GW	186083,23	434511,04	5,00	36,1	36,1	36,1
230_A	Wolfhoeksestraat 4a - GW	186169,42	434493,35	1,50	31,8	31,8	31,8
230_B	Wolfhoeksestraat 4a - GW	186169,42	434493,35	5,00	35,4	35,4	35,4
240_A	Rijksweg-Zuid 45 - GW	185980,35	434473,05	1,50	36,0	36,0	36,0
240_B	Rijksweg-Zuid 45 - GW	185980,35	434473,05	5,00	36,1	36,1	36,1
250_A	Rijksweg-Zuid 47 - GW	185995,79	434325,44	1,50	30,1	30,1	30,1
250_B	Rijksweg-Zuid 47 - GW	185995,79	434325,44	5,00	35,7	35,7	35,7
251_A	Rijksweg-Zuid 47 - GZ	186004,87	434322,01	1,50	28,2	28,2	28,2
251_B	Rijksweg-Zuid 47 - GZ	186004,87	434322,01	5,00	28,4	28,4	28,4
252_A	Rijksweg-Zuid 47 - GO	186008,41	434327,96	1,50	20,1	20,1	20,1
252_B	Rijksweg-Zuid 47 - GO	186008,41	434327,96	5,00	22,5	22,5	22,5
253_A	Rijksweg-Zuid 47 - GN	186000,78	434331,51	1,50	32,2	32,2	32,2
253_B	Rijksweg-Zuid 47 - GN	186000,78	434331,51	5,00	36,0	36,0	36,0
260_A	Rijksweg-Zuid 43 - GW	186000,50	434748,63	1,50	36,0	36,0	36,0
260_B	Rijksweg-Zuid 43 - GW	186000,50	434748,63	5,00	36,1	36,1	36,1
270_A	Reethsestraat 4 - GW	185501,52	434546,25	1,50	36,3	36,3	36,3
270_B	Reethsestraat 4 - GW	185501,52	434546,25	5,00	38,4	38,4	38,4
280_A	Reethsestraat 2a - GW	185550,56	434548,32	1,50	36,2	36,2	36,2
280_B	Reethsestraat 2a - GW	185550,56	434548,32	5,00	38,2	38,2	38,2
291_A	Reethsestraat 2 - GZ	185581,08	434539,21	1,50	39,1	39,1	39,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
291_B	Reethsestraat 2 - GZ	185581,08	434539,21	5,00	38,6	38,6	38,6
300_A	Valburgsestraat 20	182035,35	434899,58	1,50	44,8	44,8	44,8
300_B	Valburgsestraat 20	182035,35	434899,58	5,00	46,9	46,9	46,9
304_A	Reethsestraat 1 - GW	185839,93	434488,20	1,50	33,2	33,2	33,2
304_B	Reethsestraat 1 - GW	185839,93	434488,20	5,00	37,2	37,2	37,2
308_A	Reethsestraat 11a - GW	185503,34	434266,33	1,50	28,6	28,6	28,6
308_B	Reethsestraat 11a - GW	185503,34	434266,33	5,00	37,8	37,8	37,8
31_A	Eimerensestraat 19 - GZ	183547,02	434974,31	1,50	53,0	53,0	53,0
31_B	Eimerensestraat 19 - GZ	183547,02	434974,31	5,00	54,0	54,0	54,0
314660_A	't Meulland 27 Valburg	182874,37	435749,70	1,50	42,6	42,6	42,6
314660_B	't Meulland 27 Valburg	182874,37	435749,70	5,00	45,0	45,0	45,0
314660_C	't Meulland 27 Valburg	182874,37	435749,70	7,50	45,3	45,3	45,3
400_A	Eiernersestraat 15	183588,82	435009,55	1,50	51,5	51,5	51,5
400_B	Eiernersestraat 15	183588,82	435009,55	5,00	53,9	53,9	53,9
401_A	Eiernersestraat 9	183840,12	435140,48	1,50	47,5	47,5	47,5
401_B	Eiernersestraat 9	183840,12	435140,48	5,00	48,7	48,7	48,7
402_A	Eiernersestraat 10	183810,33	435161,14	1,50	48,0	48,0	48,0
402_B	Eiernersestraat 10	183810,33	435161,14	5,00	48,7	48,7	48,7
403_A	Eiernersestraat 7	183915,44	435207,56	1,50	45,5	45,5	45,5
403_B	Eiernersestraat 7	183915,44	435207,56	5,00	47,5	47,5	47,5
404_A	Eiernersestraat 5	183928,77	435295,90	1,50	43,9	43,9	43,9
404_B	Eiernersestraat 5	183928,77	435295,90	5,00	46,7	46,7	46,7
405_A	Eiernersestraat 3	183999,76	435347,95	1,50	42,9	42,9	42,9
405_B	Eiernersestraat 3	183999,76	435347,95	5,00	45,6	45,6	45,6
406_A	Eiernersestraat 8	183869,41	435227,52	1,50	45,4	45,4	45,4
406_B	Eiernersestraat 8	183869,41	435227,52	5,00	47,7	47,7	47,7
407_A	Eiernersestraat 8a	183860,51	435240,98	1,50	45,3	45,3	45,3
407_B	Eiernersestraat 8a	183860,51	435240,98	5,00	47,6	47,6	47,6
408_A	Eiernersestraat 6	183881,28	435290,97	1,50	44,5	44,5	44,5
408_B	Eiernersestraat 6	183881,28	435290,97	5,00	46,9	46,9	46,9
409_A	Eiernersestraat 4a	183935,38	435343,91	1,50	45,0	45,0	45,0
409_B	Eiernersestraat 4a	183935,38	435343,91	5,00	46,3	46,3	46,3
41_A	Eimerensestraat 17 - GZ	183575,02	434985,57	1,50	53,0	53,0	53,0
41_B	Eimerensestraat 17 - GZ	183575,02	434985,57	5,00	53,4	53,4	53,4
410_A	Eiernersestraatdwaarsstraat 2	183874,46	435365,27	1,50	44,5	44,5	44,5
410_B	Eiernersestraatdwaarsstraat 2	183874,46	435365,27	5,00	46,0	46,0	46,0
411_A	Eiernersestraatdwaarsstraat 6	183765,44	435280,92	1,50	46,7	46,7	46,7
411_B	Eiernersestraatdwaarsstraat 6	183765,44	435280,92	5,00	47,6	47,6	47,6
412_A	Eiernersestraatdwaarsstraat 8	183699,08	435363,02	1,50	44,7	44,7	44,7
412_B	Eiernersestraatdwaarsstraat 8	183699,08	435363,02	5,00	46,8	46,8	46,8
413_A	Eiernersestraatdwaarsstraat 5	183615,27	435375,89	1,50	44,7	44,7	44,7
413_B	Eiernersestraatdwaarsstraat 5	183615,27	435375,89	5,00	47,2	47,2	47,2
414_A	Eiernersestraatdwaarsstraat 7	183530,60	435508,62	1,50	43,4	43,4	43,4
414_B	Eiernersestraatdwaarsstraat 7	183530,60	435508,62	5,00	45,9	45,9	45,9
415_A	Eiernersestraatdwaarsstraat 4	183767,38	435368,43	1,50	45,4	45,4	45,4
415_B	Eiernersestraatdwaarsstraat 4	183767,38	435368,43	5,00	46,8	46,8	46,8
416_A	Eimerensestraat 1a	184012,07	435453,90	1,50	43,6	43,6	43,6
416_B	Eimerensestraat 1a	184012,07	435453,90	5,00	44,8	44,8	44,8
417_A	Eimerensestraat 1b	184017,47	435457,60	1,50	43,7	43,7	43,7
417_B	Eimerensestraat 1b	184017,47	435457,60	5,00	44,7	44,7	44,7
418_A	Eimerensestraat 1	184013,40	435448,41	1,50	43,6	43,6	43,6
418_B	Eimerensestraat 1	184013,40	435448,41	5,00	44,8	44,8	44,8
419_A	Eimerensestraat 1c	184022,42	435461,10	1,50	43,4	43,4	43,4
419_B	Eimerensestraat 1c	184022,42	435461,10	5,00	44,7	44,7	44,7
420_A	Eimerensestraat 1d	184031,16	435467,06	1,50	43,1	43,1	43,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
420_B	Eimerensestraat 1d	184031,16	435467,06	5,00	44,6	44,6	44,6
421_A	Eimerensestraat 1e	184047,52	435460,63	1,50	43,1	43,1	43,1
421_B	Eimerensestraat 1e	184047,52	435460,63	5,00	44,7	44,7	44,7
422_A	Eimerensestraat 1f	184050,43	435456,15	1,50	43,1	43,1	43,1
422_B	Eimerensestraat 1f	184050,43	435456,15	5,00	44,7	44,7	44,7
423_A	Eimerensestraat 4	183970,48	435440,13	1,50	41,9	41,9	41,9
423_B	Eimerensestraat 4	183970,48	435440,13	5,00	45,0	45,0	45,0
424_A	Eimerensestraat 2	183997,90	435489,18	1,50	41,7	41,7	41,7
424_B	Eimerensestraat 2	183997,90	435489,18	5,00	44,3	44,3	44,3
425_A	Eimerensestraat 2a	184054,09	435538,29	1,50	42,4	42,4	42,4
425_B	Eimerensestraat 2a	184054,09	435538,29	5,00	44,0	44,0	44,0
426_A	Reethsestraat 29 Valburg	182967,26	435362,87	1,50	48,3	48,3	48,3
426_B	Reethsestraat 29 Valburg	182967,26	435362,87	5,00	50,3	50,3	50,3
427_A	Reethsestraat 32 Valburg	182952,99	435426,34	1,50	46,3	46,3	46,3
427_B	Reethsestraat 32 Valburg	182952,99	435426,34	5,00	47,2	47,2	47,2
428_A	Reethsestraat 30 Valburg	182960,82	435439,41	1,50	46,9	46,9	46,9
428_B	Reethsestraat 30 Valburg	182960,82	435439,41	5,00	48,6	48,6	48,6
429_A	Reethsestraat 28 Valburg	182962,08	435513,94	1,50	46,6	46,6	46,6
429_B	Reethsestraat 28 Valburg	182962,08	435513,94	5,00	48,4	48,4	48,4
430_A	Reethsestraat 21 Valburg	183004,33	435604,23	1,50	46,4	46,4	46,4
430_B	Reethsestraat 21 Valburg	183004,33	435604,23	5,00	47,1	47,1	47,1
431_A	Reethsestraat 19 Valburg	183019,40	435658,32	1,50	44,4	44,4	44,4
431_B	Reethsestraat 19 Valburg	183019,40	435658,32	5,00	46,3	46,3	46,3
432_A	Reethsestraat 17 Valburg	183029,64	435676,23	1,50	40,0	40,0	40,0
432_B	Reethsestraat 17 Valburg	183029,64	435676,23	5,00	41,5	41,5	41,5
433_A	Reethsestraat 17a Valburg	183032,96	435688,87	1,50	44,2	44,2	44,2
433_B	Reethsestraat 17a Valburg	183032,96	435688,87	5,00	45,4	45,4	45,4
434_A	Reethsestraat 15 Valburg	182975,34	435700,43	1,50	46,3	46,3	46,3
434_B	Reethsestraat 15 Valburg	182975,34	435700,43	5,00	47,6	47,6	47,6
435_A	Reethsestraat 13 Valburg	182970,32	435729,74	1,50	41,6	41,6	41,6
435_B	Reethsestraat 13 Valburg	182970,32	435729,74	5,00	45,1	45,1	45,1
436_A	Reethsestraat 11 Valburg	182971,86	435745,53	1,50	34,9	34,9	34,9
436_B	Reethsestraat 11 Valburg	182971,86	435745,53	5,00	42,5	42,5	42,5
437_A	Reethsestraat 9 Valburg	182961,38	435763,89	1,50	33,3	33,3	33,3
437_B	Reethsestraat 9 Valburg	182961,38	435763,89	5,00	38,9	38,9	38,9
438_A	Molenstraat 9 Valburg	182956,81	435651,62	1,50	44,3	44,3	44,3
438_B	Molenstraat 9 Valburg	182956,81	435651,62	5,00	46,4	46,4	46,4
439_A	Molenstraat 8 Valburg	182934,92	435687,13	1,50	44,4	44,4	44,4
439_B	Molenstraat 8 Valburg	182934,92	435687,13	5,00	46,1	46,1	46,1
440_A	Molenstraat 6 Valburg	182812,33	435704,44	1,50	44,8	44,8	44,8
440_B	Molenstraat 6 Valburg	182812,33	435704,44	5,00	45,4	45,4	45,4
441_A	Molenstraat 8a Valburg	182825,80	435706,00	1,50	43,2	43,2	43,2
441_B	Molenstraat 8a Valburg	182825,80	435706,00	5,00	45,4	45,4	45,4
442_A	Molenstraat 10 Valburg	182844,24	435702,25	1,50	44,4	44,4	44,4
442_B	Molenstraat 10 Valburg	182844,24	435702,25	5,00	46,4	46,4	46,4
443_A	Molenstraat 12 Valburg	182858,61	435698,72	1,50	43,2	43,2	43,2
443_B	Molenstraat 12 Valburg	182858,61	435698,72	5,00	45,5	45,5	45,5
444_A	't Meuland 18 Valburg	182856,41	435726,56	1,50	41,9	41,9	41,9
444_B	't Meuland 18 Valburg	182856,41	435726,56	5,00	43,0	43,0	43,0
445_A	't Meuland 16 Valburg	182856,94	435732,77	1,50	43,5	43,5	43,5
445_B	't Meuland 16 Valburg	182856,94	435732,77	5,00	44,5	44,5	44,5
446_A	't Meuland 14 Valburg	182850,99	435743,64	1,50	34,5	34,5	34,5
446_B	't Meuland 14 Valburg	182850,99	435743,64	5,00	34,0	34,0	34,0
447_A	't Meuland 12 Valburg	182850,08	435751,87	1,50	41,5	41,5	41,5
447_B	't Meuland 12 Valburg	182850,08	435751,87	5,00	42,7	42,7	42,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
448_A	Reethsestraat 22 Valburg	182919,31	435738,48	1,50	41,0	41,0	41,0
448_B	Reethsestraat 22 Valburg	182919,31	435738,48	5,00	45,6	45,6	45,6
449_A	Reethsestraat 20 Valburg	182918,24	435761,12	1,50	41,6	41,6	41,6
449_B	Reethsestraat 20 Valburg	182918,24	435761,12	5,00	44,8	44,8	44,8
450_A	Reethsestraat 18 Valburg	182916,71	435781,40	1,50	45,1	45,1	45,1
450_B	Reethsestraat 18 Valburg	182916,71	435781,40	5,00	46,6	46,6	46,6
451_A	Reethsestraat 16 Valburg	182913,74	435797,57	1,50	43,0	43,0	43,0
451_B	Reethsestraat 16 Valburg	182913,74	435797,57	5,00	45,9	45,9	45,9
452_A	Reethsestraat 14 Valburg	182914,87	435803,33	1,50	43,6	43,6	43,6
452_B	Reethsestraat 14 Valburg	182914,87	435803,33	5,00	46,6	46,6	46,6
453_A	Reethsestraat 16a Valburg	182909,03	435795,89	1,50	33,6	33,6	33,6
453_B	Reethsestraat 16a Valburg	182909,03	435795,89	5,00	40,5	40,5	40,5
454_A	't Meuland 25 Valburg	182875,79	435759,90	1,50	27,9	27,9	27,9
454_B	't Meuland 25 Valburg	182875,79	435759,90	5,00	28,1	28,1	28,1
455_A	Vier Wieken 10 Valburg	182705,41	435531,43	1,50	46,0	46,0	46,0
455_B	Vier Wieken 10 Valburg	182705,41	435531,43	5,00	47,4	47,4	47,4
456_A	Vier Wieken 8 Valburg	182702,53	435529,47	1,50	46,0	46,0	46,0
456_B	Vier Wieken 8 Valburg	182702,53	435529,47	5,00	47,4	47,4	47,4
457_A	Vier Wieken 6 Valburg	182690,47	435519,46	1,50	46,1	46,1	46,1
457_B	Vier Wieken 6 Valburg	182690,47	435519,46	5,00	47,5	47,5	47,5
458_A	Vier Wieken 6 Valburg	182687,29	435517,29	1,50	46,1	46,1	46,1
458_B	Vier Wieken 6 Valburg	182687,29	435517,29	5,00	47,5	47,5	47,5
459_A	Vier Wieken 2 Valburg	182682,51	435497,65	1,50	48,4	48,4	48,4
459_B	Vier Wieken 2 Valburg	182682,51	435497,65	5,00	47,6	47,6	47,6
460_A	Gaffelwiel 5 Valburg	182675,54	435542,69	1,50	36,9	36,9	36,9
460_B	Gaffelwiel 5 Valburg	182675,54	435542,69	5,00	44,8	44,8	44,8
461_A	Gaffelwiel 6 Valburg	182667,80	435539,76	1,50	46,3	46,3	46,3
461_B	Gaffelwiel 6 Valburg	182667,80	435539,76	5,00	47,3	47,3	47,3
462_A	Gaffelwiel 7 Valburg	182662,32	435537,68	1,50	46,8	46,8	46,8
462_B	Gaffelwiel 7 Valburg	182662,32	435537,68	5,00	47,2	47,2	47,2
463_A	Vier Wieken 14 Valburg	182700,61	435562,69	1,50	34,0	34,0	34,0
463_B	Vier Wieken 14 Valburg	182700,61	435562,69	5,00	38,7	38,7	38,7
463630_A	Nieuwedijk 13 Slijk-Ewijk	183986,81	433610,77	1,50	46,2	46,2	46,2
463630_B	Nieuwedijk 13 Slijk-Ewijk	183986,81	433610,77	5,00	48,2	48,2	48,2
463830_A	Valburgsestraat 31 Slijk-Ewijk	182636,16	434079,76	1,50	49,2	49,2	49,2
463830_B	Valburgsestraat 31 Slijk-Ewijk	182636,16	434079,76	5,00	49,6	49,6	49,6
464_A	Vier Wieken 16 Valburg	182699,42	435568,75	1,50	42,3	42,3	42,3
464_B	Vier Wieken 16 Valburg	182699,42	435568,75	5,00	42,5	42,5	42,5
465_A	Vier Wieken 18 Valburg	182698,17	435575,13	1,50	44,0	44,0	44,0
465_B	Vier Wieken 18 Valburg	182698,17	435575,13	5,00	45,6	45,6	45,6
466_A	Vier Wieken 20 Valburg	182697,14	435580,39	1,50	44,8	44,8	44,8
466_B	Vier Wieken 20 Valburg	182697,14	435580,39	5,00	46,4	46,4	46,4
467_A	Vier Wieken 22 Valburg	182695,44	435589,05	1,50	46,9	46,9	46,9
467_B	Vier Wieken 22 Valburg	182695,44	435589,05	5,00	46,9	46,9	46,9
468_A	Vier Wieken 24 Valburg	182694,67	435592,98	1,50	47,1	47,1	47,1
468_B	Vier Wieken 24 Valburg	182694,67	435592,98	5,00	48,9	48,9	48,9
469_A	Vier Wieken 26 Valburg	182693,59	435598,46	1,50	47,0	47,0	47,0
469_B	Vier Wieken 26 Valburg	182693,59	435598,46	5,00	48,6	48,6	48,6
470_A	Vier Wieken 28 Valburg	182692,85	435602,28	1,50	46,9	46,9	46,9
470_B	Vier Wieken 28 Valburg	182692,85	435602,28	5,00	48,5	48,5	48,5
471_A	Gaffelwiel 1 Valburg	182673,43	435581,76	1,50	40,3	40,3	40,3
471_B	Gaffelwiel 1 Valburg	182673,43	435581,76	5,00	47,0	47,0	47,0
472_A	Gaffelwiel 2 Valburg	182674,45	435576,54	1,50	40,6	40,6	40,6
472_B	Gaffelwiel 2 Valburg	182674,45	435576,54	5,00	47,0	47,0	47,0
473_A	Gaffelwiel 3 Valburg	182675,49	435571,24	1,50	41,0	41,0	41,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
473_B	Gaffelwiel 3 Valburg	182675,49	435571,24	5,00	46,8	46,8	46,8
474_A	Gaffelwiel 4 Valburg	182676,80	435564,54	1,50	42,6	42,6	42,6
474_B	Gaffelwiel 4 Valburg	182676,80	435564,54	5,00	46,6	46,6	46,6
475_A	Vier Wieken 32 Valburg	182690,22	435626,13	1,50	39,4	39,4	39,4
475_B	Vier Wieken 32 Valburg	182690,22	435626,13	5,00	32,9	32,9	32,9
476_A	Vier Wieken 34 Valburg	182687,15	435631,36	1,50	38,3	38,3	38,3
476_B	Vier Wieken 34 Valburg	182687,15	435631,36	5,00	31,9	31,9	31,9
477_A	Vier Wieken 36 Valburg	182686,11	435636,65	1,50	43,1	43,1	43,1
477_B	Vier Wieken 36 Valburg	182686,11	435636,65	5,00	44,6	44,6	44,6
478_A	Vier Wieken 38 Valburg	182684,80	435643,37	1,50	44,1	44,1	44,1
478_B	Vier Wieken 38 Valburg	182684,80	435643,37	5,00	45,5	45,5	45,5
479_A	Vier Wieken 40 Valburg	182683,86	435648,16	1,50	44,6	44,6	44,6
479_B	Vier Wieken 40 Valburg	182683,86	435648,16	5,00	46,1	46,1	46,1
480_A	Vier Wieken 42 Valburg	182682,80	435653,58	1,50	44,7	44,7	44,7
480_B	Vier Wieken 42 Valburg	182682,80	435653,58	5,00	46,2	46,2	46,2
481_A	Vier Wieken 44 Valburg	182682,02	435657,61	1,50	45,7	45,7	45,7
481_B	Vier Wieken 44 Valburg	182682,02	435657,61	5,00	46,1	46,1	46,1
481110_A	Reethsestraat 33 Valburg	182864,84	435201,16	1,50	51,4	51,4	51,4
481110_B	Reethsestraat 33 Valburg	182864,84	435201,16	5,00	53,2	53,2	53,2
482_A	Vier Wieken 46 Valburg	182680,47	435665,51	1,50	45,4	45,4	45,4
482_B	Vier Wieken 46 Valburg	182680,47	435665,51	5,00	46,1	46,1	46,1
483_A	Vier Wieken 48 Valburg	182679,51	435670,47	1,50	45,2	45,2	45,2
483_B	Vier Wieken 48 Valburg	182679,51	435670,47	5,00	46,0	46,0	46,0
484_A	Vier Wieken 50 Valburg	182678,55	435675,35	1,50	44,5	44,5	44,5
484_B	Vier Wieken 50 Valburg	182678,55	435675,35	5,00	46,0	46,0	46,0
485_A	Teerlingen 49 Valburg	182651,51	435678,39	1,50	45,9	45,9	45,9
485_B	Teerlingen 49 Valburg	182651,51	435678,39	5,00	46,0	46,0	46,0
486_A	Teerlingen 47 Valburg	182649,20	435674,52	1,50	45,9	45,9	45,9
486_B	Teerlingen 47 Valburg	182649,20	435674,52	5,00	46,1	46,1	46,1
487_A	Teerlingen 45 Valburg	182647,44	435670,79	1,50	45,9	45,9	45,9
487_B	Teerlingen 45 Valburg	182647,44	435670,79	5,00	46,2	46,2	46,2
488_A	Teerlingen 43 Valburg	182645,31	435666,25	1,50	45,9	45,9	45,9
488_B	Teerlingen 43 Valburg	182645,31	435666,25	5,00	46,3	46,3	46,3
489_A	Teerlingen 41 Valburg	182643,12	435661,58	1,50	46,0	46,0	46,0
489_B	Teerlingen 41 Valburg	182643,12	435661,58	5,00	46,4	46,4	46,4
490_A	Teerlingen 39 Valburg	182640,49	435655,98	1,50	45,5	45,5	45,5
490_B	Teerlingen 39 Valburg	182640,49	435655,98	5,00	46,4	46,4	46,4
491_A	Teerlingen 37 Valburg	182636,99	435647,49	1,50	44,7	44,7	44,7
491_B	Teerlingen 37 Valburg	182636,99	435647,49	5,00	46,5	46,5	46,5
492_A	Teerlingen 35 Valburg	182634,90	435644,10	1,50	43,2	43,2	43,2
492_B	Teerlingen 35 Valburg	182634,90	435644,10	5,00	46,5	46,5	46,5
493_A	Teerlingen 33 Valburg	182632,88	435639,79	1,50	43,7	43,7	43,7
493_B	Teerlingen 33 Valburg	182632,88	435639,79	5,00	46,3	46,3	46,3
494_A	Teerlingen 31 Valburg	182630,27	435634,24	1,50	40,7	40,7	40,7
494_B	Teerlingen 31 Valburg	182630,27	435634,24	5,00	45,2	45,2	45,2
495_A	Teerlingen 29 Valburg	182627,93	435629,26	1,50	40,2	40,2	40,2
495_B	Teerlingen 29 Valburg	182627,93	435629,26	5,00	43,2	43,2	43,2
496_A	Teerlingen 27 Valburg	182625,14	435622,27	1,50	44,8	44,8	44,8
496_B	Teerlingen 27 Valburg	182625,14	435622,27	5,00	46,7	46,7	46,7
497_A	Bonkelaar 4 Valburg	182650,22	435598,72	1,50	40,7	40,7	40,7
497_B	Bonkelaar 4 Valburg	182650,22	435598,72	5,00	46,8	46,8	46,8
498_A	Bonkelaar 2 Valburg	182638,22	435593,62	1,50	41,4	41,4	41,4
498_B	Bonkelaar 2 Valburg	182638,22	435593,62	5,00	42,3	42,3	42,3
499_A	Gaffelwiel 10 Valburg	182652,89	435589,66	1,50	41,4	41,4	41,4
499_B	Gaffelwiel 10 Valburg	182652,89	435589,66	5,00	48,4	48,4	48,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
500_A	Gaffelwiel 9 Valburg	182655,79	435581,93	1,50	38,9	38,9	38,9
500_B	Gaffelwiel 9 Valburg	182655,79	435581,93	5,00	46,5	46,5	46,5
501_A	Gaffelwiel 8 Valburg	182657,83	435575,55	1,50	34,1	34,1	34,1
501_B	Gaffelwiel 8 Valburg	182657,83	435575,55	5,00	39,6	39,6	39,6
502_A	Teerlingen 23 Valburg	182622,35	435601,14	1,50	45,1	45,1	45,1
502_B	Teerlingen 23 Valburg	182622,35	435601,14	5,00	46,7	46,7	46,7
503_A	Teerlingen 21 Valburg	182623,80	435595,92	1,50	45,9	45,9	45,9
503_B	Teerlingen 21 Valburg	182623,80	435595,92	5,00	47,4	47,4	47,4
504_A	Teerlingen 19 Valburg	182625,01	435592,62	1,50	45,0	45,0	45,0
504_B	Teerlingen 19 Valburg	182625,01	435592,62	5,00	46,7	46,7	46,7
505_A	Teerlingen 17 Valburg	182626,11	435589,65	1,50	46,6	46,6	46,6
505_B	Teerlingen 17 Valburg	182626,11	435589,65	5,00	48,3	48,3	48,3
506_A	Teerlingen 15 Valburg	182628,28	435583,77	1,50	45,1	45,1	45,1
506_B	Teerlingen 15 Valburg	182628,28	435583,77	5,00	46,9	46,9	46,9
507_A	Teerlingen 13 Valburg	182630,10	435578,84	1,50	45,2	45,2	45,2
507_B	Teerlingen 13 Valburg	182630,10	435578,84	5,00	46,9	46,9	46,9
508_A	Teerlingen 11 Valburg	182632,06	435573,54	1,50	44,1	44,1	44,1
508_B	Teerlingen 11 Valburg	182632,06	435573,54	5,00	45,8	45,8	45,8
509_A	Teerlingen 9Valburg	182634,35	435568,59	1,50	46,7	46,7	46,7
509_B	Teerlingen 9Valburg	182634,35	435568,59	5,00	48,3	48,3	48,3
51_A	Eimerensestraat 12 - GZ	183478,82	435037,39	1,50	51,4	51,4	51,4
51_B	Eimerensestraat 12 - GZ	183478,82	435037,39	5,00	53,7	53,7	53,7
510_A	Teerlingen 7 Valburg	182636,28	435562,10	1,50	45,5	45,5	45,5
510_B	Teerlingen 7 Valburg	182636,28	435562,10	5,00	47,0	47,0	47,0
511_A	Teerlingen 5 Valburg	182638,19	435556,93	1,50	45,4	45,4	45,4
511_B	Teerlingen 5 Valburg	182638,19	435556,93	5,00	46,6	46,6	46,6
512_A	Teerlingen 5 Valburg	182640,32	435552,44	1,50	46,0	46,0	46,0
512_B	Teerlingen 5 Valburg	182640,32	435552,44	5,00	47,1	47,1	47,1
513_A	Teerlingen 1 Valburg	182650,96	435511,98	1,50	48,0	48,0	48,0
513_B	Teerlingen 1 Valburg	182650,96	435511,98	5,00	47,2	47,2	47,2
514_A	Kruipalen 7 Valburg	182620,58	435531,98	1,50	45,9	45,9	45,9
514_B	Kruipalen 7 Valburg	182620,58	435531,98	5,00	46,9	46,9	46,9
515_A	Kruipalen 5 Valburg	182598,91	435531,10	1,50	47,4	47,4	47,4
515_B	Kruipalen 5 Valburg	182598,91	435531,10	5,00	46,7	46,7	46,7
516_A	Kruipalen 3 Valburg	182588,31	435533,63	1,50	46,8	46,8	46,8
516_B	Kruipalen 3 Valburg	182588,31	435533,63	5,00	46,6	46,6	46,6
517_A	Valbrug	182458,00	435832,75	1,50	31,4	31,4	31,4
517_B	Valbrug	182458,00	435832,75	5,00	38,2	38,2	38,2
518_A	Valbrug	182453,47	435815,86	1,50	43,6	43,6	43,6
518_B	Valbrug	182453,47	435815,86	5,00	44,3	44,3	44,3
519_A	Valbrug	182448,98	435802,84	1,50	42,6	42,6	42,6
519_B	Valbrug	182448,98	435802,84	5,00	43,7	43,7	43,7
520_A	Valbrug	182441,23	435787,08	1,50	37,6	37,6	37,6
520_B	Valbrug	182441,23	435787,08	5,00	45,0	45,0	45,0
521_A	Valbrug	182444,64	435769,63	1,50	38,6	38,6	38,6
521_B	Valbrug	182444,64	435769,63	5,00	42,1	42,1	42,1
522_A	Valbrug	182453,82	435628,64	1,50	43,4	43,4	43,4
522_B	Valbrug	182453,82	435628,64	5,00	45,1	45,1	45,1
523_A	Valbrug	182451,08	435645,70	1,50	42,9	42,9	42,9
523_B	Valbrug	182451,08	435645,70	5,00	44,8	44,8	44,8
524_A	Valbrug	182407,00	435733,28	1,50	43,9	43,9	43,9
524_B	Valbrug	182407,00	435733,28	5,00	43,9	43,9	43,9
525_A	Valbrug	182394,69	435782,75	1,50	43,2	43,2	43,2
525_B	Valbrug	182394,69	435782,75	5,00	43,7	43,7	43,7
526_A	Valbrug	182554,07	435678,32	1,50	44,7	44,7	44,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
526_B	Valbrug	182554,07	435678,32	5,00	45,9	45,9	45,9
527_A	Valbrug	182629,08	435727,57	1,50	42,6	42,6	42,6
527_B	Valbrug	182629,08	435727,57	5,00	45,5	45,5	45,5
528_A	Valbrug	182610,41	435720,45	1,50	40,4	40,4	40,4
528_B	Valbrug	182610,41	435720,45	5,00	45,2	45,2	45,2
529_A	Valbrug	182624,67	435725,83	1,50	40,6	40,6	40,6
529_B	Valbrug	182624,67	435725,83	5,00	45,6	45,6	45,6
530_A	Valbrug	182604,92	435718,28	1,50	38,8	38,8	38,8
530_B	Valbrug	182604,92	435718,28	5,00	42,4	42,4	42,4
531_A	Valbrug	182593,93	435714,09	1,50	42,4	42,4	42,4
531_B	Valbrug	182593,93	435714,09	5,00	44,4	44,4	44,4
532_A	Valbrug	182588,93	435712,25	1,50	41,1	41,1	41,1
532_B	Valbrug	182588,93	435712,25	5,00	46,4	46,4	46,4
533_A	Valbrug	182574,28	435706,62	1,50	40,6	40,6	40,6
533_B	Valbrug	182574,28	435706,62	5,00	45,2	45,2	45,2
534_A	Valbrug	182569,59	435704,89	1,50	42,2	42,2	42,2
534_B	Valbrug	182569,59	435704,89	5,00	45,3	45,3	45,3
535_A	Valbrug	182556,38	435699,78	1,50	44,6	44,6	44,6
535_B	Valbrug	182556,38	435699,78	5,00	45,3	45,3	45,3
536_A	Valbrug	182551,74	435698,08	1,50	42,5	42,5	42,5
536_B	Valbrug	182551,74	435698,08	5,00	45,2	45,2	45,2
537_A	Valbrug	182537,32	435692,51	1,50	33,5	33,5	33,5
537_B	Valbrug	182537,32	435692,51	5,00	42,5	42,5	42,5
538_A	Valbrug	182623,42	435685,06	1,50	35,9	35,9	35,9
538_B	Valbrug	182623,42	435685,06	5,00	44,7	44,7	44,7
539_A	Valbrug	182613,86	435675,12	1,50	37,1	37,1	37,1
539_B	Valbrug	182613,86	435675,12	5,00	45,4	45,4	45,4
540_A	Valbrug	182610,81	435668,63	1,50	35,4	35,4	35,4
540_B	Valbrug	182610,81	435668,63	5,00	45,4	45,4	45,4
541_A	Valbrug	182608,58	435663,91	1,50	36,2	36,2	36,2
541_B	Valbrug	182608,58	435663,91	5,00	45,5	45,5	45,5
542_A	Valbrug	182607,16	435660,89	1,50	37,7	37,7	37,7
542_B	Valbrug	182607,16	435660,89	5,00	45,6	45,6	45,6
543_A	Valbrug	182606,49	435655,00	1,50	38,6	38,6	38,6
543_B	Valbrug	182606,49	435655,00	5,00	45,8	45,8	45,8
544_A	Valbrug	182602,46	435650,91	1,50	37,4	37,4	37,4
544_B	Valbrug	182602,46	435650,91	5,00	45,2	45,2	45,2
545_A	Valbrug	182600,32	435646,35	1,50	40,2	40,2	40,2
545_B	Valbrug	182600,32	435646,35	5,00	45,4	45,4	45,4
546_A	Valbrug	182598,17	435641,78	1,50	41,7	41,7	41,7
546_B	Valbrug	182598,17	435641,78	5,00	45,8	45,8	45,8
547_A	Valbrug	182595,59	435636,29	1,50	35,7	35,7	35,7
547_B	Valbrug	182595,59	435636,29	5,00	45,4	45,4	45,4
548_A	Valbrug	182593,22	435624,84	1,50	44,6	44,6	44,6
548_B	Valbrug	182593,22	435624,84	5,00	46,0	46,0	46,0
549_A	Valbrug	182591,64	435603,41	1,50	44,2	44,2	44,2
549_B	Valbrug	182591,64	435603,41	5,00	46,1	46,1	46,1
550_A	Valbrug	182593,35	435597,61	1,50	43,2	43,2	43,2
550_B	Valbrug	182593,35	435597,61	5,00	43,6	43,6	43,6
551_A	Valbrug	182598,01	435581,85	1,50	40,6	40,6	40,6
551_B	Valbrug	182598,01	435581,85	5,00	44,0	44,0	44,0
552_A	Valbrug	182599,65	435576,28	1,50	41,1	41,1	41,1
552_B	Valbrug	182599,65	435576,28	5,00	43,6	43,6	43,6
553_A	Valbrug	182554,61	435674,67	1,50	44,6	44,6	44,6
553_B	Valbrug	182554,61	435674,67	5,00	45,8	45,8	45,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmix totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
554_A	Valbrug	182555,20	435670,69	1,50	44,1	44,1	44,1
554_B	Valbrug	182555,20	435670,69	5,00	45,4	45,4	45,4
555_A	Valbrug	182555,95	435665,59	1,50	43,4	43,4	43,4
555_B	Valbrug	182555,95	435665,59	5,00	45,4	45,4	45,4
556_A	Valbrug	182556,67	435660,74	1,50	41,6	41,6	41,6
556_B	Valbrug	182556,67	435660,74	5,00	45,5	45,5	45,5
557_A	Valbrug	182556,72	435653,54	1,50	40,5	40,5	40,5
557_B	Valbrug	182556,72	435653,54	5,00	46,6	46,6	46,6
558_A	Valbrug	182557,48	435648,37	1,50	39,5	39,5	39,5
558_B	Valbrug	182557,48	435648,37	5,00	45,6	45,6	45,6
559_A	Valbrug	182558,26	435643,10	1,50	39,7	39,7	39,7
559_B	Valbrug	182558,26	435643,10	5,00	45,6	45,6	45,6
560_A	Valbrug	182558,87	435638,99	1,50	40,7	40,7	40,7
560_B	Valbrug	182558,87	435638,99	5,00	45,6	45,6	45,6
561_A	Valbrug	182559,91	435631,96	1,50	41,3	41,3	41,3
561_B	Valbrug	182559,91	435631,96	5,00	46,8	46,8	46,8
562_A	Valbrug	182785,22	435698,57	1,50	44,1	44,1	44,1
562_B	Valbrug	182785,22	435698,57	5,00	45,9	45,9	45,9
563_A	Valbrug	182799,50	435618,90	1,50	44,2	44,2	44,2
563_B	Valbrug	182799,50	435618,90	5,00	46,8	46,8	46,8
564_A	Valbrug	182748,24	435797,87	1,50	44,0	44,0	44,0
564_B	Valbrug	182748,24	435797,87	5,00	45,2	45,2	45,2
565_A	Valbrug	182744,04	435797,54	1,50	45,4	45,4	45,4
565_B	Valbrug	182744,04	435797,54	5,00	45,2	45,2	45,2
566_A	Valbrug	182753,54	435798,28	1,50	43,7	43,7	43,7
566_B	Valbrug	182753,54	435798,28	5,00	44,8	44,8	44,8
567_A	Valbrug	182737,43	435797,03	1,50	45,2	45,2	45,2
567_B	Valbrug	182737,43	435797,03	5,00	45,2	45,2	45,2
568_A	Valbrug	182730,56	435796,49	1,50	45,4	45,4	45,4
568_B	Valbrug	182730,56	435796,49	5,00	45,2	45,2	45,2
569_A	Valbrug	182756,61	435803,55	1,50	43,9	43,9	43,9
569_B	Valbrug	182756,61	435803,55	5,00	44,9	44,9	44,9
570_A	Valbrug	182756,21	435808,76	1,50	43,8	43,8	43,8
570_B	Valbrug	182756,21	435808,76	5,00	45,1	45,1	45,1
571_A	Valbrug	182746,79	435810,28	1,50	33,9	33,9	33,9
571_B	Valbrug	182746,79	435810,28	5,00	36,6	36,6	36,6
572_A	Valbrug	182741,53	435809,87	1,50	35,4	35,4	35,4
572_B	Valbrug	182741,53	435809,87	5,00	32,7	32,7	32,7
573_A	Valbrug	182736,92	435809,50	1,50	36,1	36,1	36,1
573_B	Valbrug	182736,92	435809,50	5,00	26,6	26,6	26,6
574_A	Valbrug	182730,63	435809,01	1,50	35,4	35,4	35,4
574_B	Valbrug	182730,63	435809,01	5,00	27,1	27,1	27,1
575_A	Valbrug	182725,02	435802,31	1,50	39,4	39,4	39,4
575_B	Valbrug	182725,02	435802,31	5,00	38,9	38,9	38,9
576_A	Valbrug	182779,75	435803,87	1,50	45,3	45,3	45,3
576_B	Valbrug	182779,75	435803,87	5,00	45,3	45,3	45,3
577_A	Valbrug	182805,29	435808,17	1,50	42,6	42,6	42,6
577_B	Valbrug	182805,29	435808,17	5,00	44,4	44,4	44,4
578_A	Valbrug	182802,12	435824,18	1,50	39,7	39,7	39,7
578_B	Valbrug	182802,12	435824,18	5,00	39,9	39,9	39,9
579_A	Valbrug	182795,27	435830,71	1,50	35,3	35,3	35,3
579_B	Valbrug	182795,27	435830,71	5,00	37,6	37,6	37,6
580_A	Valbrug	182837,94	435810,26	1,50	35,9	35,9	35,9
580_B	Valbrug	182837,94	435810,26	5,00	42,0	42,0	42,0
581_A	Valbrug	182835,39	435818,31	1,50	37,7	37,7	37,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
581_B	Valbrug	182835,39	435818,31	5,00	41,9	41,9	41,9
582_A	Valbrug	182831,82	435824,01	1,50	31,6	31,6	31,6
582_B	Valbrug	182831,82	435824,01	5,00	35,5	35,5	35,5
583_A	Valbrug	182830,21	435829,08	1,50	37,5	37,5	37,5
583_B	Valbrug	182830,21	435829,08	5,00	38,4	38,4	38,4
584_A	Valbrug	182828,64	435834,04	1,50	38,9	38,9	38,9
584_B	Valbrug	182828,64	435834,04	5,00	40,3	40,3	40,3
585_A	Valbrug	182849,10	435798,04	1,50	32,4	32,4	32,4
585_B	Valbrug	182849,10	435798,04	5,00	31,8	31,8	31,8
586_A	Valbrug	182854,40	435789,31	1,50	29,2	29,2	29,2
586_B	Valbrug	182854,40	435789,31	5,00	27,2	27,2	27,2
587_A	Valbrug	182864,27	435780,70	1,50	28,0	28,0	28,0
587_B	Valbrug	182864,27	435780,70	5,00	28,3	28,3	28,3
588_A	Valbrug	182858,53	435783,59	1,50	28,1	28,1	28,1
588_B	Valbrug	182858,53	435783,59	5,00	28,3	28,3	28,3
589_A	Valbrug	182872,99	435775,82	1,50	39,7	39,7	39,7
589_B	Valbrug	182872,99	435775,82	5,00	41,4	41,4	41,4
590_A	Valbrug	182871,86	435770,19	1,50	28,9	28,9	28,9
590_B	Valbrug	182871,86	435770,19	5,00	29,2	29,2	29,2
591_A	Valbrug	182807,66	435761,18	1,50	33,5	33,5	33,5
591_B	Valbrug	182807,66	435761,18	5,00	37,1	37,1	37,1
592_A	Valbrug	182839,59	435766,00	1,50	41,0	41,0	41,0
592_B	Valbrug	182839,59	435766,00	5,00	41,8	41,8	41,8
593_A	Valbrug	182815,50	435735,62	1,50	44,1	44,1	44,1
593_B	Valbrug	182815,50	435735,62	5,00	45,2	45,2	45,2
594_A	Reethsestraat 8 Valbrug	182898,25	435832,21	1,50	38,2	38,2	38,2
594_B	Reethsestraat 8 Valbrug	182898,25	435832,21	5,00	43,8	43,8	43,8
595_A	Reethsestraat 6 Valbrug	182890,54	435849,42	1,50	34,5	34,5	34,5
595_B	Reethsestraat 6 Valbrug	182890,54	435849,42	5,00	34,6	34,6	34,6
596_A	Reethsestraat 5 Valbrug	182926,19	435851,97	1,50	42,3	42,3	42,3
596_B	Reethsestraat 5 Valbrug	182926,19	435851,97	5,00	44,8	44,8	44,8
597_A	Reethsestraat 3 Valbrug	182915,61	435867,60	1,50	37,8	37,8	37,8
597_B	Reethsestraat 3 Valbrug	182915,61	435867,60	5,00	40,3	40,3	40,3
598_A	Valbrug	182916,82	435898,11	1,50	41,6	41,6	41,6
598_B	Valbrug	182916,82	435898,11	5,00	43,7	43,7	43,7
599_A	Valbrug	182900,08	435899,11	1,50	37,8	37,8	37,8
599_B	Valbrug	182900,08	435899,11	5,00	43,5	43,5	43,5
60_A	Reethsestraat 19a - GW	184630,74	434379,06	1,50	45,5	45,5	45,5
60_B	Reethsestraat 19a - GW	184630,74	434379,06	5,00	46,2	46,2	46,2
600_A	Valbrug	182891,55	435911,09	1,50	29,6	29,6	29,6
600_B	Valbrug	182891,55	435911,09	5,00	31,0	31,0	31,0
601_A	Valbrug	182894,32	435926,26	1,50	36,2	36,2	36,2
601_B	Valbrug	182894,32	435926,26	5,00	26,8	26,8	26,8
602_A	Valbrug Tielsestraat	183174,24	436076,21	1,50	38,7	38,7	38,7
602_B	Valbrug Tielsestraat	183174,24	436076,21	5,00	41,8	41,8	41,8
70_A	Reethsestraat 19 - GW	184728,04	434401,14	1,50	44,4	44,4	44,4
70_B	Reethsestraat 19 - GW	184728,04	434401,14	5,00	45,3	45,3	45,3
700_A	check dorp Sijk-Ewijk	182755,84	433292,25	1,50	39,2	39,2	39,2
700_B	check dorp Sijk-Ewijk	182755,84	433292,25	5,00	42,1	42,1	42,1
701_A	Valburgsestraat 4a Slijk-Ewijk	182936,01	433673,17	1,50	43,9	43,9	43,9
701_B	Valburgsestraat 4a Slijk-Ewijk	182936,01	433673,17	5,00	48,2	48,2	48,2
702_A	Camping	182556,72	434269,53	1,50	48,4	48,4	48,4
702_B	Camping	182556,72	434269,53	5,00	51,0	51,0	51,0
703_A	Valburgsestraat 42 Slijk-Ewijk	182499,59	434353,82	1,50	49,4	49,4	49,4
703_B	Valburgsestraat 42 Slijk-Ewijk	182499,59	434353,82	5,00	51,4	51,4	51,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
704_A	Valburgsestraat 12	Slijk-Ewijk	182731,16	434156,04	1,50	48,8	48,8	48,8
704_B	Valburgsestraat 12	Slijk-Ewijk	182731,16	434156,04	5,00	51,1	51,1	51,1
705_A	Valburgsestraat 35	Slijk-Ewijk	182622,95	434135,61	1,50	49,5	49,5	49,5
705_B	Valburgsestraat 35	Slijk-Ewijk	182622,95	434135,61	5,00	50,2	50,2	50,2
706_A	Valburgsestraat 35	Slijk-Ewijk	182632,22	434104,74	1,50	49,0	49,0	49,0
706_B	Valburgsestraat 35	Slijk-Ewijk	182632,22	434104,74	5,00	49,8	49,8	49,8
707_A	Valburgsestraat 29	Slijk-Ewijk	182638,08	434066,15	1,50	49,1	49,1	49,1
707_B	Valburgsestraat 29	Slijk-Ewijk	182638,08	434066,15	5,00	49,6	49,6	49,6
708_A	Valburgsestraat 27	Slijk-Ewijk	182642,38	434040,14	1,50	48,4	48,4	48,4
708_B	Valburgsestraat 27	Slijk-Ewijk	182642,38	434040,14	5,00	49,4	49,4	49,4
709_A	Valburgsestraat 25	Slijk-Ewijk	182644,41	434025,76	1,50	48,2	48,2	48,2
709_B	Valburgsestraat 25	Slijk-Ewijk	182644,41	434025,76	5,00	49,3	49,3	49,3
710_A	Valburgsestraat 23	Slijk-Ewijk	182647,40	434006,54	1,50	48,3	48,3	48,3
710_B	Valburgsestraat 23	Slijk-Ewijk	182647,40	434006,54	5,00	49,0	49,0	49,0
711_A	Valburgsestraat 21	Slijk-Ewijk	182650,25	433988,59	1,50	48,1	48,1	48,1
711_B	Valburgsestraat 21	Slijk-Ewijk	182650,25	433988,59	5,00	48,7	48,7	48,7
712_A	Valburgsestraat 19	Slijk-Ewijk	182653,64	433967,96	1,50	47,8	47,8	47,8
712_B	Valburgsestraat 19	Slijk-Ewijk	182653,64	433967,96	5,00	48,4	48,4	48,4
713_A	Valburgsestraat 17	Slijk-Ewijk	182648,95	433932,84	1,50	47,3	47,3	47,3
713_B	Valburgsestraat 17	Slijk-Ewijk	182648,95	433932,84	5,00	48,0	48,0	48,0
714_A	Valburgsestraat 15	Slijk-Ewijk	182679,41	433881,31	1,50	45,8	45,8	45,8
714_B	Valburgsestraat 15	Slijk-Ewijk	182679,41	433881,31	5,00	47,2	47,2	47,2
715_A	Valburgsestraat 11	Slijk-Ewijk	182784,49	433833,27	1,50	45,9	45,9	45,9
715_B	Valburgsestraat 11	Slijk-Ewijk	182784,49	433833,27	5,00	47,3	47,3	47,3
716_A	Akkerstraat 1	Slijk-Ewijk	183051,14	433865,13	1,50	46,9	46,9	46,9
716_B	Akkerstraat 1	Slijk-Ewijk	183051,14	433865,13	5,00	49,4	49,4	49,4
717_A	Valburgsestraat 6	Slijk-Ewijk	183005,85	433765,37	1,50	46,1	46,1	46,1
717_B	Valburgsestraat 6	Slijk-Ewijk	183005,85	433765,37	5,00	48,2	48,2	48,2
718_A	Valburgsestraat 6a	Slijk-Ewijk	183033,79	433758,95	1,50	47,2	47,2	47,2
718_B	Valburgsestraat 6a	Slijk-Ewijk	183033,79	433758,95	5,00	48,3	48,3	48,3
719_A	Valburgsestraat 4	Slijk-Ewijk	182924,40	433665,86	1,50	44,7	44,7	44,7
719_B	Valburgsestraat 4	Slijk-Ewijk	182924,40	433665,86	5,00	46,2	46,2	46,2
720_A	Valburgsestraat 7	Slijk-Ewijk	182875,97	433637,53	1,50	43,6	43,6	43,6
720_B	Valburgsestraat 7	Slijk-Ewijk	182875,97	433637,53	5,00	46,1	46,1	46,1
721_A	Valburgsestraat 2	Slijk-Ewijk	182884,40	433586,96	1,50	42,8	42,8	42,8
721_B	Valburgsestraat 2	Slijk-Ewijk	182884,40	433586,96	5,00	46,0	46,0	46,0
722_A	Loowegstraat 1	Slijk-Ewijk	182524,30	433735,98	1,50	32,4	32,4	32,4
722_B	Loowegstraat 1	Slijk-Ewijk	182524,30	433735,98	5,00	37,7	37,7	37,7
723_A	Nieuwedijk 12	Slijk-Ewijk	184000,71	433506,63	1,50	46,7	46,7	46,7
723_B	Nieuwedijk 12	Slijk-Ewijk	184000,71	433506,63	5,00	49,0	49,0	49,0
724_A	Nieuwedijk 11	Slijk-Ewijk	184032,30	433492,79	1,50	45,5	45,5	45,5
724_B	Nieuwedijk 11	Slijk-Ewijk	184032,30	433492,79	5,00	46,8	46,8	46,8
725_A	Nieuwedijk 8a	Slijk-Ewijk	184006,52	433488,05	1,50	44,1	44,1	44,1
725_B	Nieuwedijk 8a	Slijk-Ewijk	184006,52	433488,05	5,00	46,1	46,1	46,1
726_A	Nieuwedijk 8	Slijk-Ewijk	184004,11	433481,34	1,50	46,8	46,8	46,8
726_B	Nieuwedijk 8	Slijk-Ewijk	184004,11	433481,34	5,00	47,8	47,8	47,8
727_A	Van Balverenlaan	Oosterhout	184174,77	433466,86	1,50	42,9	42,9	42,9
727_B	Van Balverenlaan	Oosterhout	184174,77	433466,86	5,00	45,5	45,5	45,5
728_A	Nieuwedijk 6b	Slijk-Ewijk	183795,36	433301,81	1,50	41,9	41,9	41,9
728_B	Nieuwedijk 6b	Slijk-Ewijk	183795,36	433301,81	5,00	44,7	44,7	44,7
729_A	Nieuwedijk 6a	Slijk-Ewijk	183860,31	433294,16	1,50	41,8	41,8	41,8
729_B	Nieuwedijk 6a	Slijk-Ewijk	183860,31	433294,16	5,00	44,6	44,6	44,6
730_A	Nieuwdijk 6	Slijk-Ewijk	183875,11	433289,39	1,50	41,7	41,7	41,7
730_B	Nieuwdijk 6	Slijk-Ewijk	183875,11	433289,39	5,00	44,5	44,5	44,5
731_A	Dorpsstraat 6	Slijk-Ewijk	182679,79	433239,90	1,50	38,5	38,5	38,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

RTG

Resultaten maximale geluidniveaus locatievariant midden

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lmax variant midden, ook dag
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	
731_B	Dorpsstraat 6 Slijk-Ewijk	182679,79	433239,90	5,00	41,5	41,5	41,5	
732_A	Dorpsstraat 1 Slijk-Ewijk	182754,32	433273,77	1,50	39,0	39,0	39,0	
732_B	Dorpsstraat 1 Slijk-Ewijk	182754,32	433273,77	5,00	42,0	42,0	42,0	
733_A	Oosterhoutsestraat 1 Slijk-Ewijk	182906,07	433330,02	1,50	40,0	40,0	40,0	
733_B	Oosterhoutsestraat 1 Slijk-Ewijk	182906,07	433330,02	5,00	42,9	42,9	42,9	
734_A	Oosterhoutsestraat 2d Slijk-Ewijk	182785,14	433268,93	1,50	39,1	39,1	39,1	
734_B	Oosterhoutsestraat 2d Slijk-Ewijk	182785,14	433268,93	5,00	42,1	42,1	42,1	
735_A	Oosterhoutsestraat 2c Slijk-Ewijk	182796,96	433266,96	1,50	39,2	39,2	39,2	
735_B	Oosterhoutsestraat 2c Slijk-Ewijk	182796,96	433266,96	5,00	42,1	42,1	42,1	
736_A	Oosterhoutsestraat 2b Slijk-Ewijk	182829,93	433261,58	1,50	39,2	39,2	39,2	
736_B	Oosterhoutsestraat 2b Slijk-Ewijk	182829,93	433261,58	5,00	42,2	42,2	42,2	
737_A	Oosterhoutsestraat 2a Slijk-Ewijk	182859,67	433261,76	1,50	39,3	39,3	39,3	
737_B	Oosterhoutsestraat 2a Slijk-Ewijk	182859,67	433261,76	5,00	42,2	42,2	42,2	
738_A	Oosterhoutsestraat 2a Slijk-Ewijk	182841,22	433242,95	1,50	39,1	39,1	39,1	
738_B	Oosterhoutsestraat 2a Slijk-Ewijk	182841,22	433242,95	5,00	42,0	42,0	42,0	
739_A	Oosterhoutsestraat 4a Slijk-Ewijk	182899,80	433217,33	1,50	39,0	39,0	39,0	
739_B	Oosterhoutsestraat 4a Slijk-Ewijk	182899,80	433217,33	5,00	41,9	41,9	41,9	
80_A	Reethsestraat 17a - GW	184808,00	434435,20	1,50	41,9	41,9	41,9	
80_B	Reethsestraat 17a - GW	184808,00	434435,20	5,00	44,4	44,4	44,4	
90_A	Reethsestraat 17 - GW	184844,00	434441,99	1,50	33,8	33,8	33,8	
90_B	Reethsestraat 17 - GW	184844,00	434441,99	5,00	43,7	43,7	43,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Cumulatie geluid huidig (met CUP) versus referentie														Verskil Huidig-Referentie (met CUP)										
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. af trek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom, Lden in dB	Spoor huidig Lden in dB	Spoor autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom traf-besluit Lden in dB	CUP Laeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verskil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbelastingen klasse	Huidig			Referentie		
																			Aantal woningen gehinderten huidig	Aantal gehinderten huidig	Aantal ernstig gehinderten huidig	Aantal woningen gehinderten referentie	Aantal gehinderten referentie	Aantal ernstig gehinderten referentie
1.5	53_A	Eimerensestraat 12 - GN		20,0	27,9	14,0	13,1	34,0	38,9	43,0	43,3	44,0	47,2	47,6	0,4			43-47 dB	1	0,1	0,0	0	0,0	0,0
4.5	53_B	Eimerensestraat 12 - GN		20,0	30,1	15,0	14,5	37,0	42,3	45,0	45,4	44,0	48,2	48,7	0,5			48-52 dB	5	1,2	0,4	1	0,2	0,1
1.5	52_A	Eimerensestraat 12 - GO		20,0	23,9	23,0	22,1	42,0	45,9	42,0	42,0	44,0	47,4	48,1	0,7			53-57 dB	27	10,7	3,9	30	11,9	4,3
4.5	52_B	Eimerensestraat 12 - GO		24,0	26,9	25,0	24,5	44,0	48,3	44,0	43,7	44,0	48,3	49,2	0,9			58-62 dB	5	2,8	1,2	6	3,4	1,4
1.5	50_A	Eimerensestraat 12 - GW		27,0	30,5	14,0	13,1	46,0	51,0	44,0	44,7	44,0	48,7	50,5	1,8			63-67 dB	3	2,3	1,1	4	3,1	1,5
4.5	50_B	Eimerensestraat 12 - GW		31,0	34,0	15,0	14,6	50,0	55,2	48,0	48,4	44,0	51,4	53,6	2,2			68-72 dB	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
1.5	51_A	Eimerensestraat 12 - GZ		27,0	29,5	23,0	22,8	48,0	52,3	45,0	44,9	44,0	49,5	51,2	1,7			>73 dB	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
4.5	51_B	Eimerensestraat 12 - GZ		30,0	32,8	25,0	24,5	51,0	56,1	48,0	47,7	44,0	51,7	53,9	2,2	51,7	53,9	Totaal	41	17	7	41	19	7
1.5	49_A	Eimerensestraat 17 - GN		25,0	28,4	14,0	14,3	43,0	48,4	46,0	45,9	44,0	49,1	50,0	0,9									
4.5	49_B	Eimerensestraat 17 - GN		26,0	29,8	15,0	14,6	42,0	47,3	46,0	46,3	44,0	49,0	49,9	0,9									
1.5	42_A	Eimerensestraat 17 - GO		20,0	23,2	24,0	23,1	35,0	39,6	39,0	40,0	44,0	46,2	46,6	0,4									
4.5	42_B	Eimerensestraat 17 - GO		23,0	27,2	26,0	25,2	41,0	45,7	44,0	43,9	44,0	48,0	48,6	0,6									
1.5	40_A	Eimerensestraat 17 - GW		27,0	29,8	12,0	14,7	47,0	51,9	44,0	43,7	44,0	48,9	50,7	1,8									
4.5	40_B	Eimerensestraat 17 - GW		28,0	31,3	14,0	13,5	48,0	52,8	47,0	46,8	44,0	50,4	51,9	1,5									
1.5	41_A	Eimerensestraat 17 - GZ		30,0	32,6	24,0	23,2	51,0	56,0	44,0	44,5	44,0	50,4	53,3	2,9									
4.5	41_B	Eimerensestraat 17 - GZ		30,0	32,6	26,0	25,2	51,0	55,4	46,0	46,5	44,0	50,9	53,2	2,3	50,9	53,3							
1.5	33_A	Eimerensestraat 19 - GN		26,0	28,9	16,0	16,1	43,0	47,4	46,0	46,2	44,0	49,1	49,9	0,8									
4.5	33_B	Eimerensestraat 19 - GN		27,0	30,1	17,0	16,4	43,0	47,1	47,0	46,5	44,0	49,6	50,0	0,4									
1.5	32_A	Eimerensestraat 19 - GO		23,0	26,2	23,0	22,7	45,0	49,8	42,0	43,0	44,0	47,9	49,6	1,7									
4.5	32_B	Eimerensestraat 19 - GO		25,0	27,9	26,0	25,0	46,0	51,5	44,0	44,9	44,0	48,7	50,8	2,1									
1.5	30_A	Eimerensestraat 19 - GW		29,0	31,1	12,0	11,8	49,0	54,2	43,0	43,4	44,0	49,3	52,0	2,7									
4.5	30_B	Eimerensestraat 19 - GW		29,0	32,1	14,0	13,7	50,0	55,1	46,0	46,1	44,0	50,5	53,0	2,5									
1.5	31_A	Eimerensestraat 19 - GZ		30,0	32,7	23,0	22,9	50,0	55,3	44,0	44,0	44,0	49,9	52,8	2,9									
4.5	31_B	Eimerensestraat 19 - GZ		31,0	33,3	26,0	25,1	51,0	56,0	46,0	46,4	44,0	50,9	53,6	2,7	50,9	53,6							
1.5	24_A	Eimerensestraat 21 - GN		26,0	29,6	13,0	12,7	42,0	46,6	46,0	45,7	44,0	49,0	49,5	0,5									
4.5	24_B	Eimerensestraat 21 - GN		27,0	30,4	15,0	14,3	40,0	44,8	46,0	46,2	44,0	48,8	49,4	0,6									
1.5	23_A	Eimerensestraat 21 - GO		27,0	29,3	18,0	17,1	47,0	51,8	44,0	44,3	44,0	48,9	50,8	1,9									
4.5	23_B	Eimerensestraat 21 - GO		28,0	30,5	22,0	21,5	48,0	53,3	46,0	46,4	44,0	49,9	52,0	2,1									
1.5	20_A	Eimerensestraat 21 - GW		30,0	32,8	13,0	12,7	49,0	54,1	46,0	45,8	44,0	50,2	52,3	2,1									
4.5	20_B	Eimerensestraat 21 - GW		31,0	33,8	15,0	14,3	51,0	55,5	48,0	47,7	44,0	51,7	53,6	1,9									
1.5	22_A	Eimerensestraat 21 - GZ		31,0	33,6	23,0	22,8	51,0	55,6	50,0	50,2	44,0	52,6	54,4	1,8									
4.5	22_B	Eimerensestraat 21 - GZ		31,0	34,2	26,0	25,0	51,0	56,1	51,0	51,1	44,0	53,2	55,0	1,8	53,2	55,0							
1.5	13_A	Eimerensestraat 23 - GN		28,0	31,1	13,0	12,6	39,0	43,7	46,0	46,5	44,0	49,7	50,0	0,3									
4.5	13_B	Eimerensestraat 23 - GN		28,0	31,7	15,0	14,1	39,0	44,2	46,0	46,0	46,0	49,7	50,1	0,4									
1.5	12_A	Eimerensestraat 23 - GO		25,0	27,9	23,0	22,6	40,0	45,1	44,0	44,6	46,0	49,0	49,7	0,7									
4.5	12_B	Eimerensestraat 23 - GO		27,0	29,8	25,0	24,8	43,0	47,6	46,0	46,4	46,0	50,0	50,8	0,8									
1.5	10_A	Eimerensestraat 23 - GW		31,0	33,6	12,0	11,7	52,0	56,2	43,0	43,2	46,0	51,3	53,6	2,3									
4.5	10_B	Eimerensestraat 23 - GW		33,0	35,7	14,0	13,6	52,0	57,5	48,0	47,6	46,0	52,5	55,1	2,6									
1.5	11_A	Eimerensestraat 23 - GZ		32,0	34,0	23,0	22,6	52,0	56,5	44,0	44,6	46,0	51,5	54,0	2,5									
4.5	11_B	Eimerensestraat 23 - GZ		33,0	34,9	25,0	24,8	52,0	57,4	46,0	46,5	46,0	51,9	54,8	2,9	52,5	55,1							
1.5	02_A	Eimerensestraat 25 - GN		30,0	32,3	13,0	12,2	39,0	44,0	46,0	46,2	48,0	50,9	51,3	0,4									
4.5	02_B	Eimerensestraat 25 - GN		30,0	33,0	14,0	13,8	40,0	44,8	46,0	46,4	48,0	51,0	51,4	0,4									
1.5	03_A	Eimerensestraat 25 - GO		29,0	31,2	22,0	21,6	49,0	54,1	45,0	45,0	48,0	51,6	53,3	1,7									
4.5	03_B	Eimerensestraat 25 - GO		28,0	30,8	25,0	24,4	47,0	51,9	46,0	45,9	48,0	51,5	52,6	1,1									
1.5	01_A	Eimerensestraat 25 - GW		34,0	36,3	14,0	14,0	52,0	56,4	46,0	46,0	48,0	52,7	54,6	1,9									
4.5	01_B	Eimerensestraat 25 - GW		35,0	37,3	16,0	15,1	53,0	57,9	48,0	47,7	48,0	53,5	55,7	2,2									
1.5	04_A	Eimerensestraat 25 - GZ		34,0	35,6	23,0	22,4	53,0	58,0	44,0	44,6	48,0	52,7	55,4	2,7									
4.5	04_B	Eimerensestraat 25 - GZ		34,0	36,2	25,0	24,5	53,0	58,4	47,0	47,0	48,0	53,2	55,9	2,7	53,5	55,9							
1.5	463630_A	Nieuwedijk 13 Slijk-Ewijk		20,0	31,6	22,0	21,5	46,0	51,7	55,0	53,0	38,0	53,3	54,3	-1,0	55,3	55,3							
4.5	301_A	Reethstraat 1 - GN		54,0	55,3	28,0	30,3	36,0	41,4	41,0	42,1	28,0	54,3	55,6	1,3									
1.5	301_B	Reethstraat 1 - GN		55,0	56,2	28,0	33,3	36,0	42,8	41,0	41,6	29,0	55,2	56,5	1,3									
4.5	302_A	Reethstraat 1 - GO		55,0	55,9	40,0	38,8	43,0	51,3	48,0	48,0	28,0	56,3	57,3	1,0									
1.5	302_B	Reethstraat 1 - GO		56,0	57,4	40,0																		

Cumulatie geluid huidig (met CUP) versus referentie																	Verschil Huidig-Referentie (met CUP)								
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. af trek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom, Lden in dB	Spoor huidig Lden in dB	Spoor autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom, tracé-besluit Lden in dB	CUP Ldaeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verschil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbelasting klasse	Huidig			Referentie			
																			Aantal woningen gehindereerd huidig	Aantal gehindereerd huidig	Aantal ernstig gehindereerd huidig	Aantal woningen gehindereerd referentie	Aantal gehindereerd referentie	Aantal ernstig gehindereerd referentie	
1,5	130_A	Reethsestraat 14 - GW		41,0	42,6	31,0	30,2	43,0	47,4	52,0	52,3	32,0	52,6	53,3	0,7			Alt 4 separate woningen meegeteld							
4,5	130_B	Reethsestraat 14 - GW		43,0	44,4	31,0	31,1	44,0	48,4	52,0	52,5	32,0	52,8	53,8	1,0										
1,5	131_A	Reethsestraat 14 - GZ		36,0	37,7	39,0	38,5	44,0	49,3	52,0	52,0	32,0	53,1	53,5	0,4										
4,5	131_B	Reethsestraat 14 - GZ		36,0	37,8	41,0	40,6	45,0	50,8	54,0	54,8	32,0	55,2	56,1	0,9	55,2	56,1								
1,5	113_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GN		52,0	52,9	23,0	22,6	32,0	37,6	35,0	35,7	30,0	52,1	53,2	1,1										
4,5	113_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GN		53,0	53,5	24,0	23,3	32,0	37,6	34,0	35,1	30,0	53,1	53,6	0,5										
1,5	112_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GO		49,0	49,8	39,0	37,9	40,0	45,8	50,0	50,8	30,0	53,3	54,0	0,7										
4,5	112_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GO		50,0	50,4	41,0	39,9	41,0	47,1	51,0	51,1	30,0	54,6	54,8	0,2										
1,5	110_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GW		42,0	43,5	26,0	25,8	43,0	47,8	52,0	51,8	30,0	52,7	53,0	0,3	54,9	55,7								
4,5	110_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GW		44,0	45,0	27,0	26,2	45,0	49,4	53,0	52,5	30,0	53,8	53,9	0,1	54,9	55,7								
1,5	111_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GZ		31,0	35,0	38,0	37,7	45,0	49,5	54,0	54,1	30,0	54,6	55,0	0,4	54,9	55,7								
4,5	111_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GZ		34,0	36,5	40,0	39,6	46,0	50,9	54,0	54,5	30,0	54,9	55,7	0,8	54,9	55,7								
1,5	93_A	Reethsestraat 17 - GN		52,0	52,4	24,0	23,5	34,0	38,7	39,0	38,8	35,0	52,3	52,8	0,5										
4,5	93_B	Reethsestraat 17 - GN		52,0	52,9	25,0	24,9	35,0	39,2	37,0	38,1	35,0	52,3	53,2	0,9										
1,5	92_A	Reethsestraat 17 - GO		47,0	47,4	35,0	34,6	40,0	44,4	49,0	49,1	35,0	51,6	52,0	0,4										
4,5	92_B	Reethsestraat 17 - GO		48,0	48,4	37,0	36,6	42,0	46,6	50,0	50,1	35,0	52,7	53,1	0,4										
1,5	90_A	Reethsestraat 17 - GW		46,0	46,3	33,0	32,6	45,0	48,8	49,0	49,5	35,0	51,4	52,3	0,9										
4,5	90_B	Reethsestraat 17 - GW		48,0	48,3	26,0	25,6	48,0	52,3	52,0	52,6	35,0	54,0	55,1	1,1										
1,5	91_A	Reethsestraat 17 - GZ		32,0	35,0	36,0	35,1	46,0	50,6	53,0	52,8	35,0	53,6	54,0	0,4										
4,5	91_B	Reethsestraat 17 - GZ		34,0	36,7	37,0	36,6	49,0	53,3	54,0	54,5	35,0	54,8	55,9	1,1	54,8	55,9								
1,5	83_A	Reethsestraat 17a - GN		52,0	52,5	25,0	24,7	35,0	39,2	39,0	39,2	35,0	52,4	52,9	0,5										
4,5	83_B	Reethsestraat 17a - GN		52,0	53,0	26,0	25,5	35,0	40,0	37,0	37,9	35,0	52,3	53,3	1,0										
1,5	82_A	Reethsestraat 17a - GO		46,0	47,1	35,0	34,3	42,0	46,4	50,0	49,7	35,0	52,0	52,3	0,3										
4,5	82_B	Reethsestraat 17a - GO		47,0	48,0	37,0	36,3	44,0	48,9	51,0	50,9	35,0	53,1	53,7	0,6										
1,5	80_A	Reethsestraat 17a - GW		46,0	47,1	25,0	25,5	43,0	47,5	48,0	48,0	35,0	50,6	51,5	0,9										
4,5	80_B	Reethsestraat 17a - GW		47,0	48,1	26,0	25,8	47,0	51,1	50,0	50,5	35,0	52,4	53,7	1,3										
1,5	81_A	Reethsestraat 17a - GZ		30,0	33,1	37,0	36,2	46,0	50,0	52,0	52,1	35,0	52,9	53,4	0,5										
4,5	81_B	Reethsestraat 17a - GZ		33,0	35,4	37,0	36,3	48,0	53,0	54,0	53,9	35,0	54,7	55,3	0,6	54,7	55,3								
1,5	73_A	Reethsestraat 19 - GN		50,0	50,9	25,0	24,3	37,0	41,7	40,0	40,9	35,0	50,7	51,6	0,9										
4,5	73_B	Reethsestraat 19 - GN		51,0	51,6	25,0	24,6	38,0	42,3	40,0	40,5	35,0	51,6	52,2	0,6										
1,5	72_A	Reethsestraat 19 - GO		45,0	45,6	29,0	29,0	44,0	48,1	49,0	49,0	35,0	51,0	51,7	0,7										
4,5	72_B	Reethsestraat 19 - GO		46,0	47,0	35,0	34,8	46,0	50,8	50,0	50,6	35,0	52,2	53,5	1,3										
1,5	70_A	Reethsestraat 19 - GW		42,0	43,2	22,0	22,0	43,0	47,2	49,0	48,8	35,0	50,3	50,9	0,6										
4,5	70_B	Reethsestraat 19 - GW		44,0	45,2	23,0	22,5	47,0	51,1	51,0	50,8	35,0	52,5	53,2	0,7										
1,5	71_A	Reethsestraat 19 - GZ		38,0	38,6	30,0	28,7	39,0	43,6	41,0	42,3	35,0	44,4	45,9	1,5										
4,5	71_B	Reethsestraat 19 - GZ		40,0	40,7	33,0	32,3	46,0	50,3	48,0	49,1	35,0	49,9	51,5	1,6	52,5	53,5								
1,5	63_A	Reethsestraat 19a - GN		51,0	51,5	24,0	23,3	39,0	43,2	41,0	41,9	40,0	51,9	52,5	0,6										
4,5	63_B	Reethsestraat 19a - GN		51,0	52,2	25,0	24,5	40,0	43,7	41,0	42,4	40,0	51,9	53,1	1,2										
1,5	62_A	Reethsestraat 19a - GO		45,0	46,1	33,0	32,5	43,0	47,1	48,0	48,7	40,0	50,8	51,8	1,0										
4,5	62_B	Reethsestraat 19a - GO		47,0	47,5	35,0	34,9	46,0	50,4	51,0	51,6	40,0	53,3	54,2	0,9										
1,5	60_A	Reethsestraat 19a - GW		46,0	47,2	19,0	19,0	48,0	51,3	52,0	52,0	40,0	53,8	54,4	0,6										
4,5	60_B	Reethsestraat 19a - GW		47,0	48,3	22,0	21,4	49,0	53,7	53,0	53,2	40,0	54,7	55,8	1,1										
1,5	61_A	Reethsestraat 19a - GZ		28,0	32,3	20,0	19,3	47,0	49,8	52,0	51,1	40,0	52,9	52,6	-0,3										
4,5	61_B	Reethsestraat 19a - GZ		31,0	34,4	24,0	23,8	49,0	53,0	52,0	52,8	40,0	53,1	54,5	1,4	54,7	55,8								
1,5	195_A	Reethsestraat 1a - GN		52,0	52,8	29,8	28,9	43,0	48,3	48,0	44,3	28,0	53,7	53,9	0,2										
4,5	195_B	Reethsestraat 1a - GN		53,0	54,2	30,4	30,0	46,0	51,2	49,0	49,3	29,0	54,7	56,1	1,4										
1,5	194_A	Reethsestraat 1a - GO		56,0	57,0	40,5	39,5	43,0	51,5	46,0	46,3	28,0	56,9	58,0	1,1										
4,5	194_B	Reethsestraat 1a - GO		58,0	59,1	40,4	41,3	47,0	55,2	52,0	51,2	29,0	59,3	60,6	1,3										
1,5	197_A	Reethsestraat 1a - GW		36,0	38,4	38,2	38,3	42,0	50,2	52,0	49,7	28,0	52,8	52,2	-0,6										
4,5	197_B	Reethsestraat 1a - GW		36,0	38,0	39,5	40,0	45,0	53,4	53,0	53,3	29,0	54,0	55,4	1,4										
1,5	196_A	Reethsestraat 1a - GZ		52,0	52,6	42,6	41,6	46,0	53,9	52,0	51,9	28,0	56,4	57,0	0,6										
4,5	196_B	Reethsestraat 1a - GZ		54,0	55,4	44,8	43,5	49,0	57,1	55,0	55,1	29,0	59,3	60,1	0,8	59,3	60,6								
1,5	293_A	Reethsestraat 2 - GN		41,0	43,1	30,0	29,1	36,0	42,4	41,0	40,9	32,0	44,8	46,3	1,5										
4,5	293_B	Reethsestraat 2 - GN		40,0	42,4	30,0	29,6	34,0	40,8	37,0	37,4	32,0	42,8	44,9	2,1										
1,5	292_A	Reethsestraat 2 - GO		48,0	49,0	40,0	39,0	42,0	49,3	50,0	50,8	32,0	53,3	54,2	0,9										

Cumulatie geluid huidig (met CUP) versus referentie															Verschil Huidig-Referentie (met CUP)									
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. af trek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom, Lden in dB	Spoor huidig Lden in dB	Spoor autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom, tracé-besluit Lden in dB	CUP Ldaeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verschil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbelasting klasse	Huidig			Referentie		
																			Aantal woningen gehinderten huidig	Aantal gehinderten huidig	Aantal ernstig gehinderten huidig	Aantal woningen gehinderten referentie	Aantal gehinderten referentie	Aantal ernstig gehinderten referentie
4,5	270_B	Reethsestraat 4 - GW		42,0	42,5	34,0	33,3	41,0	45,8	50,0	50,6	32,0	51,1	51,9	0,8									
1,5	271_A	Reethsestraat 4 - GZ		46,0	46,5	40,0	38,7	43,0	49,6	52,0	52,8	32,0	54,0	54,8	0,8									
4,5	271_B	Reethsestraat 4 - GZ		47,0	48,2	42,0	40,6	45,0	50,8	53,0	53,5	32,0	55,4	55,9	0,5	55,4	55,9							
1,5	183_A	Reethsestraat 5 - GN		48,0	48,7	29,0	28,2	36,0	42,2	42,0	42,6	31,0	49,2	50,1	0,9									
4,5	183_B	Reethsestraat 5 - GN		49,0	50,1	30,0	29,7	36,0	41,4	37,0	37,3	31,0	49,5	50,7	1,2									
1,5	182_A	Reethsestraat 5 - GO		46,0	47,3	40,0	38,5	41,0	48,9	49,0	49,5	31,0	52,2	53,0	0,8									
4,5	182_B	Reethsestraat 5 - GO		48,0	48,6	42,0	40,0	43,0	50,9	51,0	51,1	31,0	54,5	54,7	0,2									
1,5	180_A	Reethsestraat 5 - GW		44,0	45,3	28,0	27,1	38,0	43,7	47,0	47,1	31,0	49,0	49,9	0,9									
4,5	180_B	Reethsestraat 5 - GW		46,0	47,0	34,0	33,3	40,0	44,8	48,0	48,0	31,0	50,5	51,2	0,7									
1,5	181_A	Reethsestraat 5 - GZ		43,0	43,4	42,0	40,8	43,0	50,0	53,0	52,9	31,0	55,0	54,9	-0,1									
4,5	181_B	Reethsestraat 5 - GZ		45,0	45,5	44,0	42,7	45,0	52,3	54,0	54,2	31,0	56,8	56,8	0,0	56,8	56,8							
1,5	143_A	Reethsestraat 6 - GN		38,0	40,6	27,0	26,2	39,0	43,4	46,0	46,3	32,0	47,2	48,2	1,0									
4,5	143_B	Reethsestraat 6 - GN		35,0	38,0	28,0	27,0	32,0	37,5	31,0	30,2	32,0	38,8	40,9	2,1									
1,5	142_A	Reethsestraat 6 - GO		47,0	47,6	39,0	38,0	40,0	45,8	49,0	49,8	32,0	52,1	52,8	0,7									
4,5	142_B	Reethsestraat 6 - GO		48,0	48,6	41,0	39,9	41,0	47,4	50,0	50,6	32,0	53,6	54,0	0,4									
1,5	140_A	Reethsestraat 6 - GW		47,0	47,6	27,0	27,0	42,0	47,1	50,0	50,6	32,0	52,0	52,9	0,9									
4,5	140_B	Reethsestraat 6 - GW		48,0	48,4	28,0	27,8	43,0	47,8	51,0	51,2	32,0	53,0	53,6	0,6									
1,5	141_A	Reethsestraat 6 - GZ		54,0	54,4	39,0	38,1	43,0	48,2	52,0	52,9	32,0	56,5	57,2	0,7									
4,5	141_B	Reethsestraat 6 - GZ		54,0	54,8	41,0	40,0	45,0	50,1	53,0	53,8	32,0	57,2	58,0	0,8	57,2	58,0							
1,5	173_A	Reethsestraat 7 - GN		50,0	51,1	29,0	28,3	39,0	45,4	46,0	47,0	32,0	51,6	52,9	1,3									
4,5	173_B	Reethsestraat 7 - GN		51,0	51,9	29,0	28,6	39,0	45,0	46,0	47,0	32,0	52,4	53,4	1,0									
1,5	172_A	Reethsestraat 7 - GO		46,0	46,5	40,0	38,2	42,0	49,1	50,0	50,3	32,0	52,7	53,2	0,5									
4,5	172_B	Reethsestraat 7 - GO		47,0	47,9	41,0	39,6	43,0	50,5	51,0	51,6	32,0	53,9	54,6	0,7									
1,5	170_A	Reethsestraat 7 - GW		45,0	46,3	38,0	38,3	40,0	45,8	51,0	51,1	32,0	52,6	53,2	0,6									
4,5	170_B	Reethsestraat 7 - GW		47,0	47,8	40,0	40,1	42,0	47,2	51,0	51,7	32,0	53,5	54,4	0,9									
1,5	171_A	Reethsestraat 7 - GZ		41,0	42,2	39,0	37,8	43,0	49,5	50,0	49,8	32,0	51,8	52,2	0,4									
4,5	171_B	Reethsestraat 7 - GZ		42,0	42,3	43,0	41,8	45,0	51,5	54,0	54,2	32,0	56,1	56,2	0,1	56,1	56,2							
1,5	123_A	Reethsestraat 8 - GN		29,0	31,6	27,0	26,0	34,0	40,3	36,0	37,0	32,0	39,2	41,3	2,1									
4,5	123_B	Reethsestraat 8 - GN		31,0	35,8	27,0	26,4	33,0	38,2	34,0	34,3	32,0	38,5	40,7	2,2									
7,5	123_C	Reethsestraat 8 - GN		31,0	36,1	28,0	27,7	34,0	38,6	34,0	34,6	32,0	38,7	41,0	2,3									
1,5	122_A	Reethsestraat 8 - GO		45,0	45,8	41,0	39,8	43,0	48,9	51,0	51,4	32,0	53,5	53,9	0,4									
4,5	122_B	Reethsestraat 8 - GO		45,0	46,4	40,0	39,4	41,0	47,3	49,0	50,0	32,0	52,0	53,0	1,0									
7,5	122_C	Reethsestraat 8 - GO		46,0	46,9	40,0	39,7	41,0	47,5	50,0	50,4	32,0	52,7	53,4	0,7									
1,5	120_A	Reethsestraat 8 - GW		44,0	45,2	30,0	29,8	42,0	46,2	50,0	49,9	32,0	51,3	51,8	0,5									
4,5	120_B	Reethsestraat 8 - GW		46,0	46,7	30,0	30,0	43,0	47,4	50,0	50,5	32,0	51,8	52,7	0,9									
7,5	120_C	Reethsestraat 8 - GW		46,0	47,0	31,0	30,6	44,0	48,5	51,0	51,3	32,0	52,6	53,4	0,8									
1,5	121_A	Reethsestraat 8 - GZ		48,0	49,2	39,0	37,7	44,0	49,5	53,0	52,9	32,0	54,8	55,2	0,4									
4,5	121_B	Reethsestraat 8 - GZ		50,0	50,5	40,0	39,4	45,0	50,4	53,0	53,5	32,0	55,5	56,2	0,7									
7,5	121_C	Reethsestraat 8 - GZ		50,0	50,7	40,0	39,7	46,0	50,9	54,0	54,0	32,0	56,1	56,6	0,5	56,1	56,6							
1,5	163_A	Reethsestraat 9 - GN		47,0	47,9	28,0	26,9	37,0	43,6	44,0	45,1	32,0	49,0	50,3	1,3									
4,5	163_B	Reethsestraat 9 - GN		49,0	49,5	29,0	28,0	37,0	43,8	45,0	45,8	32,0	50,6	51,5	0,9									
1,5	162_A	Reethsestraat 9 - GO		43,0	43,9	39,0	37,5	41,0	48,0	50,0	50,1	32,0	51,9	52,3	0,4									
4,5	162_B	Reethsestraat 9 - GO		45,0	46,1	40,0	38,8	42,0	50,1	51,0	51,3	32,0	53,1	53,9	0,8									
1,5	160_A	Reethsestraat 9 - GW		43,0	43,7	38,0	38,2	40,0	44,5	50,0	50,5	32,0	51,6	52,3	0,7									
4,5	160_B	Reethsestraat 9 - GW		45,0	45,4	40,0	40,0	42,0	46,8	51,0	51,9	32,0	53,1	54,0	0,9									
1,5	161_A	Reethsestraat 9 - GZ		37,0	38,7	41,0	40,0	43,0	48,7	53,0	53,0	32,0	54,4	54,5	0,1									
4,5	161_B	Reethsestraat 9 - GZ		40,0	40,8	43,0	41,8	45,0	51,4	54,0	54,3	32,0	56,0	56,2	0,2	56,0	56,2							
1,5	263_A	Rijksweg-Zuid 43 - GN		61,0	62,4	27,0	28,9	35,0	40,7	38,0	37,8	29,0	61,0	62,4	1,4									
4,5	263_B	Rijksweg-Zuid 43 - GN		61,0	62,4	31,0	30,2	39,0	43,8	32,0	32,7	29,0	61,0	62,4	1,4									
1,5	262_A	Rijksweg-Zuid 43 - GO		35,0	36,6	40,0	38,2	40,0	47,0	48,0	47,8	29,0	50,5	50,3	-0,2									
4,5	262_B	Rijksweg-Zuid 43 - GO		35,0	37,2	42,0	40,4	42,0	49,0	49,0	48,8	29,0	52,4	52,1	-0,3									
1,5	260_A	Rijksweg-Zuid 43 - GW		64,0	65,4	35,0	33,7	38,0	45,0	46,0	46,9	29,0	64,1	65,5	1,4									
4,5	260_B	Rijksweg-Zuid 43 - GW		65,0	66,1	37,0	35,9	39,0	46,1	47,0	47,7	29,0	65,1	66,2	1,1									
1,5	261_A	Rijksweg-Zuid																						

Cumulatie geluid huidig (met CUP) versus referentie																Verskil Huidig-Referentie (met CUP)								
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. afrek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom Lden in dB	Sporr huidig Lden in dB	Sporr autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom, tract-besluit Lden in dB	CUP LAeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verschil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbelastings- klasse	Huidig			Referentie		
																			Aantal woningen gehinderden huidig	Aantal gehinderden huidig	Aantal ernstig gehinderden huidig	Aantal woningen gehinderden referentie	Aantal gehinderden referentie	Aantal ernstig gehinderden referentie
7,5	200_C	Wolffhoeksestraat 1 - GW		61,0	62,2	39,0	37,8	42,0	49,5	49,0	50,2	29,0	61,4	62,6	1,2									
1,5	201_A	Wolffhoeksestraat 1 - GZ		55,0	56,1	41,0	40,1	44,0	51,5	51,0	51,3	29,0	57,1	58,1	1,0									
4,5	201_B	Wolffhoeksestraat 1 - GZ		57,0	57,9	43,0	42,1	45,0	52,8	52,0	52,6	29,0	59,0	59,8	0,8									
7,5	201_C	Wolffhoeksestraat 1 - GZ		58,0	58,6	44,0	42,3	46,0	53,2	53,0	53,5	29,0	60,1	60,5	0,4	61,4	62,6							
1,5	213_A	Wolffhoeksestraat 2 - GN		54,0	55,0	35,0	34,5	43,0	50,4	48,0	48,3	29,0	55,2	56,4	1,2									
4,5	213_B	Wolffhoeksestraat 2 - GN		56,0	56,6	37,0	36,4	40,0	47,3	48,0	48,3	29,0	56,8	57,5	0,7									
1,5	212_A	Wolffhoeksestraat 2 - GO		47,0	47,0	40,0	37,9	43,0	50,9	48,0	48,1	29,0	52,1	52,6	0,5									
4,5	212_B	Wolffhoeksestraat 2 - GO		41,0	40,5	43,0	41,3	44,0	51,0	51,0	51,1	29,0	54,4	54,1	-0,3									
1,5	210_A	Wolffhoeksestraat 2 - GW		57,0	58,5	38,0	36,2	42,0	50,2	49,0	49,6	29,0	57,8	59,3	1,5									
4,5	210_B	Wolffhoeksestraat 2 - GW		59,0	60,4	39,0	37,9	44,0	51,4	50,0	50,6	29,0	59,7	61,1	1,4									
1,5	211_A	Wolffhoeksestraat 2 - GZ		53,0	53,9	42,0	40,6	44,0	51,5	52,0	52,0	29,0	56,6	57,1	0,5									
4,5	211_B	Wolffhoeksestraat 2 - GZ		54,0	55,5	44,0	42,5	46,0	53,3	53,0	53,0	29,0	58,1	58,7	0,6	58,1	58,7							
1,5	223_A	Wolffhoeksestraat 4 - GN		45,0	46,9	31,0	30,3	40,0	47,4	45,0	45,4	29,0	48,5	50,4	1,9									
4,5	223_B	Wolffhoeksestraat 4 - GN		48,0	49,4	32,0	31,5	41,0	47,9	40,0	41,6	29,0	49,1	51,1	2,0									
1,5	222_A	Wolffhoeksestraat 4 - GO		34,0	35,1	42,0	40,1	42,0	49,7	50,0	49,9	29,0	52,9	52,6	-0,3									
4,5	222_B	Wolffhoeksestraat 4 - GO		33,0	34,1	43,0	41,9	44,0	51,5	51,0	51,3	29,0	54,2	54,4	0,2									
1,5	220_A	Wolffhoeksestraat 4 - GW		49,0	50,4	37,0	35,6	41,0	48,8	47,0	47,9	29,0	51,7	53,2	1,5									
4,5	220_B	Wolffhoeksestraat 4 - GW		52,0	52,9	39,0	37,6	42,0	49,9	49,0	49,8	29,0	54,4	55,4	1,0									
1,5	221_A	Wolffhoeksestraat 4 - GZ		46,0	46,6	42,0	40,4	43,0	51,3	51,0	50,8	29,0	54,1	54,3	0,2									
4,5	221_B	Wolffhoeksestraat 4 - GZ		49,0	50,4	44,0	42,9	45,0	52,9	53,0	53,2	29,0	56,8	57,1	0,3	56,8	57,1							
1,5	233_A	Wolffhoeksestraat 4a - GN		39,0	42,1	31,0	30,3	40,0	45,9	43,0	43,5	29,0	45,4	47,6	2,2									
4,5	233_B	Wolffhoeksestraat 4a - GN		42,0	44,4	34,0	33,7	40,0	45,9	44,0	45,0	29,0	47,0	49,1	2,1									
1,5	230_A	Wolffhoeksestraat 4a - GW		45,0	46,6	40,0	37,4	40,0	47,4	48,0	48,3	29,0	51,5	51,8	0,3									
4,5	230_B	Wolffhoeksestraat 4a - GW		47,0	48,7	42,0	39,4	41,0	49,2	49,0	49,3	29,0	53,4	53,5	0,1									
1,5	231_A	Wolffhoeksestraat 4a - GZ		45,0	46,2	43,0	41,3	42,0	50,2	50,0	49,9	29,0	54,2	53,9	-0,3									
4,5	231_B	Wolffhoeksestraat 4a - GZ		45,0	46,1	45,0	43,4	45,0	52,9	53,0	53,4	29,0	57,1	56,8	-0,3	57,1	56,8							

Cumulatie geluid huidig (zonder CUP) versus referentie															Verschil Huidig-Referentie zonder CUP									
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. afbrek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom, Lden in dB	Spoor huidig Lden in dB	Spoor autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom traf-besluit Lden in dB	CUP Laeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verschil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbeleings klasse	Huidig			Referentie		
																			Aantal woningen gehinderden huidig	Aantal gehinderden huidig	Aantal ernstig gehinderden huidig	Aantal woningen gehinderden referentie	Aantal gehinderden referentie	Aantal ernstig gehinderden referentie
1.5	53_A	Emmerensestraat 12 - GN		20,0	27,9	14,0	13,1	34,0	38,9	43,0	43,3	-100,0	43,3	44,1	0,8			43-47 dB	1	0,1	0,0	0	0,0	0,0
4.5	53_B	Emmerensestraat 12 - GN		20,0	30,1	15,0	14,5	37,0	42,3	45,0	45,4	-100,0	45,3	46,4	1,1			48-52 dB	7	1,7	0,6	1	0,2	0,1
1.5	52_A	Emmerensestraat 12 - GO		20,0	23,9	23,0	22,1	42,0	45,9	42,0	42,0	-100,0	43,6	45,2	1,6			53-57 dB	25	9,9	3,6	30	11,9	4,3
4.5	52_B	Emmerensestraat 12 - GO		24,0	26,9	25,0	24,5	44,0	48,3	44,0	43,7	-100,0	45,6	47,2	1,6			58-62 dB	5	2,8	1,2	6	3,4	1,4
1.5	50_A	Emmerensestraat 12 - GW		27,0	30,5	14,0	13,1	46,0	51,0	44,0	44,7	-100,0	46,3	49,1	2,8			63-67 dB	3	2,3	1,1	4	3,1	1,5
4.5	50_B	Emmerensestraat 12 - GW		31,0	34,0	15,0	14,6	50,0	55,2	48,0	48,4	-100,0	50,2	53,0	2,8			68-72 dB	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
1.5	51_A	Emmerensestraat 12 - GZ		27,0	29,5	23,0	22,8	48,0	52,3	45,0	44,9	-100,0	47,7	50,0	2,3			>73 dB	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
4.5	51_B	Emmerensestraat 12 - GZ		30,0	32,8	25,0	24,5	51,0	56,1	48,0	47,7	-100,0	50,6	53,3	2,7	50,6	53,3	Totaal	41	17	6	41	19	7
1.5	49_A	Emmerensestraat 17 - GN		25,0	28,4	14,0	14,3	43,0	48,4	46,0	45,9	-100,0	46,9	48,3	1,4									
4.5	49_B	Emmerensestraat 17 - GN		26,0	29,8	15,0	14,6	42,0	47,3	46,0	46,3	-100,0	46,7	48,2	1,5									
1.5	42_A	Emmerensestraat 17 - GO		20,0	23,2	24,0	23,1	35,0	39,6	39,0	40,0	-100,0	39,9	41,6	1,7							Verschil	2	1
4.5	42_B	Emmerensestraat 17 - GO		23,0	27,2	26,0	25,2	41,0	45,7	44,0	43,9	-100,0	44,9	46,1	1,2									
1.5	40_A	Emmerensestraat 17 - GW		27,0	29,8	12,0	14,7	47,0	51,9	44,0	43,7	-100,0	46,7	49,4	2,7									
4.5	40_B	Emmerensestraat 17 - GW		28,0	31,3	14,0	13,5	48,0	52,8	47,0	46,8	-100,0	48,9	50,9	2,0									
1.5	41_A	Emmerensestraat 17 - GZ		30,0	32,6	24,0	23,2	51,0	56,0	44,0	44,5	-100,0	48,9	52,6	3,7									
4.5	41_B	Emmerensestraat 17 - GZ		30,0	32,6	26,0	25,2	51,0	55,4	46,0	46,5	-100,0	49,6	52,5	2,9	49,6	52,6							
1.5	33_A	Emmerensestraat 19 - GN		26,0	28,9	16,0	16,1	43,0	47,4	46,0	46,2	-100,0	46,9	48,2	1,3									
4.5	33_B	Emmerensestraat 19 - GN		27,0	30,1	17,0	16,4	43,0	47,1	47,0	46,5	-100,0	47,7	48,3	0,6									
1.5	32_A	Emmerensestraat 19 - GO		23,0	26,2	23,0	22,7	45,0	49,8	42,0	43,0	-100,0	44,7	47,7	3,0									
4.5	32_B	Emmerensestraat 19 - GO		25,0	27,9	26,0	25,0	46,0	51,5	44,0	44,9	-100,0	46,3	49,5	3,2									
1.5	30_A	Emmerensestraat 19 - GW		29,0	31,1	12,0	11,8	49,0	54,2	43,0	43,4	-100,0	47,3	51,0	3,7									
4.5	30_B	Emmerensestraat 19 - GW		29,0	32,1	14,0	13,7	50,0	55,1	46,0	46,1	-100,0	49,1	52,2	3,1									
1.5	31_A	Emmerensestraat 19 - GZ		30,0	32,7	23,0	22,9	50,0	55,3	44,0	44,0	-100,0	48,3	52,0	3,7									
4.5	31_B	Emmerensestraat 19 - GZ		31,0	33,3	26,0	25,1	51,0	56,0	46,0	46,4	-100,0	49,6	53,0	3,4	49,6	53,0							
1.5	24_A	Emmerensestraat 21 - GN		26,0	29,6	13,0	12,7	42,0	46,6	46,0	45,7	-100,0	46,7	47,6	0,9									
4.5	24_B	Emmerensestraat 21 - GN		27,0	30,4	15,0	14,3	40,0	44,8	46,0	46,2	-100,0	46,5	47,5	1,0									
1.5	23_A	Emmerensestraat 21 - GO		27,0	29,3	18,0	17,1	47,0	51,8	44,0	44,3	-100,0	46,7	49,5	2,8									
4.5	23_B	Emmerensestraat 21 - GO		28,0	30,5	22,0	21,5	48,0	53,3	46,0	46,4	-100,0	48,2	51,1	2,9									
1.5	20_A	Emmerensestraat 21 - GW		30,0	32,8	13,0	12,7	49,0	54,1	46,0	45,8	-100,0	48,7	51,5	2,8									
4.5	20_B	Emmerensestraat 21 - GW		31,0	33,8	15,0	14,3	51,0	55,5	48,0	47,7	-100,0	50,6	52,9	2,3									
1.5	22_A	Emmerensestraat 21 - GZ		31,0	33,6	23,0	22,8	51,0	55,6	50,0	50,2	-100,0	51,8	53,9	2,1									
4.5	22_B	Emmerensestraat 21 - GZ		31,0	34,2	26,0	25,0	51,0	56,1	51,0	51,1	-100,0	52,5	54,6	2,1	52,5	54,6							
1.5	13_A	Emmerensestraat 23 - GN		28,0	31,1	13,0	12,6	39,0	43,7	46,0	45,8	-100,0	46,4	47,0	0,6									
4.5	13_B	Emmerensestraat 23 - GN		28,0	31,7	15,0	14,1	39,0	44,2	46,0	46,0	-100,0	46,4	47,2	0,8									
1.5	12_A	Emmerensestraat 23 - GO		25,0	27,9	23,0	22,6	40,0	45,1	44,0	44,6	-100,0	44,8	46,4	1,6									
4.5	12_B	Emmerensestraat 23 - GO		27,0	29,8	25,0	24,8	43,0	47,6	46,0	46,4	-100,0	46,9	48,4	1,5									
1.5	10_A	Emmerensestraat 23 - GW		31,0	33,6	12,0	11,7	52,0	56,2	43,0	43,2	-100,0	49,3	52,6	3,3									
4.5	10_B	Emmerensestraat 23 - GW		33,0	35,7	14,0	13,6	52,0	57,5	48,0	47,6	-100,0	51,1	54,3	3,2									
1.5	11_A	Emmerensestraat 23 - GZ		32,0	34,0	23,0	22,6	52,0	56,5	44,0	44,6	-100,0	49,5	53,0	3,5									
4.5	11_B	Emmerensestraat 23 - GZ		33,0	34,9	25,0	24,8	52,0	57,4	46,0	46,5	-100,0	50,2	54,0	3,8	51,1	54,3							
1.5	02_A	Emmerensestraat 25 - GN		30,0	32,3	13,0	12,2	39,0	44,0	46,0	46,2	-100,0	46,5	47,4	0,9									
4.5	02_B	Emmerensestraat 25 - GN		30,0	33,0	14,0	13,8	40,0	44,8	46,0	46,4	-100,0	46,6	47,7	1,1									
1.5	03_A	Emmerensestraat 25 - GO		29,0	31,2	22,0	21,6	49,0	54,1	45,0	45,0	-100,0	48,1	51,2	3,1									
4.5	03_B	Emmerensestraat 25 - GO		28,0	30,8	25,0	24,4	47,0	51,9	46,0	45,9	-100,0	47,9	50,1	2,2									
1.5	01_A	Emmerensestraat 25 - GW		34,0	36,3	14,0	14,0	52,0	56,4	46,0	46,0	-100,0	50,2	53,2	3,0									
4.5	01_B	Emmerensestraat 25 - GW		35,0	37,3	16,0	15,1	53,0	57,9	48,0	47,7	-100,0	51,6	54,7	3,1									
1.5	04_A	Emmerensestraat 25 - GZ		34,0	35,6	23,0	22,4	53,0	58,0	44,0	44,6	-100,0	50,3	54,3	4,0									
4.5	04_B	Emmerensestraat 25 - GZ		34,0	36,2	25,0	24,5	53,0	58,4	47,0	47,0	-100,0	51,2	54,9	3,7	51,6	54,9							
1.5	463630_A	Nieuwedijk 13 Slijk-Ewijk		20,0	31,6	22,0	21,5	46,0	51,7	55,0	53,0	-100,0	55,2	54,2	-1,0	55,2	55,2							
4.5	301_A	Reethstraat 1 - GN		54,0	55,3	28,0	30,3	36,0	41,4	41,0	42,1	-100,0	54,3	55,6	1,3									
1.5	301_B	Reethstraat 1 - GN		55,0	56,2	28,0	33,3	36,0	42,8	41,0	41,6	-100,0	55,2	56,5	1,3									
4.5	302_A	Reethstraat 1 - GO		55,0	55,9	40,0	38,8	43,0	51,3	48,0	48,0	-100,0	56,3											

Cumulatie geluid huidig (zonder CUP) versus referentie																	Verskil Huidig-Referentie zonder CUP								
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. af trek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom, Lden in dB	Spoor huidig Lden in dB	Spoor autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom, traf-besluit Lden in dB	CUP Ldaeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verskil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbelasting klasse	Huidig			Referentie			
																			Aantal woningen gehindereerd huidig	Aantal gehindereerd huidig	Aantal ernstig gehindereerd huidig	Aantal woningen gehindereerd referentie	Aantal gehindereerd referentie	Aantal ernstig gehindereerd referentie	
1,5	130_A	Reethsestraat 14 - GW		41,0	42,6	31,0	30,2	43,0	47,4	52,0	52,3	-100,0	52,6	53,3	0,7			Al 4 separate woningen meegeteld							
4,5	130_B	Reethsestraat 14 - GW		43,0	44,4	31,0	31,1	44,0	48,4	52,0	52,5	-100,0	52,8	53,7	0,9										
1,5	131_A	Reethsestraat 14 - GZ		36,0	37,7	39,0	38,5	44,0	49,3	52,0	52,0	-100,0	53,0	53,5	0,5										
4,5	131_B	Reethsestraat 14 - GZ		36,0	37,8	41,0	40,6	45,0	50,8	54,0	54,8	-100,0	55,1	56,1	1,0	55,1	56,1								
1,5	113_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GN		52,0	53,0	23,0	22,6	32,0	37,6	35,0	35,7	-100,0	52,1	53,1	1,0										
4,5	113_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GN		53,0	53,5	24,0	23,3	32,0	37,6	34,0	35,1	-100,0	53,1	53,6	0,5										
1,5	112_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GO		49,0	49,8	39,0	37,9	40,0	45,8	50,0	50,8	-100,0	53,2	54,0	0,8										
4,5	112_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GO		50,0	50,4	41,0	39,9	41,0	47,1	51,0	51,1	-100,0	54,6	54,7	0,1										
1,5	110_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GW		42,0	43,5	26,0	25,8	43,0	47,8	52,0	51,8	-100,0	52,6	53,0	0,4	54,9	55,7								
4,5	110_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GW		44,0	45,0	27,0	26,2	45,0	49,4	53,0	52,5	-100,0	53,8	53,9	0,1	54,9	55,7								
1,5	111_A	Reethsestraat 15, 15a-15d - GZ		31,0	35,0	38,0	37,7	45,0	49,5	54,0	54,1	-100,0	54,5	55,0	0,5	54,9	55,7								
4,5	111_B	Reethsestraat 15, 15a-15d - GZ		34,0	36,5	40,0	39,6	46,0	50,9	54,0	54,5	-100,0	54,9	55,7	0,8	54,9	55,7								
1,5	93_A	Reethsestraat 17 - GN		52,0	52,4	24,0	23,5	34,0	38,7	39,0	38,8	-100,0	52,2	52,7	0,5										
4,5	93_B	Reethsestraat 17 - GN		52,0	52,9	25,0	24,9	35,0	39,2	37,0	38,1	-100,0	52,2	53,1	0,9										
1,5	92_A	Reethsestraat 17 - GO		47,0	47,4	35,0	34,6	40,0	44,4	49,0	49,1	-100,0	51,5	51,9	0,4										
4,5	92_B	Reethsestraat 17 - GO		48,0	48,4	37,0	36,6	42,0	46,6	50,0	50,1	-100,0	52,6	53,0	0,4										
1,5	90_A	Reethsestraat 17 - GW		46,0	46,3	33,0	32,6	45,0	48,8	49,0	49,5	-100,0	51,3	52,2	0,9										
4,5	90_B	Reethsestraat 17 - GW		48,0	48,3	26,0	25,6	48,0	52,3	52,0	52,6	-100,0	53,9	55,0	1,1										
1,5	91_A	Reethsestraat 17 - GZ		32,0	35,0	36,0	35,1	46,0	50,6	53,0	52,8	-100,0	53,6	53,9	0,3										
4,5	91_B	Reethsestraat 17 - GZ		34,0	36,7	37,0	36,6	49,0	53,3	54,0	54,5	-100,0	54,8	55,8	1,0	54,8	55,8								
1,5	83_A	Reethsestraat 17a - GN		52,0	52,5	25,0	24,7	35,0	39,2	39,0	39,2	-100,0	52,3	52,8	0,5										
4,5	83_B	Reethsestraat 17a - GN		52,0	53,0	26,0	25,5	35,0	40,0	37,0	37,9	-100,0	52,2	53,2	1,0										
1,5	82_A	Reethsestraat 17a - GO		46,0	47,1	35,0	34,3	42,0	46,4	50,0	49,7	-100,0	51,8	52,2	0,4										
4,5	82_B	Reethsestraat 17a - GO		47,0	48,0	37,0	36,3	44,0	48,9	51,0	50,9	-100,0	53,0	53,6	0,6										
1,5	80_A	Reethsestraat 17a - GW		46,0	47,1	25,0	25,5	43,0	47,5	48,0	48,0	-100,0	50,5	51,4	0,9										
4,5	80_B	Reethsestraat 17a - GW		47,0	48,1	26,0	25,8	47,0	51,1	50,0	50,5	-100,0	52,3	53,6	1,3										
1,5	81_A	Reethsestraat 17a - GZ		30,0	33,1	37,0	36,2	46,0	50,0	52,0	52,1	-100,0	52,8	53,3	0,5										
4,5	81_B	Reethsestraat 17a - GZ		33,0	35,4	37,0	36,3	48,0	53,0	54,0	53,9	-100,0	54,7	55,3	0,6	54,7	55,3								
1,5	73_A	Reethsestraat 19 - GN		50,0	50,9	25,0	24,3	37,0	41,7	40,0	40,9	-100,0	50,5	51,5	1,0										
4,5	73_B	Reethsestraat 19 - GN		51,0	51,6	25,0	24,6	38,0	42,3	40,0	40,5	-100,0	51,4	52,1	0,7										
1,5	72_A	Reethsestraat 19 - GO		45,0	45,6	29,0	29,0	44,0	48,1	49,0	49,0	-100,0	50,9	51,6	0,7										
4,5	72_B	Reethsestraat 19 - GO		46,0	47,0	35,0	34,8	46,0	50,8	50,0	50,6	-100,0	52,1	53,4	1,3										
1,5	70_A	Reethsestraat 19 - GW		42,0	43,2	22,0	22,0	43,0	47,2	49,0	48,8	-100,0	50,2	50,8	0,6										
4,5	70_B	Reethsestraat 19 - GW		44,0	45,2	23,0	22,5	47,0	51,1	51,0	50,8	-100,0	52,4	53,1	0,7										
1,5	71_A	Reethsestraat 19 - GZ		38,0	38,6	30,0	28,7	39,0	43,6	41,0	42,3	-100,0	49,7	45,4	1,7										
4,5	71_B	Reethsestraat 19 - GZ		40,0	40,7	33,0	32,3	46,0	50,3	48,0	49,1	-100,0	49,7	51,4	1,7	52,4	53,4								
1,5	63_A	Reethsestraat 19a - GN		51,0	51,5	24,0	23,3	39,0	43,2	41,0	41,9	-100,0	51,5	52,2	0,7										
4,5	63_B	Reethsestraat 19a - GN		51,0	52,2	25,0	24,5	40,0	43,7	41,0	42,4	-100,0	51,6	52,9	1,3										
1,5	62_A	Reethsestraat 19a - GO		45,0	46,1	33,0	32,5	43,0	47,1	48,0	48,7	-100,0	50,3	51,4	1,1										
4,5	62_B	Reethsestraat 19a - GO		47,0	47,5	35,0	34,9	46,0	50,4	51,0	51,6	-100,0	53,0	54,0	1,0										
1,5	60_A	Reethsestraat 19a - GW		46,0	47,2	19,0	19,0	48,0	51,3	52,0	52,0	-100,0	53,5	54,2	0,7										
4,5	60_B	Reethsestraat 19a - GW		47,0	48,3	22,0	21,4	49,0	53,7	53,0	53,2	-100,0	54,5	55,7	1,2										
1,5	61_A	Reethsestraat 19a - GZ		28,0	32,3	20,0	19,3	47,0	49,8	52,0	51,1	-100,0	52,6	52,3	-0,3										
4,5	61_B	Reethsestraat 19a - GZ		31,0	34,4	24,0	23,8	49,0	53,0	52,0	52,8	-100,0	52,8	54,3	1,5	54,5	55,7								
1,5	195_A	Reethsestraat 1a - GN		52,0	52,8	29,8	28,9	43,0	48,3	48,0	44,3	-100,0	53,6	53,9	0,3										
4,5	195_B	Reethsestraat 1a - GN		53,0	54,2	30,4	30,0	46,0	51,2	49,0	49,3	-100,0	54,7	56,0	1,3										
1,5	194_A	Reethsestraat 1a - GO		56,0	57,0	40,5	39,5	43,0	51,5	46,0	46,3	-100,0	56,9	58,0	1,1										
4,5	194_B	Reethsestraat 1a - GO		58,0	59,1	40,4	41,3	47,0	55,2	52,0	51,2	-100,0	59,3	60,6	1,3										
1,5	197_A	Reethsestraat 1a - GW		36,0	38,4	38,2	38,3	42,0	50,2	52,0	49,7	-100,0	52,8	52,1	-0,7										
4,5	197_B	Reethsestraat 1a - GW		36,0	38,0	39,5	40,0	45,0	53,4	53,0	53,3	-100,0	54,0	55,4	1,4										
1,5	196_A	Reethsestraat 1a - GZ		52,0	52,6	42,6	41,6	46,0	53,9	52,0	51,9	-100,0	56,4	57,0	0,6										
4,5	196_B	Reethsestraat 1a - GZ		54,0	55,4	44,8	43,5	49,0	57,1	55,0	55,1	-100,0	59,3	60,1	0,8	59,3	60,6								
1,5	293_A	Reethsestraat 2 - GN		41,0	43,1	30,0	29,1	36,0	42,4	41,0	40,9	-100,0	44,5	46,1	1,6										
4,5	293_B	Reethsestraat 2 - GN		40,0	42,4	30,0	29,6	34,0	40,8	37,0	37,4	-100,0	42,3	44,6	2,3										
1,5	292_A	Reethsestraat 2 - GO		48,0	49,0	40,0	39,0	42,0	49,3	50,0	50,8	-100,0</													

Cumulatie geluid huidig (zonder CUP) versus referentie															Verskil Huidig-Referentie zonder CUP									
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. af trek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom, Lden in dB	Spoor huidig Lden in dB	Spoor autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom traf- besluit Lden in dB	CUP Laeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verskil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbelasting klasse	Huidig			Referentie		
																			Aantal woningen gehindereerd huidig	Aantal gehindereerd huidig	Aantal ernstig gehindereerd huidig	Aantal woningen gehindereerd referentie	Aantal gehindereerd referentie	Aantal ernstig gehindereerd referentie
4,5	270_B	Reethsestraat 4 - GW		42,0	42,5	34,0	33,3	41,0	45,8	50,0	50,6	-100,0	51,0	51,8	0,8									
1,5	271_A	Reethsestraat 4 - GZ		46,0	46,5	40,0	38,7	43,0	49,6	52,0	49,6	-100,0	53,9	54,7	0,8									
4,5	271_B	Reethsestraat 4 - GZ		47,0	48,2	42,0	40,6	45,0	50,8	53,0	53,5	-100,0	55,4	55,9	0,5	55,4	55,9							
1,5	183_A	Reethsestraat 5 - GN		48,0	48,7	29,0	28,2	36,0	42,2	42,0	42,6	-100,0	49,1	50,0	0,9									
4,5	183_B	Reethsestraat 5 - GN		49,0	50,1	30,0	29,7	36,0	41,4	37,0	37,3	-100,0	49,4	50,6	1,2									
1,5	182_A	Reethsestraat 5 - GO		46,0	47,3	40,0	38,5	41,0	48,9	49,0	49,5	-100,0	52,2	52,9	0,7									
4,5	182_B	Reethsestraat 5 - GO		48,0	48,6	42,0	40,0	43,0	50,9	51,0	51,1	-100,0	54,5	54,6	0,1									
1,5	180_A	Reethsestraat 5 - GW		44,0	45,3	28,0	27,1	38,0	43,7	47,0	47,1	-100,0	49,0	49,8	0,8									
4,5	180_B	Reethsestraat 5 - GW		46,0	47,0	34,0	33,3	40,0	44,8	48,0	48,0	-100,0	50,5	51,1	0,6									
1,5	181_A	Reethsestraat 5 - GZ		43,0	43,4	42,0	40,8	43,0	50,0	53,0	52,9	-100,0	54,9	54,9	0,0									
4,5	181_B	Reethsestraat 5 - GZ		45,0	45,5	44,0	42,7	45,0	52,3	54,0	54,2	-100,0	56,8	56,8	0,0	56,8	56,8							
1,5	143_A	Reethsestraat 6 - GN		38,0	40,6	27,0	26,2	39,0	43,4	46,0	46,3	-100,0	47,0	48,1	1,1									
4,5	143_B	Reethsestraat 6 - GN		35,0	38,0	28,0	27,0	32,0	37,5	31,0	30,2	-100,0	37,5	40,1	2,6									
1,5	142_A	Reethsestraat 6 - GO		47,0	47,6	39,0	38,0	40,0	45,8	49,0	49,8	-100,0	52,1	52,7	0,6									
4,5	142_B	Reethsestraat 6 - GO		48,0	48,6	41,0	39,9	41,0	47,4	50,0	50,6	-100,0	53,5	53,9	0,4									
1,5	140_A	Reethsestraat 6 - GW		47,0	47,6	27,0	27,0	42,0	47,1	50,0	50,6	-100,0	52,0	52,9	0,9									
4,5	140_B	Reethsestraat 6 - GW		48,0	48,4	28,0	27,8	43,0	47,8	51,0	51,2	-100,0	53,0	53,6	0,6									
1,5	141_A	Reethsestraat 6 - GZ		54,0	54,4	39,0	38,1	43,0	48,2	52,0	52,9	-100,0	56,5	57,1	0,6									
4,5	141_B	Reethsestraat 6 - GZ		54,0	54,8	41,0	40,0	45,0	50,1	53,0	53,8	-100,0	57,2	57,9	0,7	57,2	57,9							
1,5	173_A	Reethsestraat 7 - GN		50,0	51,1	29,0	28,3	39,0	45,4	46,0	47,0	-100,0	51,6	52,9	1,3									
4,5	173_B	Reethsestraat 7 - GN		51,0	51,9	29,0	28,6	39,0	45,0	46,0	47,0	-100,0	52,3	53,4	1,1									
1,5	172_A	Reethsestraat 7 - GO		46,0	46,5	40,0	38,2	42,0	49,1	50,0	50,3	-100,0	52,7	53,1	0,4									
4,5	172_B	Reethsestraat 7 - GO		47,0	47,9	41,0	39,6	43,0	50,5	51,0	51,6	-100,0	53,8	54,6	0,8									
1,5	170_A	Reethsestraat 7 - GW		45,0	46,3	38,0	38,3	40,0	45,8	51,0	51,1	-100,0	52,6	53,2	0,6									
4,5	170_B	Reethsestraat 7 - GW		47,0	47,8	40,0	40,1	42,0	47,2	51,0	51,7	-100,0	53,5	54,3	0,8									
1,5	171_A	Reethsestraat 7 - GZ		41,0	42,2	39,0	37,8	43,0	49,5	50,0	49,8	-100,0	51,7	52,2	0,5									
4,5	171_B	Reethsestraat 7 - GZ		42,0	42,3	43,0	41,8	45,0	51,5	54,0	54,2	-100,0	56,1	56,2	0,1	56,1	56,2							
1,5	123_A	Reethsestraat 8 - GN		29,0	31,6	27,0	26,0	34,0	40,3	36,0	37,0	-100,0	38,0	40,6	2,6									
4,5	123_B	Reethsestraat 8 - GN		31,0	35,8	27,0	26,4	33,0	38,2	34,0	34,3	-100,0	37,0	39,9	2,9									
7,5	123_C	Reethsestraat 8 - GN		31,0	36,1	28,0	27,7	34,0	38,6	34,0	34,6	-100,0	37,3	40,3	3,0									
1,5	122_A	Reethsestraat 8 - GO		45,0	45,8	41,0	39,8	43,0	48,9	51,0	51,4	-100,0	53,5	53,9	0,4									
4,5	122_B	Reethsestraat 8 - GO		45,0	46,4	40,0	39,4	41,0	47,3	49,0	50,0	-100,0	51,9	53,0	1,1									
7,5	122_C	Reethsestraat 8 - GO		46,0	46,9	40,0	39,7	41,0	47,5	50,0	50,4	-100,0	52,7	53,4	0,7									
1,5	120_A	Reethsestraat 8 - GW		44,0	45,2	30,0	29,8	42,0	46,2	50,0	49,9	-100,0	51,2	51,7	0,5									
4,5	120_B	Reethsestraat 8 - GW		46,0	46,7	30,0	30,0	43,0	47,4	50,0	50,5	-100,0	51,7	52,6	0,9									
7,5	120_C	Reethsestraat 8 - GW		46,0	47,0	31,0	30,6	44,0	48,5	51,0	51,3	-100,0	52,5	53,3	0,8									
1,5	121_A	Reethsestraat 8 - GZ		48,0	49,2	39,0	37,7	44,0	49,5	53,0	52,9	-100,0	54,8	55,2	0,4									
4,5	121_B	Reethsestraat 8 - GZ		50,0	50,5	40,0	39,4	45,0	50,4	53,0	53,5	-100,0	55,5	56,1	0,6									
7,5	121_C	Reethsestraat 8 - GZ		50,0	50,7	40,0	39,7	46,0	50,9	54,0	54,0	-100,0	56,1	56,6	0,5	56,1	56,6							
1,5	163_A	Reethsestraat 9 - GN		47,0	48,0	28,0	26,9	37,0	43,6	44,0	45,1	-100,0	48,9	50,2	1,3									
4,5	163_B	Reethsestraat 9 - GN		49,0	49,5	29,0	28,0	37,0	43,8	45,0	45,8	-100,0	50,6	51,4	0,8									
1,5	162_A	Reethsestraat 9 - GO		43,0	43,9	39,0	37,5	41,0	48,0	50,0	50,1	-100,0	51,8	52,3	0,5									
4,5	162_B	Reethsestraat 9 - GO		45,0	46,1	40,0	38,8	42,0	50,1	51,0	51,3	-100,0	53,1	53,8	0,7									
1,5	160_A	Reethsestraat 9 - GW		43,0	43,7	38,0	38,2	40,0	44,5	50,0	50,5	-100,0	51,6	52,2	0,6									
4,5	160_B	Reethsestraat 9 - GW		45,0	45,4	40,0	40,0	42,0	46,8	51,0	51,9	-100,0	53,1	54,0	0,9									
1,5	161_A	Reethsestraat 9 - GZ		37,0	38,7	41,0	40,0	43,0	48,7	53,0	53,0	-100,0	54,3	54,4	0,1									
4,5	161_B	Reethsestraat 9 - GZ		40,0	40,8	43,0	41,8	45,0	51,4	54,0	54,3	-100,0	56,0	56,2	0,2	56,0	56,2							
1,5	263_A	Rijksweg-Zuid 43 - GN		61,0	62,4	27,0	28,9	35,0	40,7	38,0	37,8	-100,0	61,0	62,4	1,4									
4,5	263_B	Rijksweg-Zuid 43 - GN		61,0	62,4	31,0	30,2	39,0	43,8	32,0	32,7	-100,0	61,0	62,4	1,4									
1,5	262_A	Rijksweg-Zuid 43 - GO		35,0	36,6	40,0	38,2	40,0	47,0	48,0	47,8	-100,0	50,4	50,2	-0,2									
4,5	262_B	Rijksweg-Zuid 43 - GO		35,0	37,2	42,0	40,4	42,0	49,0	49,0	48,8	-100,0	52,4	52,0	-0,4									
1,5	260_A	Rijksweg-Zuid 43 - GW		64,0	65,4	35,0	33,7	38,0	45,0	46,0	46,9	-100,0	64,1	65,5	1,4									
4,5	260_B	Rijksweg-Zuid 43 - GW		65,0	66,1	37,0	35,9	39,0	46,1	47,0	47,7	-100,0	65,1	66,2	1,1					</				

Cumulatie geluid huidig (zonder CUP) versus referentie																	Verschil Huidig-Referentie zonder CUP							
Hoogte	Nr. Model	Adres		Lokale wegen huidig	Lokale wegen Autonoom Lden excl. af trek 110G in	Windpark huidig Lden	Windpark autonoom Lden in dB	Spoor huidig Lden in dB	Spoor autonoom Lden in dB	A15 huidig Lden in dB	A15 autonoom, tract-besluit Lden in dB	CUP LAeq dB(A)	Lcum huidig in dB	Lcum referentie in dB	Verschil Lcum referentie - huidig	Max Lcum huidig per woning in dB	Max Lcum referentie per woning in dB	Geluidbelastings- klasse	Huidig			Referentie		
																			Aantal woningen gehindereerd huidig	Aantal gehindereerd huidig	Aantal ernstig gehindereerd huidig	Aantal woningen gehindereerd referentie	Aantal gehindereerd referentie	Aantal ernstig gehindereerd referentie
7,5	200_C	Wolffhoeksestraat 1 - GW		61,0	62,2	39,0	37,8	42,0	49,5	49,0	50,2	-100,0	61,4	62,6	1,2									
1,5	201_A	Wolffhoeksestraat 1 - GZ		55,0	56,1	41,0	40,1	44,0	51,5	51,0	51,3	-100,0	57,1	58,1	1,0									
4,5	201_B	Wolffhoeksestraat 1 - GZ		57,0	57,9	43,0	42,1	45,0	52,8	52,0	52,6	-100,0	59,0	59,8	0,8									
7,5	201_C	Wolffhoeksestraat 1 - GZ		58,0	58,6	44,0	42,3	46,0	53,2	53,0	53,5	-100,0	60,1	60,5	0,4	61,4	62,6							
1,5	213_A	Wolffhoeksestraat 2 - GN		54,0	55,0	35,0	34,5	43,0	50,4	48,0	48,3	-100,0	55,2	56,4	1,2									
4,5	213_B	Wolffhoeksestraat 2 - GN		56,0	56,6	37,0	36,4	40,0	47,3	48,0	48,3	-100,0	56,8	57,5	0,7									
1,5	212_A	Wolffhoeksestraat 2 - GO		47,0	47,0	40,0	37,9	43,0	50,9	48,0	48,1	-100,0	52,1	52,6	0,5									
4,5	212_B	Wolffhoeksestraat 2 - GO		41,0	40,5	43,0	41,3	44,0	51,0	51,0	51,1	-100,0	54,4	54,1	-0,3									
1,5	210_A	Wolffhoeksestraat 2 - GW		57,0	58,5	38,0	36,2	42,0	50,2	49,0	49,6	-100,0	57,8	59,3	1,5									
4,5	210_B	Wolffhoeksestraat 2 - GW		59,0	60,4	39,0	37,9	44,0	51,4	50,0	50,6	-100,0	59,7	61,1	1,4									
1,5	211_A	Wolffhoeksestraat 2 - GZ		53,0	53,9	42,0	40,6	44,0	51,5	52,0	52,0	-100,0	56,6	57,1	0,5									
4,5	211_B	Wolffhoeksestraat 2 - GZ		54,0	55,5	44,0	42,5	46,0	53,3	53,0	53,0	-100,0	58,1	58,7	0,6	58,1	58,7							
1,5	223_A	Wolffhoeksestraat 4 - GN		45,0	46,9	31,0	30,3	40,0	47,4	45,0	45,4	-100,0	48,4	50,3	1,9									
4,5	223_B	Wolffhoeksestraat 4 - GN		48,0	49,4	32,0	31,5	41,0	47,9	40,0	41,6	-100,0	49,1	51,1	2,0									
1,5	222_A	Wolffhoeksestraat 4 - GO		34,0	35,1	42,0	40,1	42,0	49,7	50,0	49,9	-100,0	52,9	52,6	-0,3									
4,5	222_B	Wolffhoeksestraat 4 - GO		33,0	34,1	43,0	41,9	44,0	51,5	51,0	51,3	-100,0	54,2	54,4	0,2									
1,5	400_A	Wolffhoeksestraat 4 - GW		49,0	50,4	37,0	35,6	41,0	48,8	47,0	47,9	-100,0	51,7	53,2	1,5									
4,5	220_B	Wolffhoeksestraat 4 - GW		52,0	52,9	39,0	37,6	42,0	49,9	49,0	49,8	-100,0	54,3	55,4	1,1									
1,5	221_A	Wolffhoeksestraat 4 - GZ		46,0	46,6	42,0	40,4	43,0	51,3	51,0	50,8	-100,0	54,1	54,2	0,1									
4,5	221_B	Wolffhoeksestraat 4 - GZ		49,0	50,4	44,0	42,9	45,0	52,9	53,0	53,2	-100,0	56,7	57,1	0,4	56,7	57,1							
1,5	233_A	Wolffhoeksestraat 4a - GN		39,0	42,1	31,0	30,3	40,0	45,9	43,0	43,5	-100,0	45,3	47,5	2,2									
4,5	233_B	Wolffhoeksestraat 4a - GN		42,0	44,4	34,0	33,7	40,0	45,9	44,0	45,0	-100,0	47,0	49,0	2,0									
1,5	230_A	Wolffhoeksestraat 4a - GW		45,0	46,6	40,0	37,4	40,0	47,4	48,0	48,3	-100,0	51,4	51,8	0,4									
4,5	230_B	Wolffhoeksestraat 4a - GW		47,0	48,7	42,0	39,4	41,0	49,2	49,0	49,3	-100,0	53,4	53,5	0,1									
1,5	231_A	Wolffhoeksestraat 4a - GZ		45,0	46,2	43,0	41,3	42,0	50,2	50,0	49,9	-100,0	54,2	53,9	-0,3									
4,5	231_B	Wolffhoeksestraat 4a - GZ		45,0	46,1	45,0	43,4	45,0	52,9	53,0	53,4	-100,0	57,1	56,8	-0,3	57,1	56,8							

Bijlage 4; Visualisaties zuidzijde en kruispunt Reethsestraat/Rijksweg Zuid



Zicht vanaf Valburgseweg westzijde (ingezoomd)

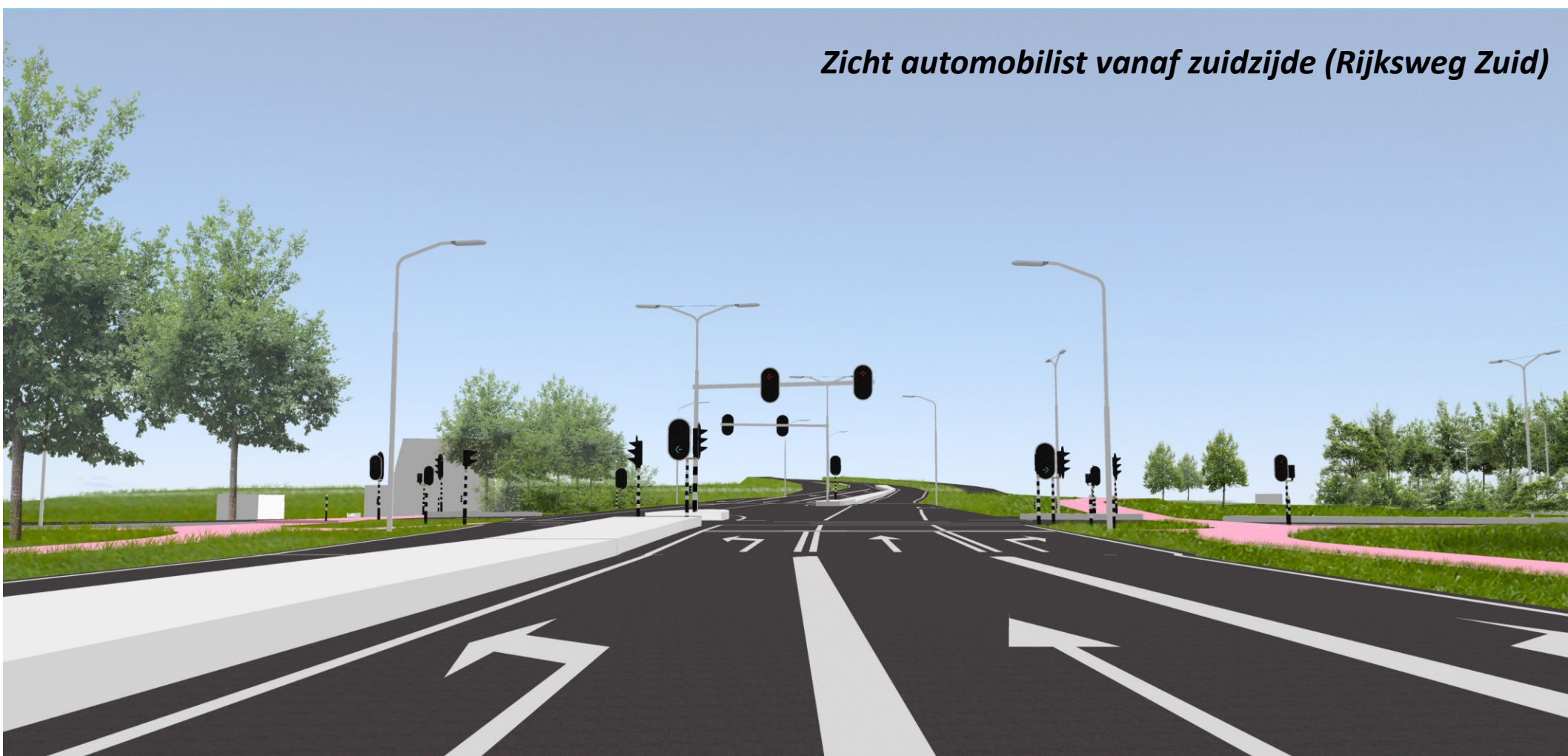




Zicht automobilist vanaf noordzijde (Rijksweg Zuid)



Zicht automobilist vanaf zuidzijde (Rijksweg Zuid)



Zicht automobilist vanaf westzijde (Reethsestraat)



Zicht fietser vanaf noordzijde (Rijksweg Zuid)



Zicht fietser vanaf zuidzijde (Rijksweg Zuid)



Zicht fietser vanaf westzijde (Reethsestraat)



Bijlage 5; Passende beoordeling



Tauw



Passende Beoordeling Railterminal Gelderland

12 februari 2021



Verantwoording

Titel	Passende Beoordeling Railterminal Gelderland
Opdrachtgever	Provincie Gelderland
Projectleider	Niels Bronsgeest
Auteur(s)	Adrie van Hooff
Tweede lezer	Luc Bruinsma
Projectnummer	1274790
Aantal pagina's	119
Datum	12 februari 2021
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

Inhoud

1	Inleiding	10
1.1	Aanleiding	10
1.2	Leeswijzer	11
2	Beoogde ontwikkeling.....	12
3	Algemene analyse van de effecten van stikstofdepositie op natuur.....	14
3.1	Inleiding.....	14
3.2	Kritische depositiewaarde	14
3.3	Ecologisch relevante stikstofbijdragen	16
3.4	Stikstofdepositie in ecosystemen en achtergronddepositie	17
3.5	Werkingsmechanismen van stikstoftoename.....	18
3.6	Rekenvoorbeeld stikstofbelasting	20
3.7	Instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000	21
3.8	Aanpak gebiedsspecifieke analyses	23
4	Stikstofdepositie als gevolg van het project Railterminal Gelderland.....	25
4.1	Resultaten stikstofberekening	25
4.2	Sint Jansberg en Landgoederen Brummen	25
4.3	Aanlegfase	25
5	Effecten op Natura 2000-gebied de Veluwe.....	27
5.1	Projecteffect in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen	27
5.1.1	Habitattypen.....	27
5.1.2	Habitatrichtlijnsoorten.....	27
5.1.3	Vogelsoorten.....	27
5.1.4	Tussenconclusie	28
5.2	H2310 Stuifzandheiden met struikhei	29
5.2.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	29
5.2.2	Algemene omschrijving habitattype	29
5.2.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	29
5.2.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	29
5.2.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	31
5.2.6	Sturende factoren.....	32
5.2.7	Ecologische beoordeling H2310	32
5.2.8	Conclusie H2310.....	32

5.3	H2330 Zandverstuivingen	33
5.3.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	33
5.3.2	Algemene omschrijving habitatype	33
5.3.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	33
5.3.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	33
5.3.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	35
5.3.6	Sturende factoren.....	35
5.3.7	Ecologische beoordeling H2330	36
5.3.8	Conclusie H2330.....	36
5.4	H3130 Zwakgebufferde vennen	37
5.4.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	37
5.4.2	Algemene omschrijving habitatype	37
5.4.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	37
5.4.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	37
5.4.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	39
5.4.6	Sturende factoren.....	39
5.4.7	Ecologische beoordeling H3130	39
5.4.8	Conclusie H3130.....	39
5.5	H3160 Zure vennen	40
5.5.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	40
5.5.2	Algemene omschrijving habitatype	40
5.5.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	40
5.5.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	40
5.5.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	42
5.5.6	Sturende factoren.....	42
5.5.7	Ecologische beoordeling H3160	42
5.5.8	Conclusie H3160.....	43
5.6	H410A Vochtige heiden (hogere zandgronden).....	44
5.6.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	44
5.6.2	Algemene omschrijving habitatype	44
5.6.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	44
5.6.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	44
5.6.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	44

5.6.6	Sturende factoren.....	45
5.6.7	Ecologische beoordeling H4010A.....	46
5.6.8	Conclusie H4010A	46
5.7	H4030 Droge heiden	47
5.7.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	47
5.7.2	Algemene omschrijving habitatype	47
5.7.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	47
5.7.4	Aanlegfase	47
5.7.5	Gebruiksfase: Deelgebieden.....	47
5.7.6	Gebruiksfase: H4030 Deelgebied Wolfheze	49
5.7.7	Gebruiksfase: H4030 Deelgebied Landgoederen Arnhem	52
5.7.8	Gebruiksfase: H4030 Deelgebied Zuid Veluwe	53
5.7.9	Conclusie H4030 Droge heiden	53
5.8	H5130 Jeneverbesstruwelen.....	54
5.8.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	54
5.8.2	Algemene omschrijving habitatype	54
5.8.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	54
5.8.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	54
5.8.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	56
5.8.6	Sturende factoren.....	56
5.8.7	Ecologische beoordeling H5130	56
5.8.8	Conclusie H5130.....	56
5.9	H6230 Heischrale graslanden.....	57
5.9.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	57
5.9.2	Algemene omschrijving habitatype	57
5.9.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	57
5.9.4	Aanlegfase	57
5.9.5	Gebruiksfase: Deelgebieden.....	57
5.9.6	Gebruiksfase: H6230 Deelgebied Beekdal Renkum.....	60
5.9.7	Gebruiksfase: H6230 Deelgebied Landgoederen Arnhem	61
5.9.8	Gebruiksfase: H6230 Deelgebied Hoge Veluwe.....	62
5.9.9	Gebruiksfase: H6230 Zoekgebied Wolfheze	64
5.9.10	Conclusie H6230 Heischrale graslanden	66

5.10	H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	67
5.10.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	67
5.10.2	Algemene omschrijving habitatype	67
5.10.3	Instandhoudingsdoelstelling	67
5.10.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	67
5.10.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	68
5.10.6	Sturende factoren	68
5.10.7	Ecologische beoordeling H7110B	69
5.10.8	Conclusie H7110B	69
5.11	H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	70
5.11.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	70
5.11.2	Algemene omschrijving habitatype	70
5.11.3	Instandhoudingsdoelstelling	70
5.11.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	70
5.11.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	71
5.11.6	Sturende factoren	71
5.11.7	Ecologische beoordeling H7150	71
5.11.8	Conclusie H7150	72
5.12	H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	73
5.12.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	73
5.12.2	Algemene omschrijving habitatype	73
5.12.3	Instandhoudingsdoelstelling	73
5.12.4	Aanlegfase	73
5.12.5	Gebruiksfase: Deelgebieden	73
5.12.6	Gebruiksfase: H9120 Deelgebied Beekdal Renkum, Landgoederen Arnhem, Zuid Veluwe	75
5.12.7	Gebruiksfase: H9120 Deelgebied Stuwwal Doorwerth, Wolfheze	76
5.12.8	Conclusie H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	78
5.13	H9190 Oude eikenbossen	79
5.13.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	79
5.13.2	Algemene omschrijving habitatype	79
5.13.3	Instandhoudingsdoelstelling	79
5.13.4	Aanlegfase	79
5.13.5	Gebruiksfase: Deelgebieden	79

5.13.6	Gebruiksfase: H9190 Deelgebied Zuid Veluwe	81
5.13.7	Gebruiksfase: H9190 Deelgebieden Landgoederen Arnhem	83
5.13.8	Gebruiksfase: H9190 Deelgebied Wolfheze	84
5.13.9	Conclusie H9190 Oude eikenbossen.....	86
5.14	H91E0C Beekbegeleidende bossen	87
5.14.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	87
5.14.2	Algemene omschrijving habitattype	87
5.14.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	87
5.14.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	87
5.14.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	89
5.14.6	Sturende factoren.....	89
5.14.7	Ecologische beoordeling.....	89
5.15	Tapuit	90
5.15.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	90
5.15.2	Algemene omschrijving	90
5.15.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	90
5.15.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	90
5.15.5	Ecologische beoordeling stikstof.....	92
5.15.6	Conclusie Tapuit	92
5.16	Boomleeuwerik.....	93
5.16.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	93
5.16.2	Algemene omschrijving	93
5.16.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	93
5.16.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	93
5.16.5	Ecologische beoordeling stikstof.....	95
5.16.6	Conclusie Boomleeuwerik.....	95
5.17	Duinpieper	95
5.18	Zwarte specht.....	96
5.18.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie	96
5.18.2	Algemene omschrijving	96
5.18.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	96
5.18.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie	97
5.18.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend	98

5.18.6	Sturende factoren.....	98
5.18.7	Ecologische beoordeling stikstof.....	99
5.18.8	Conclusie zwarte specht.....	99
5.19	Wespendief.....	100
5.19.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie.....	100
5.19.2	Algemene omschrijving.....	100
5.19.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	100
5.19.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie.....	100
5.19.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend.....	102
5.19.6	Ecologische beoordeling stikstof.....	102
5.19.7	Conclusie wespandief.....	103
5.20	Conclusie Veluwe.....	103
6	Effecten op Natura 2000-gebied Rijntakken.....	104
6.1	Projecteffect in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen.....	104
6.1.1	Habitattypen.....	104
6.1.2	Habitatrichtlijnsoorten.....	104
6.1.3	Vogelsoorten.....	105
6.2	H6120 Stroomdalgraslanden.....	107
6.2.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie.....	107
6.2.2	Algemene omschrijving habitatype.....	107
6.2.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	107
6.2.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie.....	107
6.2.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend.....	108
6.2.6	Sturende factoren.....	109
6.2.7	Ecologische beoordeling stikstof.....	109
6.2.8	Conclusie H6120.....	109
6.3	H6510A Glanshaverhooiland.....	110
6.3.1	RTG bijdrage in stikstofdepositie.....	110
6.3.2	Algemene omschrijving habitatype.....	110
6.3.3	Instandhoudingsdoelstelling.....	110
6.3.4	Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie.....	110
6.3.5	Huidig areaal, kwaliteit en trend.....	111
6.3.6	Sturende factoren.....	112



6.3.7	Ecologische beoordeling stikstof.....	112
6.3.8	Conclusie H6510A	112
6.4	Conclusie Rijntakken.....	114
7	Cumulatie	115
8	Conclusie.....	117
9	Bronnen	118
Bijlage 1	Uitgangspunten en resultaten AERIUS berekeningen	
Bijlage 2	Toelichting project RTG	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het rivierengebied in Gelderland, tussen Gorinchem en Nijmegen, is dé verbinding voor goederenvervoer van Rotterdam naar Duitsland. Via de A15/A12 rijden per jaar duizenden vrachtwagens Duitsland in. Veel schepen transporteren goederen over de Waal. Om de Betuweroute beter te benutten, wil de provincie Gelderland aan de Betuweroute bij Valburg een railterminal met ontsluitingsweg aanleggen (zie figuur 1.1). Op dit moment kan er alleen lading op treinen op de Betuweroute worden geladen in Rotterdam. Met deze nieuwe railterminal voegt de provincie een extra overslagfaciliteit op de Betuweroute toe. Om de railterminal met ontsluitingsweg planologisch mogelijk te maken heeft de provincie Gelderland een ontwerp-inpassingsplan opgesteld.



Figuur 1.1 Ligging plangebied

Voor elk project dient onderzocht te worden of er significant negatieve effecten zijn op Natura 2000-gebieden. De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Wanneer significante effecten in Natura 2000-gebieden niet op voorhand zijn uit te sluiten dan dient volgens deze wet een passende beoordeling opgesteld te worden. Voor het ontwerp-inpassingsplan en toetsing aan de Wet natuurbescherming is een stikstofberekening uitgevoerd in AERIUS Calculator 2020. De uitgangspunten voor de stikstofberekening en de resultaten van deze berekening zijn opgenomen in bijlage 1. Uit deze berekening blijkt door de aanleg- en gebruiksfase van de railterminal de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden Rijntakken en de Veluwe toeneemt. Ook wordt in de uitgangspuntennotitie (en verderop) ingegaan opdat er sprake is van een worst-case berekening voor de gebruiksfase

van de RTG. Omdat in dit deel van Nederland de al aanwezige stikstofdepositie uit bestaande bronnen al hoger is dan de 'kritische depositiewaarden' (KDW, zie hoofdstuk 3 voor een toelichting) kan een verdere toename van de stikstoflast significante effecten hebben. In deze Passende Beoordeling wordt onderzocht of de toenames op de betreffende habitats in de genoemde Natura 2000-gebieden significant zijn.

De effecten van het project op Natura 2000-gebieden zijn eerder al beoordeeld en gerapporteerd in de Voortoets Terminal Valburg (RHDHV, 2017) in het kader van de Milieueffectenstudie (MES) en het PIP Railterminal Gelderland - Ecologisch onderzoek (RHDHV, 2019a). In beide studies is geconstateerd dat, gezien het karakter van de ontwikkeling en de afstanden tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden, andere effecten dan stikstofdepositie (zoals geluid, licht, visuele effecten) met zekerheid uitgesloten zijn. Dergelijke effecten blijven daarom in voorliggende Passende Beoordeling verder buiten beschouwing.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de boogde ontwikkeling toegelicht met de doelstellingen en de nut en noodzaak. Omwille van het algemeen begrip omtrent stikstof, wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de ecologische achtergronden van stikstofdepositie en de doorwerking daarvan in de gebruikte beoordelingsmethode. Hoofdstuk 4 behandelt de berekende stikstofeffecten van het project RTG en bepaalt welke Natura 2000-gebieden nader onderzocht moeten worden. Dit gebeurt voor Veluwe (hoofdstuk 5) en het Natura 2000-gebied Rijntakken (hoofdstuk 6). In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op het thema cumulatie van effecten, hoofdstuk 8 geeft de conclusie. In hoofdstuk 9 zijn ten slotte de gebruikte bronnen weergegeven.

2 Beoogde ontwikkeling

Het rivierengebied in Gelderland, tussen Gorinchem en Nijmegen, is dé verbinding voor goederenvervoer van Rotterdam naar Duitsland. Via de A15/A12 rijden per jaar duizenden vrachtwagens Duitsland in. Veel schepen transporteren goederen over de Waal. Om de Betuweroute beter te benutten, wil de provincie Gelderland aan de Betuweroute bij Valburg een railterminal met ontsluitingsweg aanleggen. Op dit moment kan er alleen lading op treinen op de Betuweroute worden geladen in Rotterdam. Met deze nieuwe railterminal voegt de provincie een extra overslagfaciliteit op de Betuweroute toe. Met een overslagpunt in Valburg is aansluiting met het Europese achterland en de corridor Rotterdam-Genova (Italië) gewaarborgd. Voor vervoerders en verladers betekent dit overslagpunt op het spoor de mogelijkheid om in de regio Arnhem en Nijmegen te kiezen tussen weg, water én spoor (dit noemen we trimodaliteit). Om de railterminal met ontsluitingsweg planologisch mogelijk te maken heeft de provincie Gelderland een ontwerp-inpassingsplan opgesteld.

Op de Railterminal Gelderland (verder: RTG) kunnen containers en andere laadeenheden worden overgeladen van vrachtwagen naar trein en vice versa. Dit maakt de provincie nog aantrekkelijker voor de vestiging van nieuwe (Europese, logistieke) bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven. Dat is goed voor de werkgelegenheid in heel Gelderland. Daarnaast is vervoer over het spoor milieuvriendelijker dan over de weg. Hiermee levert de provincie ook een bijdrage aan de klimaatdoelen van Parijs en sluit zij aan bij Europees beleid.

Projectdoelstelling

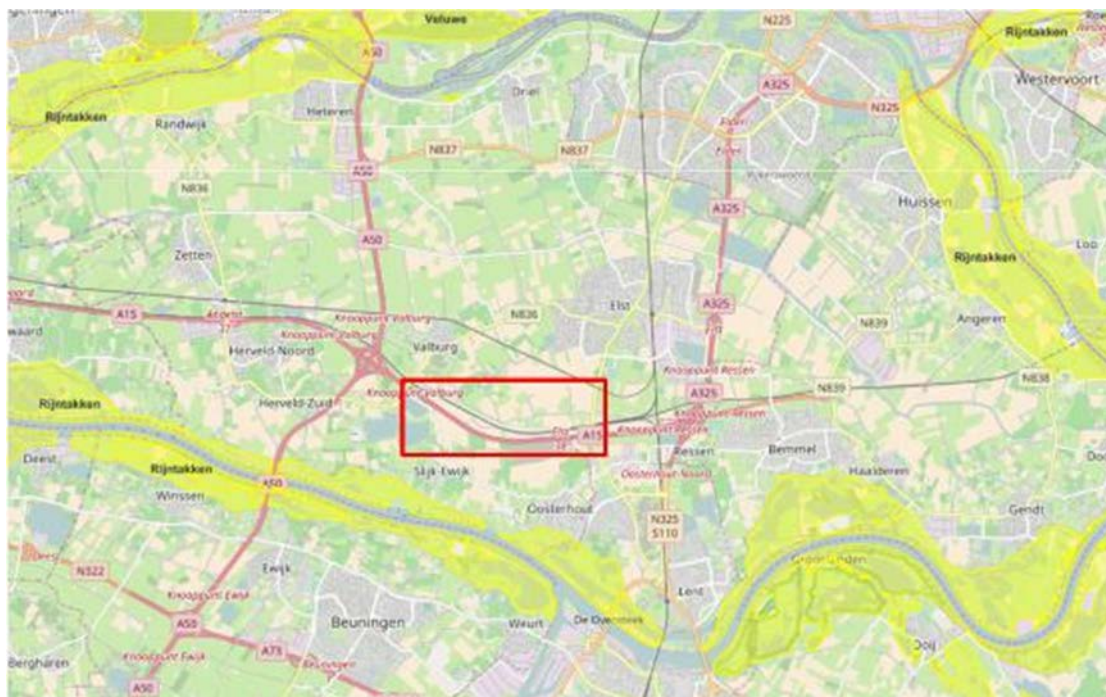
De projectdoelstelling van de Railterminal Gelderland is¹:

- Het bevorderen van de economische structuurversterking in de regio door het aanbieden van drie modaliteiten in het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen: de weg (A15), het water (Barge Terminal Nijmegen) en het spoor (Betuweroute). De ontsluiting van de Betuweroute voor de regio is van groot belang. Zo kan er ook regionaal gebruik gemaakt worden van de Betuweroute die specifiek is aangelegd om goederen te vervoeren buiten het reguliere spoornetwerk wat vooral voor passagiersvervoer bedoeld is. Het aanbieden van drie modaliteiten (trimodaliteit) maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe (logistieke) bedrijvigheid. De keuze voor verschillende vervoersmogelijkheden leidt tot een belangrijke economische structuurversterking voor de regio en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. Logistieke bedrijvigheid is niet alleen het ompakken van dozen, maar ook assemblage van producten, waardoor er een duidelijke economisch toegevoegde waarde ontstaat
- Een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen, doordat spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer met een vrachtauto. Naar aanleiding van het Klimaatakkoord van Parijs hebben EU-lidstaten met elkaar afgesproken dat de EU in 2030 minimaal 40 % minder moet uitstoten. De Nederlandse overheid wil de opwarming van de aarde beperkt houden en stelt daarom het doel om in 2030 49 % minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet de uitstoot van broeikasgassen met 95 % afgenomen zijn. In dit kader is in het

¹ https://www.gelderland.nl/bestanden/Documenten/Gelderland/05Verkeer-en-vervoer/2019%20-20Q4/191218_Notitie_Reikwijdte_en_detailniveau_Railterminal_Gelderland_.pdf

Nederlandse Klimaatakkoord optimalisatie van het spoorgoederenvervoer opgenomen als afspraak

Gelet op de afstand van de railterminal bij Valburg tot aan de nabijgelegen Natura 2000-gebieden volgt dat effecten alléén stikstofeffecten betreffen. De Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7 km.



Figuur 2.1 Ligging plangebied in rood kader ten opzichte van de Veluwe en Rijntakken (bron; synbiosys)

In bijlage 2 staat een uitgebreide toelichting op het project opgenomen.

3 Algemene analyse van de effecten van stikstofdepositie op natuur

3.1 Inleiding

Stikstof is een belangrijke voedselbron in ecosystemen, maar een teveel kan leiden tot schade door eutrofiëring (verrijking) en verzuring. De extra aanvoer van deze voedingsstof kan vooral bedreigend zijn voor voedselarme habitattypen. Door de verrijking kan de vegetatie verruigen en kunnen kenmerkende soorten van schrale milieus verdwijnen. Daarnaast kan depositie van stikstof, en dan vooral depositie van ammoniak, leiden tot een daling van de zuurgraad van de bodem. Door deze verzuring verdwijnen gevoelige soorten en neemt de soortenrijkdom en kwaliteit van zuurgevoelige habitattypen af.

Het rijk werkt samen met provincies aan een generieke stikstofaanpak. Dit om de natuurdoelen in (stikstofgevoelige) natuurgebieden te kunnen realiseren. Hiervoor moet de hoeveelheid stikstofdepositie worden teruggebracht. Los van het beleid en de Europese verplichtingen tot het nemen van maatregelen gericht is op het doelbereik voor Natura 2000, worden plannen en projecten in het kader van de Wet natuurbescherming getoetst op mogelijke effecten². Zo nodig wordt hiervoor een passende beoordeling opgesteld, worden mitigerende maatregelen als onderdeel van de passende beoordeling meegetoetst, en indien nodig wordt een ADC-toets doorlopen en een vergunningprocedure doorlopen.

3.2 Kritische depositiewaarde

Atmosferische stikstofdepositie kan leiden tot verzuring en vermesting van stikstofgevoelige habitattypen wanneer deze boven een kritische waarde komt: de kritische depositiewaarde (KDW). Met de kritische depositiewaarde, op basis van het meest recente beschikbaar wetenschappelijk onderzoek vastgesteld door van Dobben et. al (2012)³, wordt bedoeld: *‘de grens waarboven het risico niet kan worden uitgesloten dat de kwaliteit van het habitatype significant wordt aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische depositie.’*

² Zoals overwogen door de RvS bij in de uitspraak 201606653/2/R2 op 30 sept 2020, Logistiek park Moerdijk, onder 4.1: ‘De Afdeling overweegt dat de algemene opgave om de te hoge stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden terug te brengen moet worden onderscheiden van de besluitvorming over individuele plannen en projecten die tot stikstofdepositie leiden. De algemene opgave hangt samen met de uit de Habitatrictlijn voortvloeiende verplichting tot behoud, herstel en het voorkomen van verslechtering van de Natura 2000-gebieden (artikel 6, eerste en tweede lid). Voor individuele plannen en projecten die significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, geldt dat deze uitsluitend kunnen worden vastgesteld als uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan of het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.’

³ Van Dobben, H., R. Bobbink, D. Bal, A. van Hinsberg (2012), Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000-gebieden, Alterra Wageningen UR, Alterra-rapport 2397, Wageningen 2012.

Een kritisch depositieniveau is gedefinieerd als: *'de maximaal toelaatbare hoeveelheid atmosferische depositie waarbij, volgens de huidige wetenschappelijke kennis, negatieve effecten op de structuur en de functies van ecosystemen niet voorkomen'* (Compendium voor de leefomgeving⁴). Wanneer de atmosferische depositie (achtergrondconcentratie) hoger is dan de kritische depositiewaarde van het habitatype of het leefgebied van Habitat- en/of Vogelrichtlijnsoorten bestaat een risico op een significant negatief effect, waardoor geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen mogelijk niet duurzaam kunnen worden gerealiseerd. Toename van depositie kan de abiotiek die ten grondslag ligt aan het voorkomen van habitattypen nadelig beïnvloeden. Hoe hoger de overschrijding van het kritische niveau en hoe langduriger die overschrijding, hoe groter het risico op ongewenste effecten op abiotiek met gevolgen voor de biodiversiteit. De benaming van en de kwaliteit van een habitatype wordt bepaald door het voorkomen van kenmerkende planten- en diersoorten, waaronder de zogenoemde *typische soorten*, en de samenstelling ervan. Het gaat daarbij om het duurzaam voortbestaan (instandhouden) van habitattypen op de lange(re) termijn. Maar ook kwalificerende Vogel- en/of Habitatrichtlijnsoorten, die afhankelijk zijn van een goede vegetatieve opbouw en samenstelling van een habitatype kunnen nadelig beïnvloed worden.

De KDW zoals hierboven gedefinieerd is geen toetswaarde voor tijdelijke effecten maar heeft betrekking op langdurige stikstofdepositie. Ook bij (een tijdelijke en/of beperkte nadere) overschrijding van de KDW is het mogelijk om habitattypen duurzaam in stand te houden indien de sturende factoren die het voorkomen van deze habitattypen bepalen (als dit niet stikstof is), zoals dynamiek, hydrologie en/of beheer, op orde zijn.

De KDW is in Van Dobben et. al (2012) primair uitgedrukt in (hele) kilogrammen stikstof per hectare per jaar (N/ha/j). In internationale wetenschappelijke publicaties worden kritische depositiewaarden veelal beschreven in de vorm van ranges (bandbreedtes). Deze ranges beschrijven enerzijds de variatie in kritische depositiewaarden als gevolg van verschillen in gevoeligheid binnen een ecosysteem, anderzijds beschrijven zij de betrouwbaarheidsmarges als gevolg van methodische onzekerheden. Van Dobben heeft de KDW gepreciseerd naar een concrete waarde per N2000-habitatype. Daarbij wordt aangegeven dat de kritische depositiewaarden met een onzekerheidsmarge van minimaal 1 kg moeten worden gehanteerd, deze waarden zijn vastgesteld binnen marges van ± 5 kg N/ha/j (Cunha et al. 2002). Gelet hierop zijn er ecologisch gezien binnen deze marges geen aantoonbare verschillen in de kwaliteit van een habitat bij verschillen in depositie die kleiner zijn dan 1 kilogram per hectare per jaar, hetgeen ongeveer gelijk staat aan een depositie van 70 mol N per hectare per jaar.

⁴ CBS, PBL, RIVM, WUR (2013). Compendium voor de leefomgeving. *Vermesting en verzuring: oorzaken en effecten (indicator 0178, versie 08, 12 juni 2013)*. <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0178-vermesting-en-verzuring-oorzaken-en-effecten>. Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

De kritische depositiewaarde verschilt per habitatype. Hierbij is een indeling gemaakt van uiterst gevoelig, zeer gevoelig, gevoelig en matig gevoelig. In tabel 3.1 zijn de klassen weergegeven, en ook voorbeelden van habitatypen, die daarbinnen vallen. Gekeken naar de kritische depositiewaarden van de verschillende habitatypen is sprake van 'geen', 'een matige', tot 'een sterk overbelaste' situatie. *Matige overbelasting* betreft een overschrijding van de KDW van meer dan 70 mol N/ha/j (ca. 1 kg N/ha/j) tot 2x de KDW, bij *sterke overbelasting* is sprake van een totale stikstofdepositie van meer dan 2x de KDW.

3.3 Ecologisch relevante stikstofbijdragen

Om daadwerkelijk tot een kwaliteitsverlies van habitatypen te komen is een langdurige *relevante* stikstofdepositiebijdrage nodig. Voor stikstofdepositie geldt dat het accumuleert in het systeem en dat ook kleine hoeveelheden die lange tijd deponeren kunnen leiden tot een accumulatie met alle gevolgen van dien. Een ecologische verandering is pas waarneembaar als een aanzienlijke hoeveelheid gedurende meerdere jaren (langdurig) accumuleert in het systeem.

Een tijdelijke (beperkte) bijdrage van enkel honderdsten tot enkele molen gedurende bijvoorbeeld één jaar heeft geen ecologische doorwerking. De periode is te kort en de omvang van de bijdrage is te gering om enig effect op de omstandigheden in het veld en de vegetatie te hebben. Deze hoeveelheden zijn in vergelijking met de natuurlijke fluctuatie van 5-10 % in achtergronddepositie, d.w.z. 75 – 150 mol N/ha/j, te verwaarlozen. Daarnaast is de totale stikstofkringloop in het systeem vele malen groter en is een tijdelijke bijdrage van enkele molen te verwaarlozen.

Een blijvende beperkte bijdrage, ook al is sprake van een overbelaste situatie, zal eveneens geen ecologische doorwerking hebben. Deze geringe bijdrage is op plantniveau verwaarloosbaar. In onderstaande tekstkader is dit verder toegelicht.

De bijdrage van 1 en 0,01 mol N/ha is omgerekend van hectare naar plantniveau:

Per ha	1 mol N = 14 gram N	0,01 mol N = 0,14 gram N
Per m ²	0,0001 mol N = 0,0014 gram N	0,000001 mol = 0,000014 gram N
Per plant (10cm*10cm)	0,0001 mol N = 0,0014 gram N	0,00000001 mol N = 0,00000014 gram N

Ter vergelijking: 0,14 gram stikstof is vergelijkbaar met de hoeveelheid stikstof in nog geen halve ganzenkeutel vervolgens verspreid over een hectare. Bij kleine planten met een wortelstelsel van 10 x 10 cm komt dit overeen met 0,00000014 gram stikstof per plant. Deze berekende bijdrage ter hoogte van de standplaats is verwaarloosbaar.

Pas in geval van een relevante blijvende stikstofdepositiebijdrage treden na tientallen jaren ecologische effecten in de vorm van kwaliteitsverlies en uiteindelijk areaalverlies op. Dit speelt zich, afhankelijk van de gevoeligheid van een habitatype, af in een periode van 10-20 jaar (zie tabel 3.1). Hierbij is geen rekening gehouden met het huidige reguliere beheer om de habitatypen in stand te houden.



Tabel 3.1 Indeling van gevoeligheidsklassen voor habitattypen en tijdspad voor daadwerkelijk areaalverlies van een habitatype als gevolg van kwaliteitsverlies door stikstofdepositie⁵

Gevoeligheidsklasse	KDW		Habitattypen voorbeelden	Tijdspad daadwerkelijk verlies habitatype (uitgezonderd gebufferde typen*)
	(mol N/ha/j)	(kg N/ha/j)		
uiterst gevoelig	<1000	6-15 kg	Zwakgebufferde en zure vennen, zandverstuivingen, heischrale graslanden, actieve hoogvenen	10 jaar
zeer gevoelig	1000-1500	15-21 kg	Droge en vochtige heidetypen, jeneverbesstruwelen, oude eikenbossen, Blauwgraslanden, kalkmoerassen	12,5 jaar
gevoelig	1500-2000	21-28 kg	pioniervegetaties, beuken-eikenbossen, Stroomdal- en glanshaverhooilanden.	15 jaar
matig gevoelig	>2000	> 28 kg	Beekbegeleidende bossen Beken en rivieren met waterplanten, meren met krabbenscheer, essen-iepenbossen, kranswierwateren	20 jaar

* Bij gebufferde habitattypen (gebufferde vennen, heischrale graslanden, blauwgraslanden, kranswierwateren, meren met krabbenscheer) is geen sprake van een gradueel kwaliteitsverlies maar van een 'plotselinge' omslag sterk afhankelijk van de lokale situatie (onder andere mate van buffering)⁵.

Zolang van een plan of project geen sprake is van een langdurige relevante (dat is in ieder geval meerdere molen gedurende meerdere jaren) stikstofdepositiebijdrage, treden er geen wijzigingen in de standplaatsfactoren en de vegetatie in het veld op waardoor de kwaliteit van habitats kan worden beïnvloed.

3.4 Stikstofdepositie in ecosystemen en achtergronddepositie

In de meeste habitattypen functioneert een stikstofkringloop, waarin grotere hoeveelheden stikstof circuleren, veelal duizenden kilo's per hectare, in verschillende vormen circuleren zoals NO_3^- , NO_2^- en NH_4^+ opgelost in (grond)water en als N_2 (80 % in de lucht-niet reactief). Een groot deel van de stikstof is, onder meer in de vorm van eiwitten en koolhydraten, vastgelegd in vegetatie, strooisel en bodembiota (bacteriën, schimmels, protozoen, nematoden, wormen). Het aandeel 'opgeslagen' stikstof in bodemorganismen is bij schrale graslanden vele malen groter dan bij de vegetatie zelf⁶.

Huidige achtergronddepositie, overschrijding van de KDW en trend

Onverstoorde, natuurlijke achtergronddeposities van NO_x en NH_3 (reactieve vorm) liggen in de orde van 1-5 kg stikstof per hectare per jaar⁷, overeenkomend met 71 -357 mol N per hectare per jaar. Er is in Nederland echter geen sprake meer van een natuurlijke achtergronddepositie. Door de mens is de achtergronddepositie van NO_x en NH_3 aanzienlijk hoger geworden. De achtergronddepositie in Nederland ligt grofweg tussen de 1.000 en 3.500 mol N/ha/j met een gemiddelde van 1.600 mol per hectare per jaar, maar met grote regionale verschillen. In de open

⁵ Conform Goderie R. en K. Vertegaal (2020), Achtergrondnotitie actualiseren StikstofEffectvoorspellingsModel (SEM 3.1).

⁶ Kemmers R. J. Bloem en J. Faberl (2010), Bodembiota en stikstofstromen in schraalgraslanden. Effecten op vegetatie. Alterra-rapport 1979.

⁷ Stuyfzand 1993; Asman et al. 1998; Galloway et al. 2004 in: Kooijman et al, 2009.

terreinen en langs de kust is de achtergronddepositie het laagst. Dit komt enerzijds door zeewind en grotere invang bij bos dan bij open kale terreinen (open water/lage vegetatie/bos 1x / 2x / 4x⁸).

De achtergronddepositie in AERIUS Calculator 2020 wordt weergegeven als een gemiddelde over meerdere jaren. Uit het rapport dat hoort bij de berekeningen van de achtergronddepositie blijkt dat meteorologische fluctuaties variaties in jaargemiddelde deposities geven van 5 tot 10 procent⁹. Dit komt bij een achtergronddepositie tussen de 1.000 - 3.500 mol N/ha/j neer op een fluctuatie van 50 - 350 mol N/ha/j. In AERIUS C20 is de achtergronddepositie gebaseerd op meerdere jaren gebaseerde gemiddelde meteosituaties. Dit is te beschouwen als de huidige achtergronddepositie. Volgens berekeningen door het RIVM (Wichink Kruit en Van Pul, 2018) is de trend in stikstofdepositie sinds 1990 dalend van 2.600 mol N per hectare per jaar naar gemiddeld 1.600 mol N per hectare per jaar¹⁰. Recent is geen sprake van verdergaande daling. Ondanks de inmiddels opgetreden daling is zeker ter hoogte van zeer gevoelige habitattypen op regionaal niveau sprake van overschrijding van de kritische depositiewaarde vanwege een hogere achtergrondconcentratie t.o.v. de kritische depositiewaarde (KDW).

Bekend is dat de KDW van zeer gevoelige habitattypen (lager dan 1.500 mol N/ha/j) in de meeste gevallen wordt overschreden. Binnen verhoogde achtergronddeposities zijn er niettemin mogelijkheden om verschillende habitattypen duurzaam in stand te houden. In hoeverre in de praktijk sprake is van een overbelaste situatie voor een habitatype is enerzijds afhankelijk van de standplaats (arme zandgronden of voedselrijker en gebufferd riviergebied) en aanwezige processen (dynamiek, beheer) en anderzijds de hoogte van de achtergronddepositie.

3.5 Werkingsmechanismen van stikstoftoename

Het mogelijke effect van een toename van stikstofdepositie als gevolg van een plan of project is afhankelijk van het bodemtype, het habitatype en de sleutelfactoren. Sleutelfactoren zijn onder meer grond- en oppervlaktewaterhuishouding, toegepast (natuur)beheer en natuurlijke dynamiek. Ter hoogte van habitattypen die voorkomen langs rivieren en in beekdalen is de bodem veelal gebufferd en vindt door overstroming met nutriëntenrijk oppervlaktewater buffering plaats. Bij deze natuurlijke overstromingsdynamiek wordt eveneens een laagje kalkrijk zand en/of slib (klei) afgezet op de gronden van het winterbed (uiterwaard/beekdal) die bijdragen aan het bufferend vermogen in het systeem. Daardoor zijn deze standplaatsen niet of in mindere mate gevoelig voor verzuring als gevolg van stikstofdepositie en van nature voedselrijker. De habitattypen hebben hierdoor een hogere kritische depositiewaarde in vergelijking met bijvoorbeeld heide en vennen op (voedselarme) zandgronden. Voor habitattypen van voedselarme of 'schrone' standplaatsen, zoals op stuifzandheide en droge heidevegetaties op zandgronden, heeft stikstofdepositie sneller een vermestende en verzurende werking. Dit leidt over het algemeen tot een versnelde successie van het habitatype doordat de natuurlijke groeilimiet door stikstof van sneller groeiende soorten is opgeheven. Ook krijgen andere soorten, die anders geen kans hebben op voedselarme gronden, een concurrentievoordeel. Beide mechanismen kunnen leiden tot het verdwijnen van de kritische en kenmerkende soorten. Een steeds verder zakkend grondwaterpeil (verdroging) is naast stikstofdepositie een zeer belangrijk knelpunt voor de (grond)waterafhankelijke habitattypen.

⁸ H. van Dobben, A. van Hinsberg (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Wageningen, Alterra, Alterra-rapport 1654.

⁹ RIVM, 2015. Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland Rapportage 2015.

¹⁰ RIVM 2018 vermestende stikstofdepositie per hectare.

Grondwater bevat vaak veel kalk en mineralen die bufferend werken tegen verzuring door stikstofdepositie en habitattypen beter bestand maken tegen invloeden van deze stikstofdepositie. In de Natura 2000-beheerplannen en in de in het kader van het voormalige programma aanpak stikstof (PAS) opgestelde gebiedsanalyses per Natura 2000-gebied zijn de belangrijkste knelpunten voor het bereiken van een gunstige staat van instandhouding van soorten en habitats (van soorten) en eventueel benodigde maatregelen verder uitgewerkt. Deze beheerplannen geven dan ook belangrijke informatie voor een nadere ecologische onderbouwing bij een effectbepaling op habitattypeniveau. Veel van deze maatregelen voor habitattypen zijn gericht op het herstel/verbetering van de hydrologische situatie.

In een aantal experimentele studies zijn negatieve effecten onderzocht van toevoeging van stikstof op habitattypen. De volgende twee voorbeelden zijn uitgevoerd in Nederlandse Natura 2000-gebieden:

- In een heidegebied in Nederland, waar verschillende hoeveelheden stikstof (0,0, 1,75, 7,0 en 28,0 kg N/ha/j) experimenteel aan plots werd toegevoegd, werd als resultaat daarvan een toename in *Festuca ovina* (schapengras) onderzocht die de *Calluna vulgaris* (struikheide) verving. De leeftijd van de heide speelde hierbij een belangrijke rol, waarbij in de jongere plots van 1 jaar oud iedere toevoeging van stikstof leidde tot een toename in *Festuca ovina*, met sterkere effecten naarmate de hoeveelheid toegevoegde stikstof toenam. Geen effect werd gevonden voor de toevoeging van de lage dosis stikstof in oude heide¹¹. De achtergronddepositie voor deze studie is geschat op 30 - 35 kg N/ha/j⁷ en hiermee ruim boven de KDW
- In een ander experiment had experimentele toevoeging van 25 kg N/ha/j over een periode van vijf jaar geen effect op soortensamenstelling in een grasland in een Nederlands duingebied (Meijendel)¹². Als mogelijke reden hiervoor noemen de auteurs fosfaatlimitatie en begrazing. Ook in andere studies is bekend dat beheermaatregelen zoals begrazing en maaien dominantie van grassen en verdwijnen van kritische soorten kan voorkomen ondanks overschrijding van de KDW

In het buitenland is vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd naar effecten van atmosferische stikstofdepositie op habitattypen. In verschillende studies in Zweden^{13,14} en Engeland¹⁵ werden pas ecologische effecten gevonden bij relatief hoge stikstofgift, meestal meer dan 5 kg N/ha/j (ruim 350 mol N/ha/j). Er zijn geen experimenten bekend waarbij effecten werden gevonden bij een stikstofgift van minder dan 1 kg N/ha/j.

¹¹ Heil, G. W. & W. H. Diemont. 1983. Raised nutrient levels change heathland into grassland. *Vegetatio*, 53, 113-120.

¹² Ten Harkel, M.J. & van der Meulen, F. 1996. Impact of grazing and atmospheric deposition on the vegetation of dry coastal dune grasslands. *Journal of Vegetation Science* 7: 445-452.

¹³ Kellner, O. & Redbo-Torstensson, P. 1995. Effects of elevated nitrogen deposition on the field-layer vegetation in coniferous forests. *Ecological Bulletins* 44: 227-237.

¹⁴ Redbo-Torstensson, P. 1984. The demographic consequences of nitrogen fertilization of a population of sundew, *Drosera rotundifolia*. *Acta botanica Neerlandica* 43: 175-188.

¹⁵ Payne, R.J., Dise, N.B., Stevens, C.J., Gowing, D.J. & BEGIN Partners. 2013. Impact of nitrogen deposition at the species level. *PNAS* 110: 984-987.

3.6 Rekenvoorbeeld stikstofbelasting

Om daadwerkelijk tot een meetbaar kwaliteitsverlies van habitattypen (door onder andere verdringing van soorten) te komen verbonden aan een projectbijdrage stikstofdepositie is langdurig een relevante bijdrage nodig. De vraag is, wat een relevante bijdrage is. Om een beeld te krijgen van een relevante bijdrage en de invloed van stikstofdepositie op de concurrentiepositie van plantensoorten (ecologische doorwerking) is hieronder een rekenvoorbeeld opgenomen voor een éénmalige, tijdelijke depositietoename van 1 mol per hectare.

- Een depositie van 1 mol N/ha komt overeen met 14 gram N/ha. Per m² betreft dit 0,0001 mol oftewel 0,0014 gram N. Op plantniveau (10 cm*10 cm of minder) is dit weer een factor 100 kleiner. Deze éénmalig bijdrage op standplaatsniveau houdt geen verandering van die standplaats in, ook gegeven het feit dat van Dobben et al. (2012) bewust kiezen voor 1 kg N/ha als kleinste relevante maat
- De totale stikstofkringloop is vele malen groter. Voor de biomassaproductie van natuurlijke habitattypen zijn tientallen kg N/ha/j nodig. Dit komt overeen met duizenden mol N/ha/j. Dit betreft de totale aanvoer van stikstof, dus ook vanuit bronnen naast atmosferische depositie zoals via grond- en oppervlaktewater, overstroming, nalevering uit de bodem, mineralisatie van organisch materiaal en natuurlijke bemesting
- Een eenmalige depositie van 1 mol N/ha/j komt overeen met 0,02 - 0,05 % van de jaarlijks benodigde hoeveelheid stikstof voor natuurlijke habitats. Ook wanneer deze dosis volledig ter beschikking zou komen aan de vegetatie (wat niet het geval is, bijvoorbeeld door uitspoeling), zal dit niet leiden tot meetbare veranderingen in groeisnelheid van individuele planten en daarmee tot veranderingen in concurrentiepositie. Zo blijkt bijvoorbeeld ook uit de gecontroleerde experimenten (zie vorige paragraaf) waarin gezocht wordt naar dosis-effect relaties
- De omvang van een bijdrage van 1,0 mol N/ha/j is in vergelijking met de natuurlijke fluctuatie van 5-10 % in achtergronddepositie, d.w.z. 75 – 150 mol N/ha/j bij een achtergronddepositie van 1.500 mol N/ha/j te verwaarlozen
- Een projectbijdrage van 1,0 mol N/ha/j betekent geen (wezenlijke) verandering van de huidige achtergronddepositie van gemiddeld 1.600 mol N/ha/j¹⁶. De maximale projectbijdrage van bijvoorbeeld 1,0 mol is 0,06 % van de achtergronddepositie
- Een dergelijke beperkte projectbijdrage heeft geen invloed op het regulier natuurbeheer (onder andere hooilandbeheer, begrazing, plaggen, uitbaggeren wateren) van habitattypen die daarvan afhankelijk zijn

Ter vergelijking 1 mol (14 gram) per ha is vergelijkbaar met 4 suikerklontjes uitgestrooid over 1 ha. Gerelateerd aan een ganzenkeutel is 0,01 mol (0,14 gram) vergelijkbaar met minder dan een halve ganzenkeutel verspreid over één hectare. Bij kleine planten met een wortelstelsel van 10 x 10 cm komt dit overeen met 0,00000014 gram stikstof per plant. Deze berekende bijdrage ter hoogte van de standplaats is ecologisch gezien verwaarloosbaar.

¹⁶ <https://www.rivm.nl/en/node/99101>, geraadpleegd d.d. 18-12-2020.

Op grond van de voorgaande informatie volgt dat een lage, tijdelijke depositietoename op zich zelf geen gevolgen zal hebben op het duurzaam behalen van geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Een toename van 1 mol N/ha/j ter hoogte van habitattypen en/of leefgebieden is in vergelijking met de achtergronddepositie van zeker meer dan 1.000 mol N per hectare per jaar, de totale stikstofkringloop en de natuurlijke fluctuatie in achtergronddepositie van 50 – 350 mol N per hectare per jaar (ecologisch gezien) te verwaarlozen.

Dergelijke lage hoeveelheden hebben geen ecologisch waarneembare of meetbare effecten op de groeisnelheid, de vegetatiesamenstelling en concurrentieverhoudingen binnen de vegetatie. Deze hoeveelheden hebben ook zeker geen doorwerking op het regulier noodzakelijke natuurbeheer. In het vervolg van deze Passende Beoordeling zijn de mogelijke ecologische effecten van de tijdelijke stikstofbijdrage van het project Railterminal Gelderland gebiedsspecifiek nader beoordeeld.

3.7 Instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000

Voor Natura 2000-gebieden gelden instandhoudingsdoelstellingen die zijn per Natura 2000-gebied zijn vastgelegd in aanwijzingsbesluiten. De doelen zijn gericht op areaal, kwaliteit en bij soorten op aantallen en/of draagkracht waarvoor een behouds-, uitbreidings-, of verbeteropgave geldt. De staat van instandhouding is gunstig als de trend vanaf het moment van aanwijzing neutraal of positief is en/of dat de gestelde aantallen bijvoorbeeld broedvogels en of overwinterende vogels en/of het draagkrachtdoel kwalitatief voldoet i.c.m. een plausibele ecologische verklaring dat de aantallen niet (voldoende) worden gehaald.

Voor de bepaling van het voorkomen van habitattypen, soorten en bijbehorend leefgebied binnen het Natura 2000-gebied en de staat van instandhouding daarvan is in de beoordeling gebruik gemaakt van de meest actuele informatie in Natura 2000 aanwijzingsbesluiten, profielendocumenten Natura 2000, (ontwerp)beheerplannen Natura 2000, de Gebiedsanalyses (2017)¹⁷ en de actuele vigerende habitattypen- en leefgebiedenkaarten. In het actuele rekenmodel AERIUS Calculator 2020 zijn de meest actuele habitattypenkaarten en stikstofgevoelige leefgebieden opgenomen.

Zoekgebieden

Voor zowel de habitattypen als leefgebieden zijn zoekgebieden (afgekort in tabellen als 'zg') aangegeven op de habitattypen- en leefgebiedenkaart. In de zoekgebieden zijn conform het Methodiekdocument kartering habitattypen Natura 2000¹⁸ locaties aangegeven waar de aanwezigheid van een habitatype en/of leefgebied niet met zekerheid door middel van kartering is vastgesteld, maar wel met een bepaalde mate van zekerheid aanwezig is. In de Gebiedsanalyses van de Natura 2000-gebieden (2017) is als basis gekeken naar de officieel gekarteerde en vastgestelde arealen zoals nu opgenomen in AERIUS Calculator versie 2020. De natuurherstelmaatregelen in de Gebiedsanalyses, die voor habitattypen en/of leefgebieden zijn geformuleerd hebben ook betrekking op de zoekgebieden. In de praktijk zullen maatregelen alleen

¹⁷ Programmaanpak Stikstof (PAS) is als vergunningstelsel op 29 mei 2019 vervallen; de genoemde (PAS-)maatregelen zijn opgenomen in de beheerplannen en worden onverkort uitgevoerd.

¹⁸ Ministerie van Economische Zaken, 2012. Methodiekdocument kartering habitattypen. Projectgroep Habitatkartering. PDN & Alterra. Versie 19 september 2012.

worden uitgevoerd waar uit nader onderzoek blijkt dat het betreffende type en/of leefgebied daadwerkelijk voorkomt. De maatregelen uit Gebiedsanalyses zijn in de beheerplannen opgenomen. In de uitgevoerde ecologische beoordeling zijn de zoekgebieden meegenomen.

Habitattypen

Bij de effectbeoordeling van habitattypen wordt alleen gekeken naar die locaties waar sprake is van een stikstofdepositietoename in een situatie van een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde. Vegetaties zijn namelijk gebonden aan een standplaats.

Stikstofdepositie uit de lucht heeft een vermestende en verzurende werking op de bodem die van invloed kan zijn op vegetatie(ontwikkeling) ter plekke. Afhankelijk van het bodemtype (samenstelling en -opbouw), het habitatype en de sleutelfactoren (onder andere grond- en oppervlaktewaterhuishouding, toegepast (natuur)beheer, natuurlijke dynamiek) heeft dat in meer of mindere mate een effect. Ter hoogte van rivieren- en beekdalgebied is de bodem veelal gebufferd en vindt door overstroming met oppervlaktewater buffering plaats. Deze standplaatsen zijn niet gevoelig voor verzuring en zijn van nature voedselrijker. Ter hoogte van habitattypen van voedselarm of 'schrle' standplaatsen, zoals op stuifzandheide en droge heidevegetaties op zandgronden heeft stikstofdepositie sneller een vermestende en verzurende werking. Dit leidt over het algemeen tot een versnelde successie van het habitatype doordat de natuurlijke groeimitatie door stikstof van sneller groeiende soorten is opgeheven. Ook krijgen andere soorten die anders geen kans hebben op voedselarme gronden een concurrentievoordeel. Beide mechanismen kunnen leiden tot het verdwijnen van de kritische en kenmerkende soorten behorend bij een habitatype van een voedselarmere milieu. Naast stikstofdepositie is verdroging (lagere grondwaterstand) een belangrijk knelpunt voor de (grond)waterafhankelijke habitattypen dat op het habitatype dan een vermestende en verzurende werking heeft. De bufferende en neutraliserende werking van het kalk- en mineraalrijke (grond)water valt dan weg uit de wortelzone van de vegetatie.

Typische soorten van habitattypen

Een habitatype bestaat uit specifieke plantengemeenschappen waarbij ook typische planten en/of diersoorten zijn toegekend die kenmerkend zijn voor het habitatype. Dit is opgenomen in de profielendocumenten van de habitattypen. De typische planten- en (korst)mosssoorten vormen onderdeel van het habitatype en geven de kwaliteit aan van het type. In de effectbeoordeling van stikstofdepositie op de kwaliteit van het habitatype is dit integraal meegenomen. Dit geldt ook voor de typische diersoorten van onder meer de soortgroepen sprinkhanen en krekels, dagvlinders, libellen, amfibieën, reptielen, vogels die naast planten ook afhankelijk zijn van variatie in structuur en voedselaanbod. Deze typische soorten kunnen kwalificerend zijn als habitat- en vogelrichtlijnsoort. Op deze manier wordt het projecteffect op typische soorten voor een deel gedekt. Voor de overige typische diersoorten is de aanwezigheid van deze soorten (mede afhankelijk van verspreiding) vaak niet goed onderzocht en is het effect van stikstofdepositie niet bekend. Een habitatype kan optimaal zijn qua abiotische en biotische omstandigheden, maar kan door afwezigheid van de soort in de omgeving en/of door versnippering niet bereikbaar zijn. De effecten op typische diersoorten zijn vooral indirect van aard en (mede daardoor) moeilijker in het veld te duiden. Daar komt bij dat kruidachtige planten vaak kunnen profiteren van intensiever uitgevoerd beheer door vegetatief stand te houden (bijvoorbeeld als zaad, wortelstokken of

rozetten), terwijl populaties van diersoorten bij een intensiever of frequenter uitgevoerd beheer eerder het risico lopen te verdwijnen. Bepalend voor deze typische soorten is dat er in de tijd blijvend sprake is van constante abiotische en biotische omstandigheden. Bij de effectbeoordeling van de habitattypen is aan deze sturende factoren getoetst zodat indirect ook de typische soorten zijn mee beoordeeld.

Habitat- en vogelrichtlijnsoorten

De effectbeoordeling van habitat- en vogelrichtlijnsoorten die (deels) afhankelijk zijn van stikstofgevoelig leefgebied is anders dan bij de habitattypen. De meeste soorten zijn veelal afhankelijk van meerdere vegetatietypen (habitattypen en/of leefgebieden) en zijn niet strikt gebonden aan een stikstofgevoelig leefgebied. In de gebiedsanalyses van de Natura 2000-gebieden zijn de soorten beschreven die geheel of deels gebruik maken van stikstofgevoelig leefgebied en/of habitattypen. In het AERIUS Calculator 2020 is al het potentieel geschikt leefgebied opgenomen, wat vaak groter van omvang is dan het daadwerkelijk bezette leefgebied. Gelet hierop is de berekening een overschatting van de daadwerkelijke toename ter hoogte van een stikstofgevoelig leefgebied. Daarnaast is een groot deel van de stikstofgevoelige Natura 2000-soorten niet strikt gebonden aan stikstofgevoelig leefgebied. Bijvoorbeeld: een boomleeuwerik, tapuit, grauwe klauwier, wespandief en zwarte specht maken op de Veluwe ook gebruik van structuurrijk bos en struiken. Andere leefgebieden die als stikstofgevoelig zijn aangemerkt worden vaak nog (matig) bemest, zoals bijvoorbeeld het leefgebied Lg08 nat, matig voedselrijk grasland en Lg11 kamgrasweide & bloemrijke weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied binnen de Rijntakken. Op deze graslanden is het aanbrengen van mest toegestaan (advieshoeveelheid 229 kg N/ha/j¹⁹, oftewel 16.259 mol N/ha/j).

3.8 Aanpak gebiedsspecifieke analyses

Op grond van een specifieke ecologische onderbouwing kan worden aangegeven waarom de stikstoftoename van een project/plan geen significant negatief effect heeft. Bij de beoordeling van de vraag of een toename van de stikstofdepositie leidt tot significante effecten en in het verlengde daarvan tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden, moet per habitatype en soort (leefgebied) worden gekeken naar:

- De ecologische vereisten per habitatype/leefgebied
- Voorkomen, totale omvang van habitatype, kwaliteit en beheer
- Instandhoudingsdoelstellingen, staat van instandhouding, trend en maatregelen per habitatype/leefgebied
- De locatie, omvang en duur van de stikstoftoename in depositie
- De kritische depositiewaarde en de achtergronddepositie
- Oppervlak van areaal waar depositietoename terechtkomt en de gebiedsspecifieke huidige milieukenmerken (ecologische/abiotische omstandigheden en/of natuurlijke dynamische processen) ter plekke

¹⁹ Commissie Bemesting Grasland en Voedergewassen (2019), Bemestingsadvies.

Dit resulteert in een 'analyse significantie' waarbij project- en gebiedsspecifiek ecologisch wordt beoordeeld of de extra projectbijdrage aan stikstofdepositie op de habitattypen/leefgebieden in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten heeft.

Mede in het licht van in de voorgaande paragrafen beschreven wetenschappelijk kennis van de effecten van stikstofdepositie, is een specifieke ecologische analyse uitgevoerd van de effecten van de projectbijdrage door het project Railterminal Gelderland op de betrokken (omringende) Natura 2000-gebieden.

De instandhoudingsdoelstellingen uit de aanwijzingsbesluiten vormen het toetsingskader. De doelen zijn gericht op areaal, kwaliteit en bij soorten op aantallen waarvoor een behouds-, uitbreidings-, of verbeteropgave geldt. De staat van instandhouding is gunstig als de trend vanaf het moment van aanwijzing neutraal of positief is en/of als de gestelde aantallen bijvoorbeeld broedvogels en of overwinterende vogels worden gehaald.

Voor de bepaling van het voorkomen van habitattypen, soorten en bijbehorend leefgebied binnen het Natura 2000-gebied wordt gebruik gemaakt van de meest actuele informatie in (ontwerp)beheerplannen, de PAS gebiedsanalyses (2017) en de actuele vigerende habitattypen- en leefgebiedkaarten. In het voorgeschreven stikstofdepositierekenmodel AERIUS Calculator (2020) zijn de meest actuele habitattypenkaarten en leefgebiedenkaarten opgenomen. Alle stikstofgevoelige habitats en leefgebieden zijn daarin verwerkt.

Bij de effectbeoordeling van habitattypen is gekeken naar die locaties waar sprake is van een stikstofdepositietoename in een situatie van een overschrijding van de kritische depositiewaarde. Voor habitattypen waar sprake is van een stikstofdepositietoename is bepaald wat de sleutelfactoren zijn. Dit zijn de factoren die bepalend zijn voor het voorkomen en de kwaliteit van het type. Het betreft vaak de sturende factoren (grond)waterhuishouding, toegepast (natuur)beheer en aanwezigheid van (natuurlijke) dynamiek. Bij de beoordeling zijn de ecologische vereisten en andere gebiedsspecifieke informatie van de betreffende habitattypen betrokken. De scheidslijn tussen regulier beheer en PAS-herstelmaatregelen gericht op het terugzetten van successie zijn hierdoor niet altijd duidelijk te trekken. Dergelijke informatie wordt indien mogelijk via de beheerders specifiek ingewonnen en bij de beoordeling betrokken.

Voor zowel de habitattypen als leefgebieden (Lg) zijn zoekgebieden (afgekort in tabellen als ZG) aangegeven op de habitattypen- en leefgebiedenkaart. Met de zoekgebieden zijn conform Methodiekdocument kartering habitattypen Natura 2000 (Projectgroep habitatkartering, 2012) locaties aangegeven waar de aanwezigheid van een habitatype en/of leefgebied niet met zekerheid door middel van kartering is vastgesteld maar dat deze met een bepaalde mate van zekerheid aanwezig is. In voorliggend effectbeoordeling zijn de zoekgebieden meegenomen.

4 Stikstofdepositie als gevolg van het project Railterminal Gelderland

4.1 Resultaten stikstofberekening

Voor het project RTG zijn actuele berekeningen uitgevoerd in AERIUS Calculator 2020 voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Het achtergrondrapport met de uitgangspunten voor de berekeningen en de rekenresultaten is als bijlage 1 in deze Passende Beoordeling opgenomen. Uit de berekeningen blijkt dat toenames van stikstofdepositie, in zowel de aanleg- als gebruiksfase, alleen aan de orde zijn in de volgende Natura 2000-gebieden. In de volgende hoofdstukken wordt per Natura 2000-gebied de mogelijk effecten behandeld.

Tabel 4.1 Maximale toename in stikstofdepositie door Railterminal Gelderland

Natura 2000-gebied	Gebruiksfase (mol N/ha/jaar)	Aanlegfase (mol N/ha/jaar)
Rijntakken	0,14	0,16
Veluwe	0,03	0,04
Sint Jansberg	0,01	0,01
Landgoederen Brummen	0,01	0,01
De Bruuk	Geen	0,01
Zeldersche Driessen	Geen	0,01

4.2 Sint Jansberg en Landgoederen Brummen

De stikstofdepositie in Sint Jansberg is zeer klein. Volgens de AERIUS berekening is er binnen habitattypen H9120 en H91E0B een depositie van 0,01 mol N/ha/jaar. In werkelijkheid is de berekende stikstofdepositie in dit habitatype feitelijk lager dan 0,01 mol N/ha/jaar, maar wordt deze op 0,01 afgerond. De stikstofdepositie in Landgoederen Brummen is niet hoger dan 0,02 mol N/ha/jaar. Gelet op deze kleine toenames is een significant effect in deze gebieden uitgesloten. Voor alle habitattypen in deze gebieden geldt dat de zeer geringe toename in stikstof niet leidt tot een verandering in vegetatiesamenstelling, typische soorten of andere kwaliteitskenmerken. De ontwikkeling staat de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden daarom niet in de weg. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven verder buiten beschouwing.

4.3 Aanlegfase

Voor de werkzaamheden in de aanlegfase geldt een beleidslijn²⁰. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat een project met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/j gedurende maximaal 2 jaar (of een equivalent hiervan; totaal maximaal 0,1 mol N/ha) niet vergunningplichtig is voor het aspect stikstofdepositie. Dergelijke kleine, tijdelijke deposities leiden op zichzelf en in cumulatie niet tot significante negatieve effecten. De aanlegfase duurt maximaal een jaar. Uit tabel 4.1 blijkt dat de Rijntakken niet aan deze beleidslijn voldoet. Voor alle overige Natura 2000-gebieden blijft de stikstofdepositie onder de 0,05 mol N/ha/jaar. Niettemin beoordelen we de effecten van de aanlegfase per Natura 2000-gebied in de volgende hoofdstukken. Uitzondering hierop zijn de Natura 2000-gebieden De Bruuk en Zeldersche Driessen. Voor Zeldersche Driessen is in één hexagoon met H9120 Beuken- eikenbos

²⁰ <https://www.bij12.nl/onderwerpen/stikstof-en-natura2000/veelgestelde-vragen/>, vergunningen: Is een project met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase vergunningplichtig?



met hulst een tijdelijke depositie (max. één jaar) van 0,01 mol N/ha/jaar berekend. Dit is te lokaal en te tijdelijk om een effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken. In de Bruuk is een tijdelijke depositie van 0,01 mol N/ha/jaar berekend op het habitatype H6410 Blauwgrasland. Een dergelijke tijdelijke en kleine depositie heeft met zekerheid geen invloed op de vegetatiesamenstelling van het habitatype. Effecten op de instandhoudingsdoelstelling zijn daarom uitgesloten. Deze twee Natura 2000-gebieden blijven verder buiten beschouwing.

5 Effecten op Natura 2000-gebied de Veluwe

5.1 Projecteffect in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen

De maximale toename in stikstofdepositie in de Veluwe is:

Natura 2000-gebied	Gebruiksfase (mol N/ha/jaar)	Aanlegfase (mol N/ha/jaar)
Veluwe	0,03	0,04

5.1.1 Habitattypen

Volgens de AERIUS berekening is er in 13 stikstofgevoelige habitattypen in (naderend) overbelaste hexagonen sprake van een toename in stikstofdepositie door RTG. Deze habitattypen staan in tabel 5.1 opgenomen en worden in de volgende paragrafen behandeld. In alle overige habitattypen zijn effecten uitgesloten.

5.1.2 Habitatrichtlijnsoorten

De RTG zorgt voor een toename in stikstofdepositie in het (potentiële) leefgebied van de beekprik namelijk in Lg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop. In dit (zoekgebied van) leefgebiedtype Lg01 wordt de KDW echter niet overschreden. De toename in stikstofdepositie door de RTG leidt daarom met zekerheid niet tot een negatief effect. Alle overige habitatsoorten zijn of niet gevoelig voor stikstofdepositie of er is geen sprake van een toename in stikstofgevoelig leefgebied van deze soorten. Effecten van zowel aanleg- als gebruiksfase zijn daarom uitgesloten. Habitatrichtlijnsoorten blijven verder buiten beschouwing.

5.1.3 Vogelsoorten

Het Natura 2000-gebied de Veluwe is aangewezen voor tien soorten broedvogels. Hiervan zijn negen soorten (deels) afhankelijk van leefgebieden die mogelijk gevoelig zijn voor stikstofdepositie.

Nachtswaluw, roodborsttapuit & grauwe klauwier: De aantallen van deze soorten liggen volgens de PAS-gebiedsanalyse (2017) boven de instandhoudingsdoelstelling en er is sprake van een positieve trend (ondanks de overmaat aan stikstof). De stikstoftoename door de RTG heeft daarom geen effect op de instandhoudingsdoelstellingen van deze soorten. Een nadere beoordeling van deze soorten is daardoor niet aan de orde.

Draaihals: De aantallen van de draaihals liggen volgens de PAS gebiedsanalyse (2017) boven de instandhoudingsdoelstelling. In het soortenherstelprogramma (Nijssen et al., 2019) wordt geconcludeerd dat de draaihals de afgelopen 10 jaar duidelijk is toegenomen en dat het Natura 2000-doel nog steeds wordt gehaald. Deze toename vond plaats ondanks de overmaat aan stikstof in deze jaren. In de PAS gebiedsanalyse wordt voor deze soort daarom geconcludeerd dat geen aanvullende maatregelen nodig zijn met betrekking tot stikstofdepositie. Uit deze gebiedsanalyse blijkt overigens ook dat de bezette leefgebieden van de draaihals (waarmee aan de instandhoudingsdoelstelling wordt voldaan) grotendeels buiten de invloedssfeer van de RTG liggen. Effecten door RTG zijn met zekerheid uitgesloten en een nadere beoordeling is daardoor voor deze soort niet aan de orde.



Boomleeuwerik, duinpieper, tapuit, wespandief & zwarte specht: Voor deze soorten is sprake van een toename in stikstofdepositie en worden de doelen niet gehaald en/of is sprake van een negatieve trend. Effecten door RTG zijn niet uitgesloten en deze soorten worden in dit hoofdstuk daarom nader beschouwd.

5.1.4 Tussenconclusie

Voor de stikstofgevoelige instandhoudingsdoelen in onderstaande tabel is een nadere ecologische analyse nodig van de aanleg- en gebruiksfase van RTG. Voor alle overige instandhoudingsdoelen in de Veluwe is met zekerheid geen sprake van negatieve effecten door de gebruiksfase van RTG.

Tabel 5.1 Instandhoudingsdoelstellingen waarvoor een nadere ecologische beoordeling noodzakelijk is

Habitattype of soort (inclusief zoekgebieden)	Maximale stikstofdepositie gebruiksfase (blijvend) (mol N/ha/jaar)	Maximale stikstofdepositie Aanlegfase (tijdelijk) (mol N/ha/jaar)
H2310 Stui fzandheiden met struikhei	0,01	0,02
H2330 Zandverstuivingen	0,01	0,02
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	0,02
H3160 Zure vennen	0,02	0,02
H4010A Vochtige heiden (zandgronden)	0,01	0,01
H4030 Droge heiden	0,02	0,03
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	0,01
H6230 Heischrale graslanden	0,03	0,04
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,01	0,01
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	0,01
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,02	0,04
H9190 Oude eikenbossen	0,02	0,03
H91E0C Beekbegeleidende bossen	0,02	0,03
Boomleeuwerik		
Duinpieper		
Tapuit		
Wespandief		
Zwarte specht		

5.2 H2310 Stuifzandheiden met struikhei

5.2.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitattype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	536 ha	0,02	746 ha

5.2.2 Algemene omschrijving habitattype

Stuifzandheiden met struikhei omvat begroeiingen met dwergstruiken op droge zandgrond in binnenlandse stuifzandgebieden. De bodems zijn droog, zuur en zeer voedsel- en kalkarm. In de stuifzandheiden overheerst doorgaans struikhei. Andere dwergstruiken kunnen ook een belangrijke rol spelen, bijvoorbeeld blauwe bosbes of, op noordhellingen, rode bosbes. Door grassen (bochtige smele) of struwelen (brem, gaspeldoorn) gedomineerde begroeiingen kunnen afwisselen met de dwergstruikbegroeiingen en daarmee kleinschalige mozaïeken vormen. Op steile noordhellingen met een vochtiger microklimaat kan een mosrijke heidevorm voorkomen, terwijl op geëxponeerde hellingen juist een korstmosrijke variant kan voorkomen.

5.2.3 Instandhoudingsdoelstelling

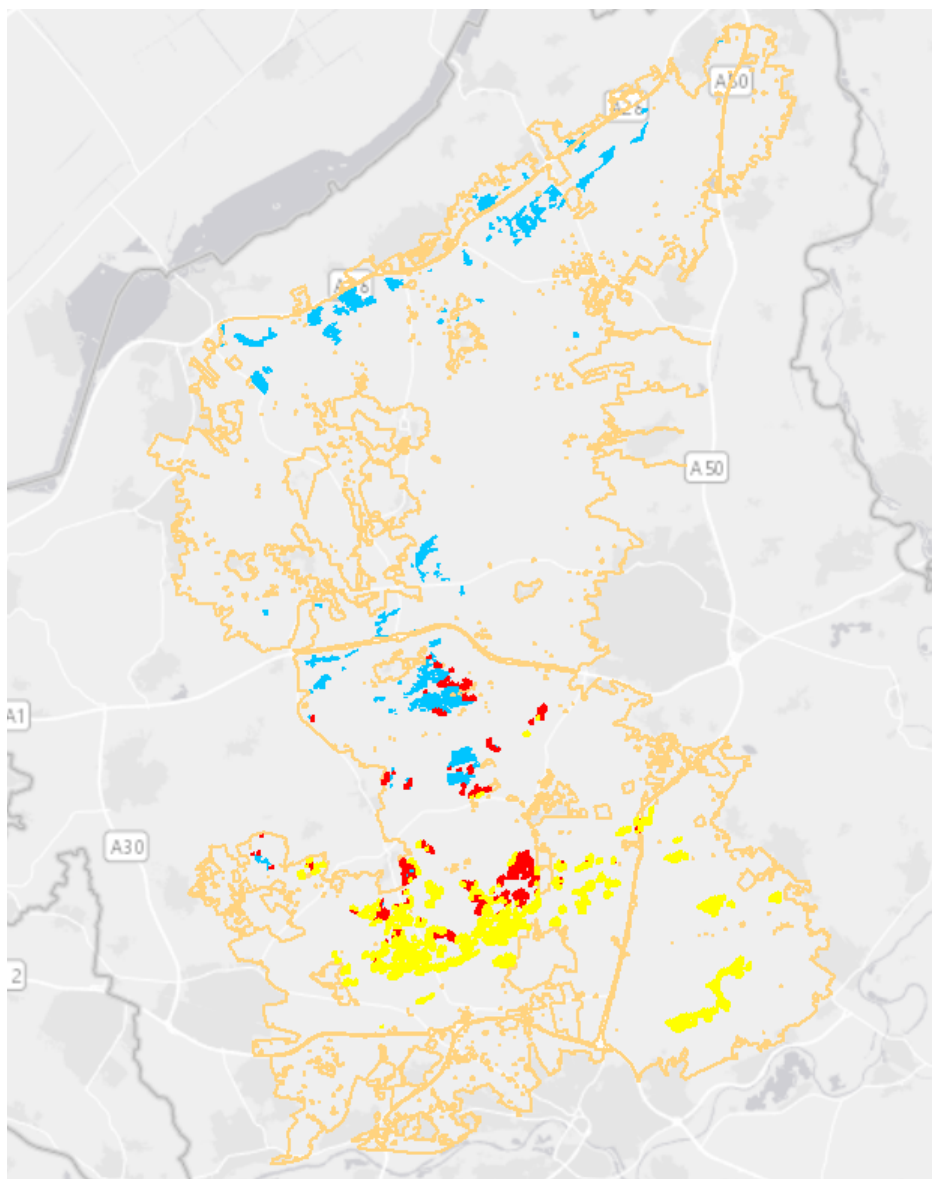
	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	1.954,4 ha	Matig
Trend	Negatief	Negatief

5.2.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 5.1 staat de stikstofdepositie op het habitattype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,02 mol N/ha/jaar op het habitattype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar ontvangt is 546 ha.



Legenda

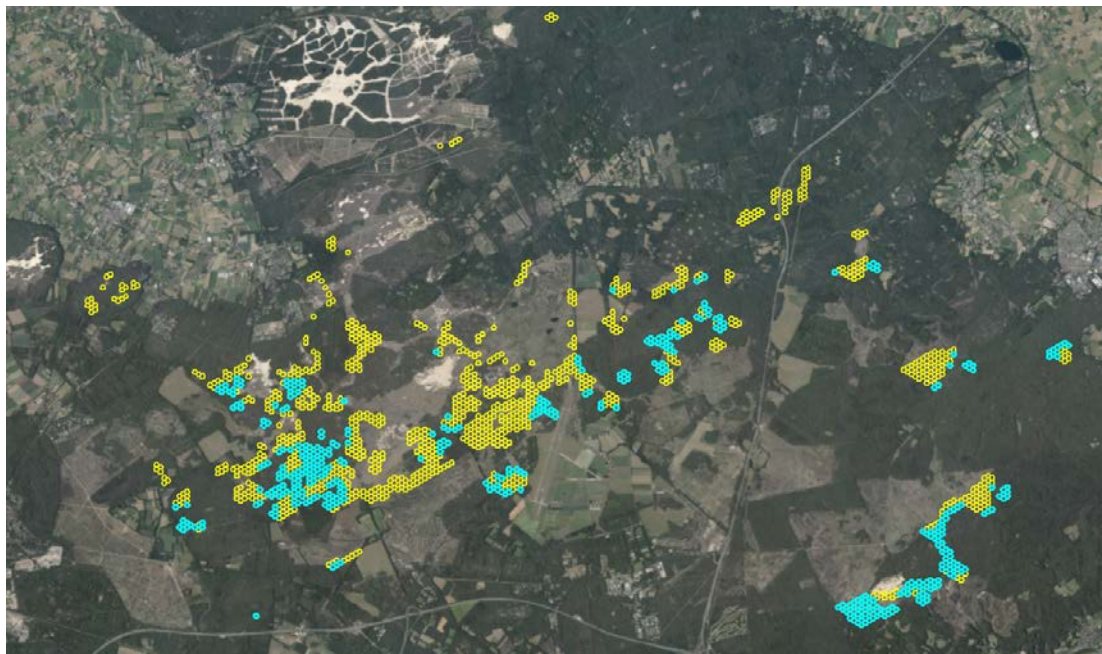
- Natura 2000-gebied Veluwe
- H2310 Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- H2310 Depositie alleen tijdens aanlegfase
- H2310 Geen depositie

Figuur 5.1 H2310 in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot toename in stikstofdepositie

Gebruiksfase

Uit de AERIUS berekening blijkt dat met name in randen aan en stroken door bos een toename in stikstofdepositie optreedt. Het betreft een oppervlak van 536 ha waar de RTG een blijvende depositie veroorzaakt van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar.

Volgens de AERIUS berekening is er binnen het habitattype een depositie van 0,01 mol N/ha/jaar. In werkelijkheid is de berekende stikstofdepositie in het overgrote oppervlak van dit habitattype feitelijk lager dan 0,01 mol N/ha/jaar, maar wordt deze op 0,01 afgerond. Figuur 5.2 laat zien in welke hexagonen een depositie van 0,005 tot 0,0075 mol N/ha/jaar is berekend (geel) en in welke hexagonen een depositie van tussen de 0,0075 en 0,01 mol N/ha/jaar is berekend (blauw).



Figuur 5.2 H2310 in het Natura 2000-gebied Veluwe met een toename in stikstofdepositie. In geel: hexagonen met een depositie van 0,005 tot 0,0075 mol N/ha/jaar. In blauw: hexagonen met een depositie tussen de 0,0075 en 0,01 mol N/ha/jaar

5.2.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlak is sterk afgenomen in periode 1850-1950, daarna is het licht afgenomen tot 1995. Sinds 1995 is het oppervlak ongeveer gelijk gebleven. De kwaliteit is sinds 1950 afgenomen door vermeting, verzuring en/of gebrek aan instandhoudingsbeheer. Sinds 1995 is de kwaliteit ongeveer gelijk gebleven, maar diverse typische soorten staan nog steeds onder druk. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages goed of onbekend is.

5.2.6 Sturende factoren

Uit de gebiedsanalyse van de Veluwe (2017) blijkt dat verbossing een groot knelpunt is, met name met naaldbomen. De verbossing van het oorspronkelijk grote areaal stuifzand(landschap) heeft niet alleen geleid tot een sterke afname van winderosie (en dus verstuiving), maar tevens tot verdroging van de nattere delen binnen en in de omgeving van de stuifzanden. Daarnaast is versnippering een probleem. Door versnippering wordt de optimale functionele omvang van Stuifzandheiden met Struikhei op een aantal locaties op de Veluwe niet meer gehaald. Dit heeft geleid tot isolatie van gebieden waardoor specifieke organismen van dit habitat zich niet meer over en weer kunnen verplaatsen tussen verschillende locaties. Deze migraties zijn nodig voor het kunnen opbouwen van nieuwe populaties of voor het vergroten van de genetische variatie van bestaande populaties. Aangezien de mogelijkheden voor migratie tussen versnipperde gebieden geringer zijn geworden, zijn veel soorten achteruitgegaan of verdwenen. Integraal beheer van grote gebieden, met diversiteit op lokale schaal, met grote open gebieden, stuivend zand, gebieden met mozaïek van open en dichte vegetatie met overgangssituaties, is gewenst. Door aanpassing van het beheer kunnen sommige problemen tijdelijk opgelost worden. Stikstofdepositie zorgt voor een versnelling in de verbossing.

5.2.7 Ecologische beoordeling H2310

Aanlegfase

Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar ontvangt is 546 ha. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.

Gebruiksfase

AERIUS berekent een depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. De werkelijke depositie in het overgrote deel van dit areaal ligt lager namelijk tussen de 0,005 en 0,075 mol N/ha/jaar. Oftewel 25 tot 50 % lager dan in AERIUS staat aangegeven. Deze bijdrage is dermate gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitattype. De meeste deposities vinden plaats aan de (bos)randen van het habitattype zoals uit de luchtfoto's blijkt. Een deel dat is aangegeven als habitattype is in werkelijkheid bos. AERIUS berekent in hexagonen met bos een hogere stikstofdepositie omdat bos meer stikstof invangt dan open grasland. In dit geval zijn veel hexagonen ook eerder als bos te kwalificeren dan als stuifheiden. Volgens het Natura 2000-beheerplan zijn er op deze locaties plannen voor kappen van bos of uitbreiding van het habitattype. Door deze maatregelen neemt het oppervlak toe en verbetert de kwaliteit ondanks de overschrijding van de KDW. De zeer geringe toename door de RTG, namelijk maximaal 0,01 mol N/ha/jaar heeft daar geen effect op. Deze toename is te laag om de toename van oppervlak of verbetering in kwaliteit op deze locaties aan te kunnen tasten.

5.2.8 Conclusie H2310

Significant negatieve effecten op dit habitattype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitattype.

5.3 H2330 Zandverstuivingen

5.3.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H2330 Zandverstuivingen	0,01	471 ha	0,02	951 ha

5.3.2 Algemene omschrijving habitatype

Het habitatype betreft pionierbegroeiingen in afwisseling met onbegroeid zand op droge, zeer voedselarme zandgrond in binnenlandse stuifzandgebieden. Het habitatype kan op kleine schaal voorkomen in heidelandschappen, maar ook zo grootschalig zijn ontwikkeld dat van een zandverstuivingslandschap sprake is. In het eerste geval komt het meestal voor op plekken die zijn omgeven door het habitatype Stuifzandheiden met struikhei (H2310). Zonder periodiek actief herstel van de pionieromstandigheden zullen deze kleine plekken dichtgroeien. In het tweede geval gaat het om een afwisseling van veelal geheel of gedeeltelijk begroeide duinen, waar vegetatie het zand invangt en vasthoudt, en vlakke, onbegroeide of spaarzaam begroeide laagten waar het zand wegstuift. De vastlegging van het zand vindt gedurende de vegetatiesuccessie plaats door respectievelijk Buntgras en algen, mossen, korstmossen en ten slotte grassen (die met name op de overgang naar omringende heiden en bossen domineren). Duurzame instandhouding van het habitatype kan vooral plaatsvinden in grootschalige gebieden waar de wind vrij spel heeft en een voortdurend wisselend mozaïek van successiestadia kan voortbestaan.

5.3.3 Instandhoudingsdoelstelling

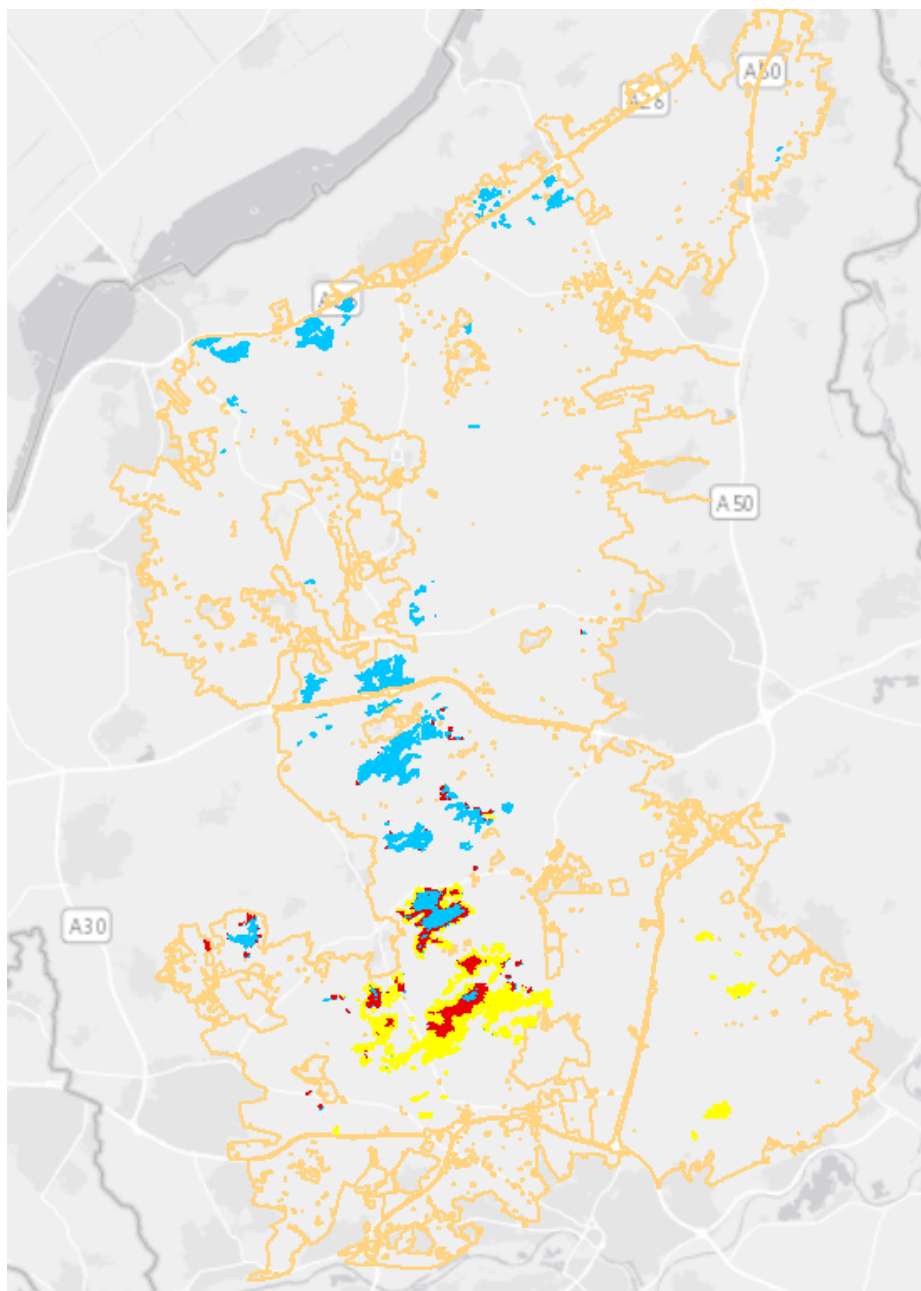
	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	2.237,8 ha	Matig
Trend	Negatief	Negatief

5.3.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 5.3 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,02 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar ontvangt is 546 ha.



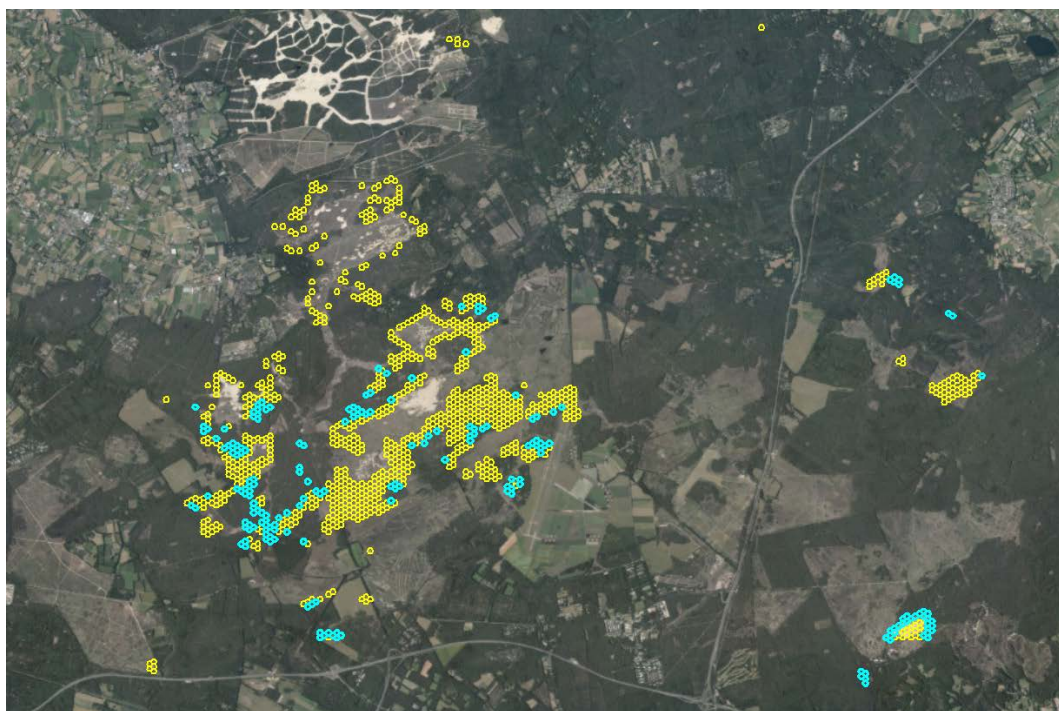
Legenda

-  Natura 2000-gebied Veluwe
-  Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
-  Depositie alleen tijdens aanlegfase
-  H2330 Geen depositie

Figuur 5.3 H2330 in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot toename in stikstofdepositie

Gebruiksfase

Volgens de AERIUS berekening is er binnen het habitattype een depositie van 0,01 mol N/ha/jaar. In werkelijkheid is de berekende stikstofdepositie in het overgrote oppervlak van dit habitattype feitelijk lager dan 0,01 mol N/ha/jaar, maar wordt deze op 0,01 afgerond. Figuur 5.4 laat zien in welke hexagonen een depositie van 0,005 tot 0,0075 mol N/ha/jaar is berekend (geel) en in welke hexagonen een depositie van tussen de 0,0075 en 0,01 mol N/ha/jaar is berekend (blauw).



Figuur 5.4 H2330 in het Natura 2000-gebied Veluwe met een toename in stikstofdepositie. In geel: hexagonen met een depositie van 0,005 tot 0,0075 mol N/ha/jaar. In blauw: hexagonen met een depositie tussen de 0,0075 en 0,01 mol N/ha/jaar

5.3.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlak is sterk afgenomen in periode 1850-1950, daarna is het licht afgenomen tot 1995. Sinds 1995 is het oppervlak ongeveer gelijk gebleven. De kwaliteit is sinds 1950 afgenomen door vermessing, verzuring en/of gebrek aan instandhoudingsbeheer. Sinds 1995 is de kwaliteit ongeveer gelijk gebleven, maar diverse typische soorten staan nog steeds onder druk. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages onbekend is.

5.3.6 Sturende factoren

Uit de gebiedsanalyse van de Veluwe (2017) blijkt dat verbossing een groot knelpunt is. Ook nu nog worden Zandverstuivingen kleiner door de opslag van Grove den. De meeste Zandverstuivingen zijn nu te klein in omvang voor voldoende windwerking. Stikstofdepositie zorgt voor een versnelling in de verbossing. Stikstofdepositie leidt tevens tot verzuring, verhoogde ammonium- en aluminiumtoxiciteit, vermessing van de bodem en dominantie van snelgroeiende soorten. Dit leidt tot afname van de kenmerkende plantensoorten.

5.3.7 Ecologische beoordeling H2330

Aanlegfase

Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar ontvangt is 951 ha. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.

Gebruiksfase

AERIUS berekent een depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. De werkelijke depositie in het overgrote deel van dit areaal ligt lager namelijk tussen de 0,005 en 0,075 mol N/ha/jaar. Oftewel 25 tot 50 % lager dan in AERIUS staat aangegeven. Deze bijdrage is dermate gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitattype. De hogere deposities vinden plaats aan de (bos)randen van het habitattype zoals uit de luchtfoto's blijkt. Veel van wat is aangegeven als habitattype is in werkelijkheid bos. AERIUS berekent in hexagonen met bos een hogere stikstofdepositie omdat bos meer stikstof invangt dan open grasland. In dit geval zijn veel hexagonen ook eerder als bos te kwalificeren dan als stuifheiden. Volgens het Natura 2000-beheerplan zijn er op deze locaties plannen voor kappen van bos of uitbreiding van het habitattype. Door deze maatregelen neemt het oppervlak toe en verbetert de kwaliteit ondanks de overschrijding van de KDW. De zeer geringe toename door de RTG, namelijk maximaal 0,01 mol N/ha/jaar heeft daar geen effect op. Deze toename is te laag om de toename van oppervlak of verbetering in kwaliteit op deze locaties aan te kunnen tasten.

5.3.8 Conclusie H2330

Significant negatieve effecten op dit habitattype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitattype.

5.4 H3130 Zwakgebufferde vennen

5.4.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitattype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	0,4 ha	0,01	0,4 ha

5.4.2 Algemene omschrijving habitattype

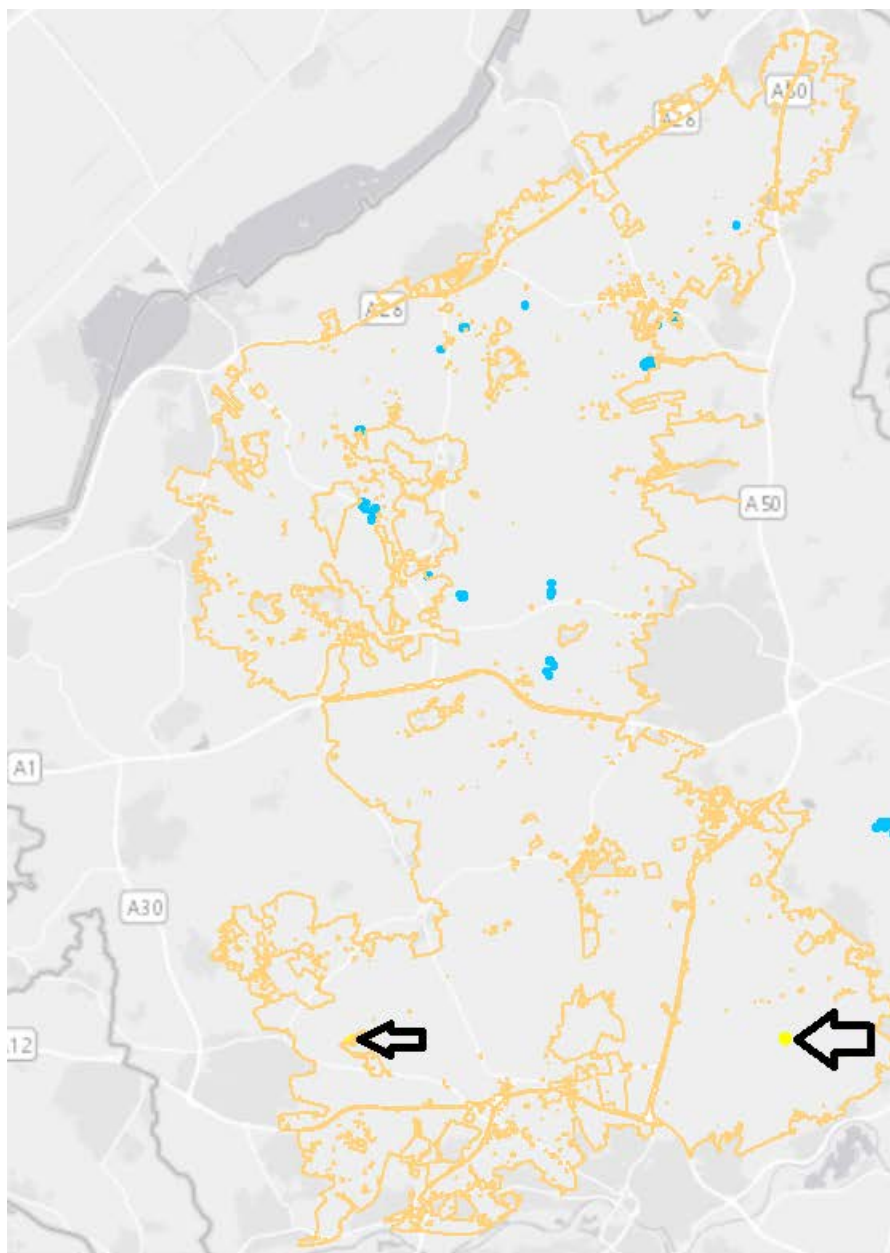
Dit habitattype betreft begroeiingen van zwakgebufferde vennen. Kenmerkend voor deze vennen is een groot aantal soorten, waaronder veel pioniersoorten van kale oevers en open water. De meeste van de vennen van dit habitattype zijn niet meer dan enkele tientallen meters lang en breed. De leefgemeenschappen van deze systemen – de plassen plus de oeverzones - vertonen een grote variatie binnen een klein oppervlak. Dat komt door allerlei milieuvverschillen binnen het systeem en overgangssituaties (gradiënten) in zones en fijnschalige mozaïeken. De standplaatscondities variëren van zeer voedselarm (oligotroof) tot voedselarm (mesotroof), van aquatisch tot vochtig, langdurig tot zeer kortstondig overstroomd enzovoort.

5.4.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Behoud
Huidige situatie	7,5 ha	Onbekend
Trend	Negatief	Negatief

5.4.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 5.5 staat de stikstofdepositie op het habitattype op kaart weergegeven. Voor dit habitattype is geen onderscheid in aanlegfase en gebruiksfase. In beide fase vindt eenzelfde depositie plaats op dezelfde locaties. Tijdens de aanlegfase is dat echter slechts een tijdelijke depositie van maximaal een jaar.



Legenda

- Natura 2000-gebied Veluwe
- Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- Geen depositie

Figuur 5.5 H3130 in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot toename in stikstofdepositie. Met zwarte pijl staan de locaties aangegeven met een projectbijdrage

5.4.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlak is sterk afgenomen tot 1995. Sinds 1995 is het oppervlak ongeveer gelijk gebleven. De kwaliteit is sinds 1950 afgenomen door vermesting, verzuring tot 1995. Sinds 1995 is de kwaliteit gelijk gebleven of iets toegenomen. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages onbekend is.

5.4.6 Sturende factoren

De sturende factoren voor dit habitatype op de Veluwe zijn de ondergrond, hydrologie, buffering, reliëf, fluctuatie waterstand en voedselrijkdom (waaronder stikstof). De structuur van de vegetatie is van invloed op de hoeveelheid stikstof die vanuit de atmosfeer wordt ingevangen. Het inzijsgebied van vele vennen is vooral in de periode 1850-1900 bebost met Grove den. Omdat dennenbossen door hun groter oppervlak meer stikstof uit de atmosfeer invangen dan lagere vegetaties, dragen zij bij aan waterverzuring en stikstofverrijking.

5.4.7 Ecologische beoordeling H3130

Zowel tijdens de aanlegfase als in de gebruiksfase is sprake van een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar in een oppervlak van 0,4 ha. AERIUS berekent een depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. De werkelijke depositie in het overgrote deel van dit areaal ligt lager namelijk tussen de 0,005 en 0,007 mol N/ha/jaar. Oftewel 25 tot 50 % lager dan in AERIUS staat aangegeven. Deze bijdrage is dermate gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitatype. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken op het behoud van oppervlak en kwaliteit op deze locaties.

5.4.8 Conclusie H3130

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.5 H3160 Zure vennen

5.5.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitattype	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
H3160 Zure vennen	0,02	0,7 ha	0,02	7,1 ha

5.5.2 Algemene omschrijving habitattype

Dit habitattype omvat natuurlijke poelen en meren met zuur water en veenmodder op de bodem. In ons land betreft het zo goed als uitsluitend door regenwater gevoede heidevennen en vennen in de randzone van hoogveengebieden. In die vennen kan lokaal invloed van grondwater doordringen en van essentieel belang zijn voor de variatie van levensgemeenschappen, maar de regenwaterinvloed is zo groot dat men meestal spreekt van 'uitsluitend door regenwater gevoed'. Daarbij gaat het zowel om de open waterbegroeiingen als om jonge verlandingsstadia, drijvend of op de oever. Het water van deze poelen en meren is van nature zeer voedselarm en kan door humuszuren bruin gekleurd zijn.

5.5.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Verbetering
Huidige situatie	36,3 ha	Onbekend
Trend	Negatief	Negatief

5.5.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

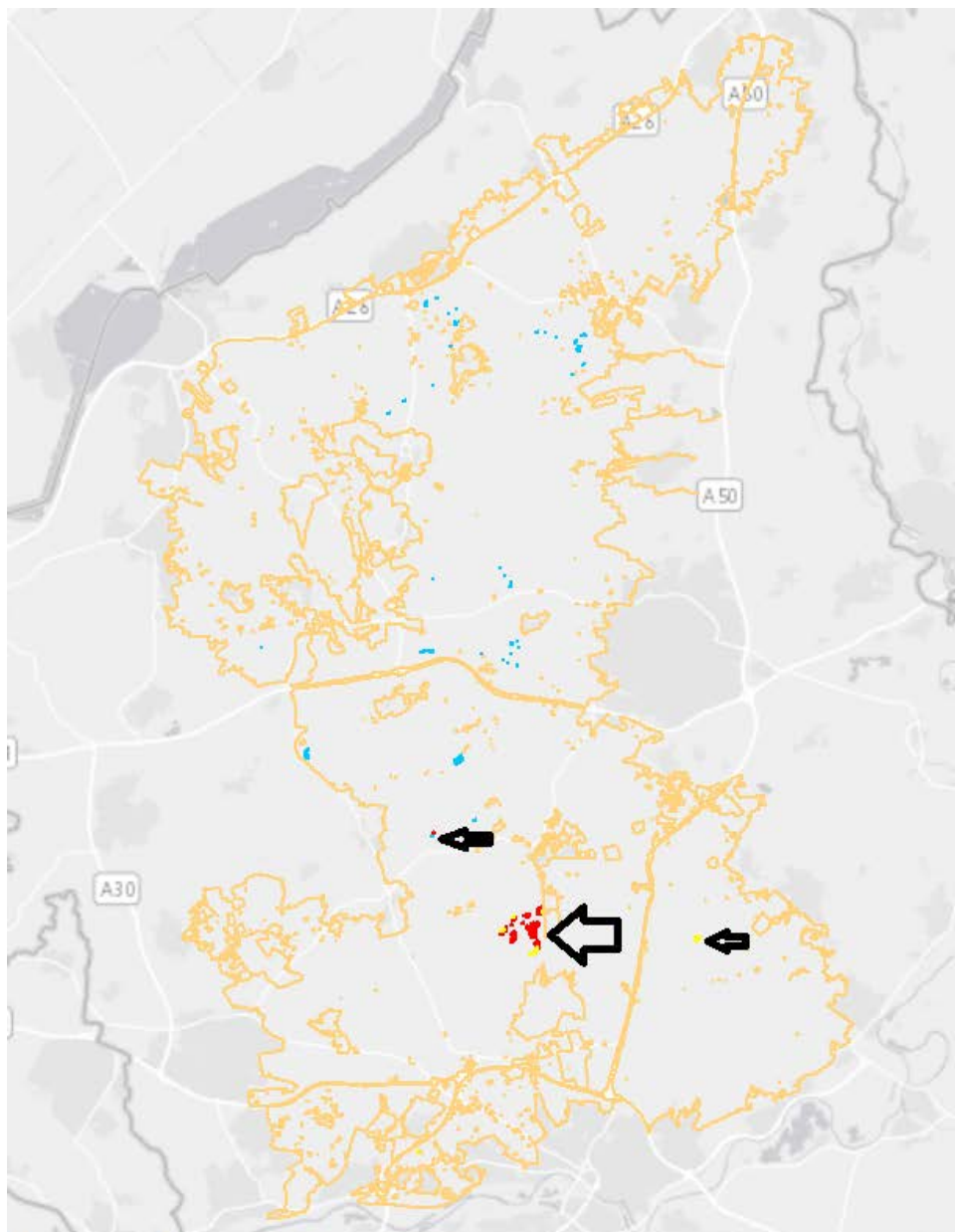
In figuur 5.6 staat de stikstofdepositie op het habitattype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,02 mol N/ha/jaar op het habitattype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar ontvangt is 7,1 ha.

Gebruiksfase

Tijdens de gebruiksfase is een blijvende depositie van maximaal 0,02 mol N/ha/jaar op het habitattype. Het oppervlak met een blijvende depositie is echter slechts 0,7 ha.



Legenda

-  Natura 2000-gebied Veluwe
-  Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
-  Depositie alleen tijdens aanlegfase
-  Geen depositie

Figuur 5.6 H3160 in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot toename in stikstofdepositie. Met zwarte pijl staan de locaties aangegeven met een projectbijdrage

5.5.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlak is sterk afgenomen tot 1995. Sinds 1995 is het oppervlak ongeveer gelijk gebleven. De kwaliteit is sinds 1950 afgenomen door vermesting, verzuring tot 1995. Sinds 1995 is de kwaliteit gelijk gebleven of iets toegenomen. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages onbekend is.

5.5.6 Sturende factoren

Voor dit habitattypen zijn vermesting en verdroging sturende factoren voor de kwaliteit. Vermesting kent naast stikstofdepositie verschillende andere oorzaken waaronder het inspoelen van meststoffen vanuit de omgeving, via het grondwater vanuit (voorheen) intensief bemeste landbouwgronden of via de (vroegere) aanvoer van voedselrijk water. Bos dat dicht op vennen staat zorgt niet alleen via de extra invang van atmosferische stikstofdepositie voor vermesting, maar ook op meer directe wijzen: via het inwaaien van stuifmeel (fosfaatrijk) en via bladval. Ten slotte kunnen hoge aantal vogels (voorheen kokmeeuwen, tegenwoordig grote aantallen pleisterende ganzen) zorgen voor vermesting. Verdroging (langdurige droogval) is een groot probleem voor vennen. Verdroging kan verschillende oorzaken hebben, op de Veluwe spelen verdroging door begreppeling of aanleg van sloten rond vennen, verdamping door omringende bomen, grondwateronttrekking voor landbouw, industrieën drinkwaterwinning, verdamping in hete zomers en verstoring van de ondoorlatende lagende grootste rol.

5.5.7 Ecologische beoordeling H3160

Zowel tijdens de aanlegfase als in de gebruiksfase is sprake van een maximale depositie van 0,02 mol N/ha/jaar. Tijdens de aanleg is een depositie in 7,1 ha, gelet op de kleine en vooral tijdelijke toename zijn effecten door de aanleg uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase is slechts in 0,7ha sprake van een depositie. In figuur 5.7 staan detailkaarten van de locaties met een blijvende depositie. Deze bijdrage is dermate lokaal en gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitattype. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken op het behoud van oppervlak of verbetering in kwaliteit op deze locaties.



Figuur 5.7 H3160 Zure vennen (paars): enkele hexagonen met een toename in stikstofdepositie. Het hexagon met de hoogste depositie betreft een water midden in het bos. Gelet op de ligging in het bos met bijbehorende schaduw en bladval is dit geen optimale locatie voor het habitatype. De kleine toename in stikstofdepositie leidt hier niet tot significant negatieve effecten

5.5.8 Conclusie H3160

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op het behoud van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.6 H410A Vochtige heiden (hogere zandgronden)

5.6.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
H4010A Vochtige heiden	0,01	4,9 ha	0,01	55 ha

5.6.2 Algemene omschrijving habitatype

Dit type vochtige heiden komt voor op voedselarme, zeer natte tot zeer vochtige, matig zure tot zure standplaatsen op de hogere zandgronden en in het heuvelland. De meest zure en natte heiden tenderen naar hoogveen. Open begroeiingen zijn vaak rijk aan korstmossen. Op leemhoudende standplaatsen bevatten de natte heidebegroeiingen veelal soorten van blauwgraslanden en heischraal grasland.

5.6.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	116,5 ha	Matig (lokaal goed)
Trend	Negatief	Negatief

5.6.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 5.8 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,02 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 mol N/ha/jaar ontvangt is 55 ha.

Gebruiksfase

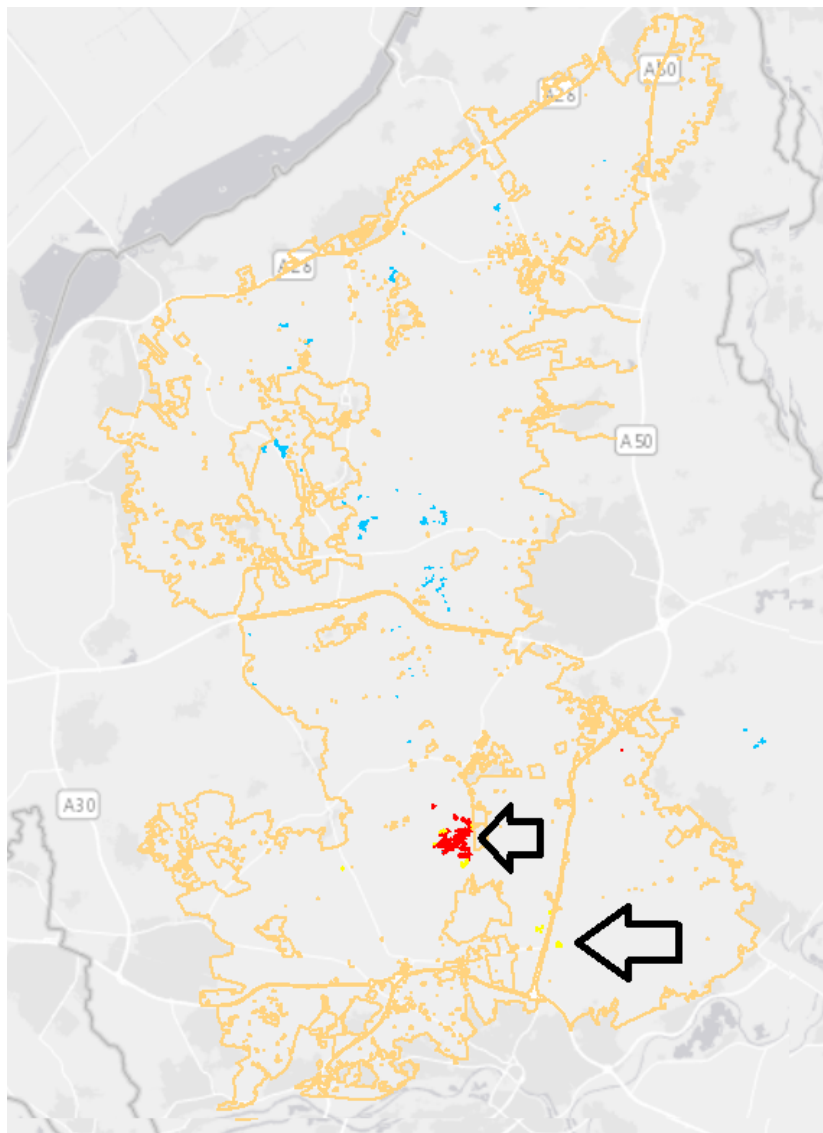
Tijdens de gebruiksfase is een blijvende depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak met een blijvende depositie is veel kleiner dan tijdens de aanlegfase namelijk 4,9 ha.

5.6.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlak en kwaliteit is sterk afgenomen tot 1995. Sinds 1995 is het oppervlak en de kwaliteit gelijk gebleven. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages lokaal goed is maar voor het overgrote deel is de kwaliteit onbekend.

5.6.6 Sturende factoren

Voor dit habitattypen zijn stikstofdepositie, versnippering en verbossing sturende factoren voor de kwaliteit.



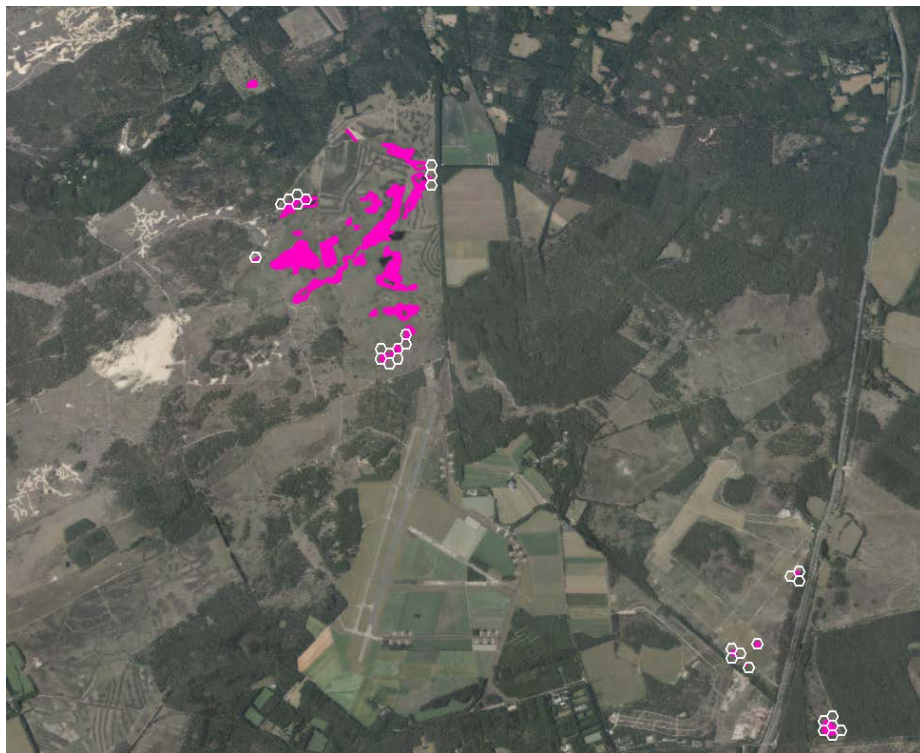
Legenda

- Natura 2000-gebied Veluwe
- Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- Depositie alleen tijdens aanlegfase
- Geen depositie

Figuur 5.8 H4010A in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot toename in stikstofdepositie. Met zwarte pijl staan de locaties aangegeven met een projectbijdrage

5.6.7 Ecologische beoordeling H4010A

Zowel tijdens de aanlegfase als in de gebruiksfase is sprake van een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar. Tijdens de aanleg is een depositie in 55 ha, gelet op de kleine en vooral tijdelijke toename zijn effecten door de aanleg uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase is slechts in 4,9 ha sprake van een depositie. In figuur 5.9 staan detailkaarten van de locaties met een blijvende depositie. Deze bijdrage is dermate lokaal (alleen aan de rand van het habitattype) en gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitattype. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken met betrekking tot uitbreiding van oppervlak of verbetering in kwaliteit.



Figuur 5.9 H4010A Vochtige heiden (roze): enkele hexagonen met een toename in stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. De lokale en kleine toenames in stikstofdepositie leiden hier niet tot significant negatieve effecten

5.6.8 Conclusie H4010A

Significant negatieve effecten op dit habitattype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitattype.

5.7 H4030 Droge heiden

5.7.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H4030	0,02	2619 ha	0,03	3356 ha

Een klein deel betreft zoekgebied van het habitatype, hierin wordt in de ecologische beoordeling geen onderscheid gemaakt.

5.7.2 Algemene omschrijving habitatype

Het habitatype H4030 Droge heiden betreft struikheibegroeiingen, gedomineerd door struikheide en dan niet in combinatie met andere dwergstruiken, grassen en mossen. Droge heiden komen in Nederland voor op matig droge tot droge, kalkarme zure bodems waarin zich meestal een podzolprofiel heeft gevormd. Het meest komt het type voor op al dan niet lemige dekzanden maar ze strekken zich ook uit op stuwwallen, rivierterrassen en tertiaire (mariene) zandafzettingen. Plaatselijk kunnen grasrijke delen voorkomen met grassen zoals bochtige smele en pijpenstrootje. Zolang de door grassen gedomineerde verarmde vegetaties niet domineren, worden ze als deel van het habitatype beschouwd (Ministerie van LNV, 2008).

5.7.3 Instandhoudingsdoelstelling

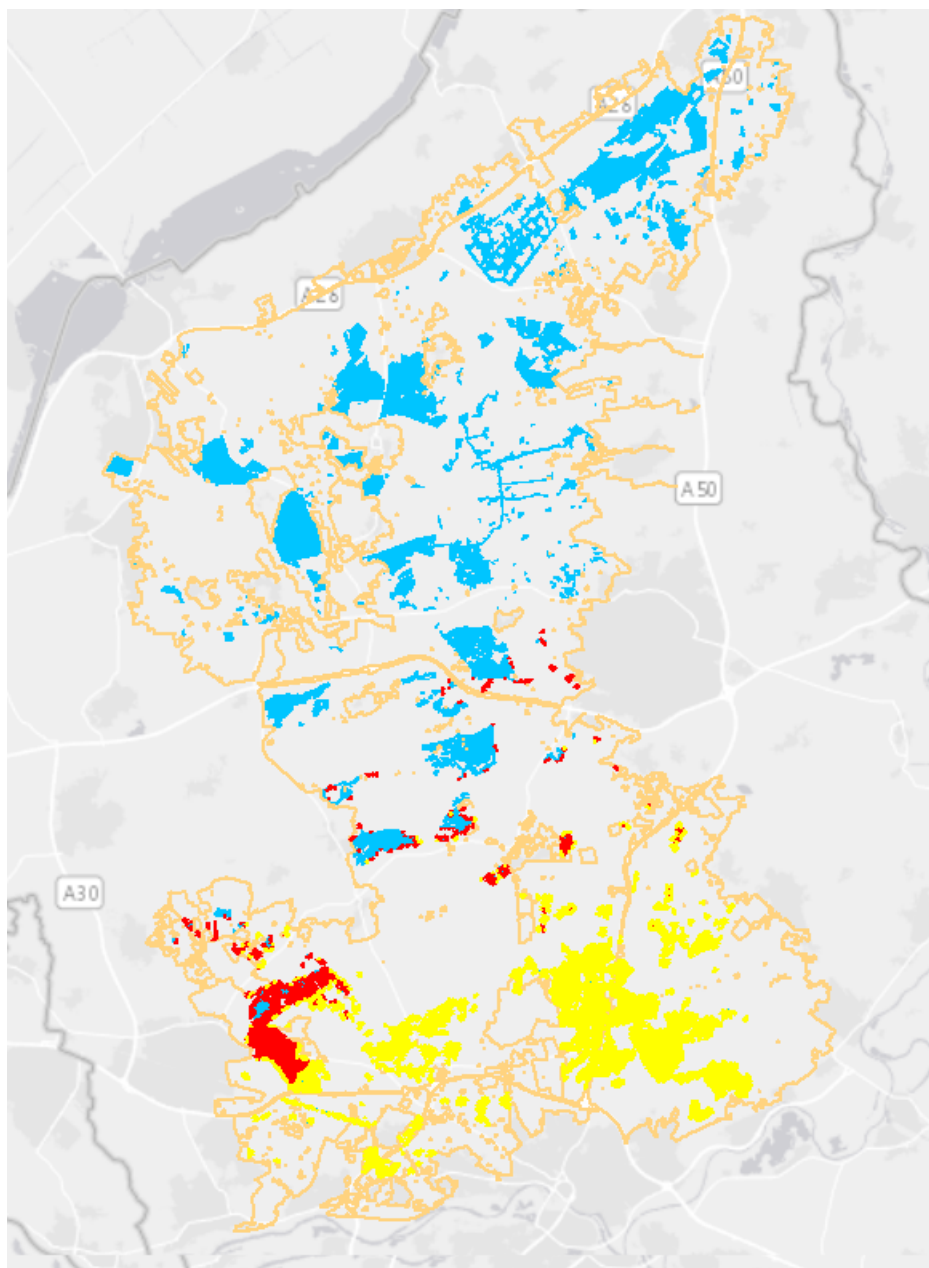
H4030 Droge heiden	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	10.304 ha	Matig
Trend	Sinds 1995 stabiel	Sinds 1995 stabiel

5.7.4 Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er een depositie van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar in 3356 ha van het habitatype. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.

5.7.5 Gebruiksfase: Deelgebieden

De RTG leidt tot een blijvende toename in stikstofdepositie van maximaal 0,02 mol N/ha/jaar in het habitatype H4030 Droge heiden. In het Natura 2000-gebied Veluwe is in totaal 10.304 ha aan H4030 Droge heiden aanwezig. In figuur 5.10 staat het totale areaal aan Droge heide en het deel met een toename in stikstofdepositie op kaart weergegeven.



Legenda

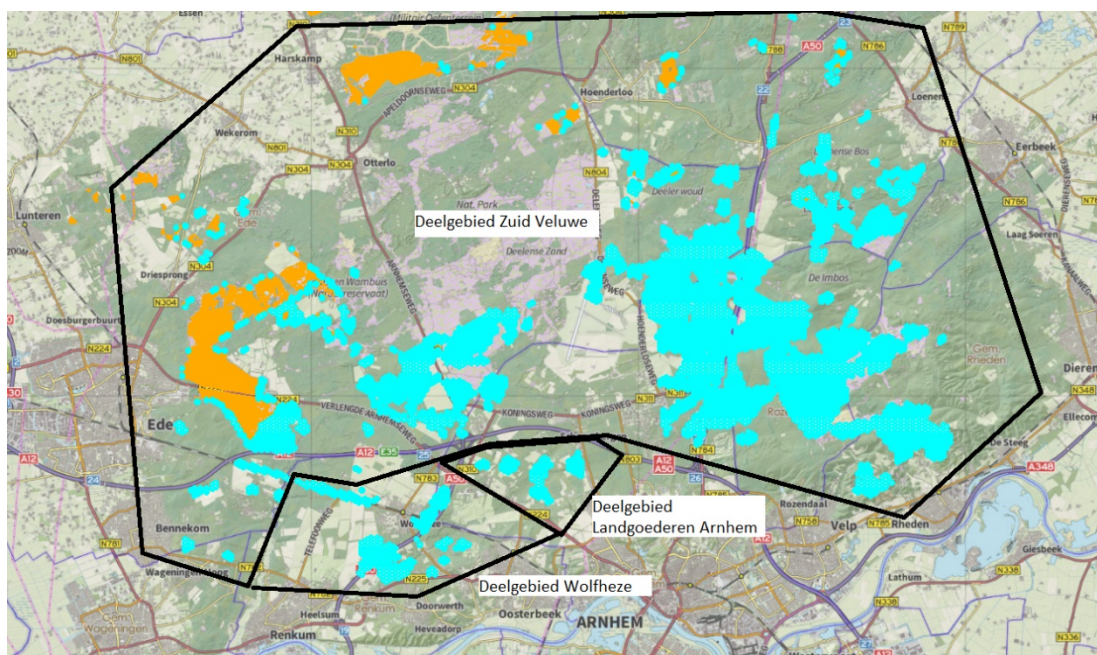
- Natura 2000-gebied Veluwe
- Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- Depositie alleen tijdens aanlegfase
- Geen depositie

Figuur 5.10 Totaal aan H4030 Droge heiden in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot toename in stikstofdepositie

Het gebied is te verdelen in de volgende drie deelgebieden:

- Wolfheze
- Landgoederen Arnhem
- Zuid-Veluwe

De analyse van de mogelijke effecten vinden per deelgebied plaats in de volgende paragrafen. In figuur 5.11 staan de deelgebieden op kaart weergegeven.



Figuur 5.11 Deelgebieden Veluwe: hexagonen met H4030 en toename in stikstof (AERUS 2020). Verdeeld in drie deelgebieden

5.7.6 Gebruiksfase: H4030 Deelgebied Wolfheze

In dit deelgebied ligt (inclusief de delen langs en ten noorden van het spoor) 136 ha aan H4030 Droge heiden. In het gehele oppervlak wordt de KDW overschreden en zorgt het project voor een toename in stikstofdepositie. De depositie ligt in dit deelgebied tussen de 0,01 en 0,02 mol N/ha/jaar. De kritische depositiewaarde (KDW) voor droge heiden bedraagt 1.071 mol N/ha/jaar en wordt in de huidige situatie overal overschreden.

Huidig areaal en kwaliteit

De toename vindt plaats in H4030 Droge heiden nabij Wolfheze. Deze heidegebieden zijn bijzonder in structuur, er zijn maar weinig heidegebieden in Nederland die zo gevarieerd zijn met hoogteverschillen. Mede hierdoor is er een variatie in oude heide, open zand en grazige delen. Figuur 5.12 geeft een sfeerimpressie van een veldbezoek in mei 2020. In deze heiden komen zes van de zeven reptielensoorten van Nederland voor. Twee daarvan zijn als typische soort (kwaliteitskenmerk) in het profieldocument van het habitatype opgenomen namelijk de zandhagedis en levendbarende hagedis. Het is een van de weinige plekken in Nederland waar deze hagedissen gezamenlijk voorkomen.

De vegetatie is afwisselend met o.a. struikheide-vegetatie, grazige delen met pijpenstrootje of met basale kenmerken van heischraal grasland. Er zijn nog waardevolle soortenrijke struikheidevegetaties met de typische soorten stekelbrem en klein warkruid (Natuurmonumenten, 2017). Ook de typische soort gekroesd gaffeltandmos is lokaal aangetroffen. Daarnaast komt de zeer zeldzame grote wolfsklauw nog voor. Hoewel deze laatste niet als typische soort in het profieldocument voor het habitatype H4030 is opgenomen, kan deze wel als kwaliteit indicerende (pionier)soort voor H4030 worden opgevat (www.ecopedia.be). Het oppervlak met deze typische en zeldzame soorten is echter beperkt tot nog geen halve hectare. Het overgrote deel van de kwaliteit van de vegetatie is matig: bijna alle heide in dit deelgebied is soortenarm in planten (Natuurmonumenten, 2017). Hierdoor is de heide, buiten de nazomer als de struikheide bloeit, de rest van het groeiseizoen arm aan bloemen waardoor het aantal soorten dagvlinders laag is.

Van de typische soorten vlinders komt alleen het groentje regelmatig voor. Van heideblauwtje en heidevlinder zijn slechts enkele waarnemingen. Van de overige typische soorten insecten van H4030 Droge heiden zijn met uitzondering van het zoemertje, geen of slechts spaarzaam waarnemingen in het gebied (bron: NDFF). Gelet op het voorgaande wordt de kwaliteit van H4030 Droge heiden in dit deelgebied als matig tot lokaal goed beoordeeld.

Trend

Het areaal en de kwaliteit van H4030 Droge heiden in dit deelgebied is mede dankzij beheermaatregelen stabiel.



Figuur 5.12 Sfeerimpressie H4030 Droge heiden nabij Wolfheze (mei 2020)

Sturende factoren H4030 deelgebied Wolfheze

Gebiedsspecifieke milieukenmerken

Vanwege de droge omstandigheden speelt de waterhuishouding geen belangrijke rol voor H4030 Droge heiden. Stikstof is in droge heiden in het algemeen de beperkende factor voor de groei van planten. Verhoogde stikstofdepositie zorgt in eerste instantie voor een versnelde groei van struikheide, waardoor de schaduwwerking toeneemt en mossen en korstmossen sterk afnemen in bedekking. Tegelijkertijd is sprake van een toenemende hoeveelheid organisch materiaal en stikstof in en op de bodem, terwijl er nauwelijks of geen stikstof uitspoelt. Na een accumulatieperiode van enkele decennia komt veel stikstof beschikbaar in de wortelzone waardoor grassen (met name bochtige smeie en pijpenstrootje) een sterkere concurrentiepositie krijgen ten opzichte van struikheide. Een overmaat aan stikstof leidt daarom o.a. tot vergrassing met pijpenstrootje en voor een afname van korstmossen en typische soorten en een toename in opslag van bomen (Herstelstrategie H4030 Droge heiden). Er zijn inmiddels verbindingen aangelegd om de isolatie van de heideterreinen op te heffen en de uitwisseling van soorten van dit habitatype te bevorderen.

Beheer

In de heidegebieden wordt opslag van met name berk, grove den en vuilboom verwijderd. Voor het beheer zijn in het verleden grote grazers (blaarkoppen) ingezet op sterk vergraste delen van de hei. In 2013 is besloten om (tijdelijk) met deze begrazing te stoppen omdat de structuur van de heide afnam. Hierdoor liep onder andere het aantal braamstruwelen - schuilplaats voor adders - te veel terug. De structuur heeft zich al deels hersteld, maar er is nu vrij veel opslag van jonge bomen. Er zijn regelmatig kleinschalige plagwerkzaamheden uitgevoerd op de Doorwerthse heide (het deel ten noorden van de snelweg). Door het juiste beheer wordt een afwisselende vegetatiestructuur op de Doorwerthse heide gerealiseerd, met meer open zand, oude heide en wat struikjes en braamstruweel voor schaduw en nectar, en veel geleidelijke bosranden van open heide via ruigten en struwelen naar bos. Kortom: met extra structuur, wat goed is voor de reptielenpopulatie, maar ook voor andere diersoorten. Via het beheer kan het nectaraanbod voor insecten op de heide worden vergroot, onder meer door struiken toe te staan zoals boswilg, sporkehout en bramen.

Ecologische beoordeling H4030 deelgebied Wolfheze

De delen met het habitatype in het noordwesten langs het spoor zijn met name van belang als (potentiële) verbindingzone via structuur- en kruidenrijke bermen met heide (Natuurmonumenten, 2017). De depositiebijdrage van RTG is in dit deel maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Deze zeer geringe bijdrage leidt er niet toe dat de kwaliteit van het habitatype of de functie als verbindingzone voor soorten van H4030 Droge heide wordt aangetast. Ook de grotere vlakken droge heiden centraal in het gebied ontvangen slechts 0,01 mol N/ha/jaar. Het areaal en de kwaliteit van het habitatype H4030 Droge heiden blijft op deze locatie mede dankzij beheermaatregelen behouden, ondanks de overmaat aan stikstofdepositie. Ook met de zeer geringe blijvende toename in stikstofdepositie door de RTG zal het areaal en de kwaliteit van de heidevegetaties behouden blijven. Het ingezette beheer zal tevens een kwaliteitsimpuls met zich mee brengen met name voor de reptielenpopulatie. De zeer geringe toename in stikstofdepositie

door de RTG is in de Droge heiden nabij Wolfheze te laag om daar verandering in te brengen. De depositie leidt evenmin tot achteruitgang te zorgen in soortenrijkdom in planten of insecten.

De delen met de hoogste depositie (0,02 mol N/ha/jaar) zijn enkele kleine snippers H4030 Droge heiden midden in het bos of direct aan de bosrand. Een dergelijke zeer geringe depositie zal niet doorwerken in de kwaliteit van het habitatype, omdat de kwaliteit van deze snippers vooral wordt bepaald door het kleine areaal en de geïsoleerde ligging in het of direct naast gelegen bos. Er zijn plannen om de snippers te verbinden (Natuurmonumenten, 2017), echter ook dan zullen ze met name functioneren als verbindingzone voor de soorten uit H4030 Droge heiden. Voor deze verbindingzones is stikstofdepositie geen sturende factor. Door reguliere beheermaatregelen blijven deze zones voldoende structuurrijk- en kruidenrijk, ook met de zeer geringe permanente toename in stikstof door de RTG, om als verbindingzone voor soorten van H4030 Droge heiden te dienen. De toename in stikstofdepositie zal niet leiden tot schade aan de functie als verbindingzone, de kwaliteitsverbetering die door deze (potentiële) verbindingen wordt bereikt loopt daarom geen gevaar. Ook met de zeer geringe toename in stikstof door de RTG zal op deze locaties de kwaliteit verbeteren. Voor deze snippers zijn daarom negatieve effecten met zekerheid uitgesloten.

Gelet op het voorgaande zijn negatieve effecten door RTG met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.7.7 Gebruiksfase: H4030 Deelgebied Landgoederen Arnhem

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

Op en rondom de landgoederen Westerheide, Warnsborn, Vijverberg en Rijk der Heide liggen relatief kleine percelen aan H4030 Droge heiden te midden van bos. In totaal is ongeveer 41 ha van het habitatype aanwezig. De RTG zorgt in het grootste deel van deze arealen aan habitattypen een blijvende toename in stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar.

Huidig areaal, kwaliteit en trend H4030

In de heidevelden zijn nog steeds typische soorten als klein warkruid en stekelbrem te vinden. De zeldzame grote wolfsklauw is eveneens nog aanwezig. Echter, mede gelet op de geïsoleerde ligging en het kleine oppervlak met bijzondere soorten, is sprake van een matige kwaliteit. De trend in areaal en de kwaliteit is door beheermaatregelen stabiel.

Sturende factoren

Het zijn geïsoleerde heideterreinen in bossen, met name hierdoor is de soortenrijkdom laag. Een overmaat aan stikstof is tevens een oorzaak voor de matige kwaliteit, maar het oppervlak, de ligging en het beheer zijn bepalender voor de kwaliteit. Door het kleine oppervlak en geïsoleerde ligging is er geen duurzame kwaliteitsverbetering mogelijk, ook niet als de stikstofdepositie afneemt tot onder de KDW.



Ecologische beoordeling H4030

De kwaliteit van de H4030 Droge heiden wordt vooral bepaald door het kleine areaal en de geïsoleerde ligging. Er zijn geen plannen om de heideterreinen te vergroten of te verbinden. Er zijn daarom geen potenties voor een duurzame kwaliteitsverbetering. Het beheer zorgt dat de huidige kwaliteit behouden blijft. De depositie op de percelen met H4030 Droge heiden is maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Deze zeer geringe toename is, mede gelet op het beheer, te klein om een achteruitgang in kwaliteit te kunnen veroorzaken (zie hoofdstuk 3). Een effect op het doel tot uitbreiding van oppervlak of verbetering van kwaliteit treedt daarom niet op.

5.7.8 Gebruiksfase: H4030 Deelgebied Zuid Veluwe

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

Hoewel het verschillende heidevelden betreft over een groot oppervlak, worden al deze locaties met het habitatype vanwege de vergelijkbare situatie en effecten gezamenlijk behandeld. De permanente projectbijdrage in stikstofdepositie is maximaal 0,01 mol N/ha/jaar.

Huidig areaal, kwaliteit en trend

In het gebied zijn grote oppervlakten aanwezig met H4030 Droge heiden. De kwaliteit is matig tot lokaal goed. Daarnaast is er een toename in depositie op enkele snippers H4030 Droge heiden in de bossen. De kwaliteit van deze snippers is matig gelet op de geïsoleerde ligging en het areaal.

Sturende factoren

De sturende factoren zijn vergelijkbaar zoals beschreven voor deelgebied Wolfheze.

Ecologische beoordeling

Op deze locaties zorgt de zeer geringe toename van stikstofdepositie niet voor knelpunten met betrekking tot de kwaliteit van het habitatype. De geringe bijdrage door het project zal niet leiden tot een verslechtering in kwaliteit van het habitatype. Het project zorgt daarom ook niet voor een hindernis om de kwaliteit te verbeteren. In dit deelgebied zijn plannen om het oppervlak van het habitatype uit te breiden ondanks de overmaat aan stikstofdepositie (beheerplan Veluwe). De toename door de RTG zal, gelet op de zeer geringe toename, geen hindernis zijn voor deze uitbreiding. Negatieve effecten zijn daarom met zekerheid uitgesloten. Een effect op het doel tot uitbreiding van oppervlak of verbetering van kwaliteit treedt niet op.

5.7.9 Conclusie H4030 Droge heiden

Gezien het voorgaande zijn significant negatieve effecten door toename van de stikstofdepositie uitgesloten. Het project zorgt daarom ook niet voor een hindernis om de kwaliteit te verbeteren of oppervlak uit te breiden.

5.8 H5130 Jeneverbesstruwelen

5.8.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	14,7 ha	0,02	15,9 ha

5.8.2 Algemene omschrijving habitatype

Jeneverbesstruwelen groeien meestal op voedselarme zandgronden. De ondergroei bestaat met name uit struikhei en bepaalde grassen als zandstruisgras, bochtige smele en fijn schapegras. Ook diverse mos- en korstmossoorten zijn er plaatselijk talrijk, bijvoorbeeld gewoon gaffeltandmos. In ons land komen jeneverbesstruwelen alleen nog op droge, kalkarme en voedselarme zandgronden van het open heidelandschap. Er lijkt een relatie te bestaan tussen aanwezigheid van oude jeneverbes in het heidelandschap en het traditionele heidebeheer, met plaatselijke overbegrazing, kleinschalig plaggen en branden.

5.8.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Verbetering
Huidige situatie	153,4 ha	Onbekend
Trend	Negatief	Negatief

5.8.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

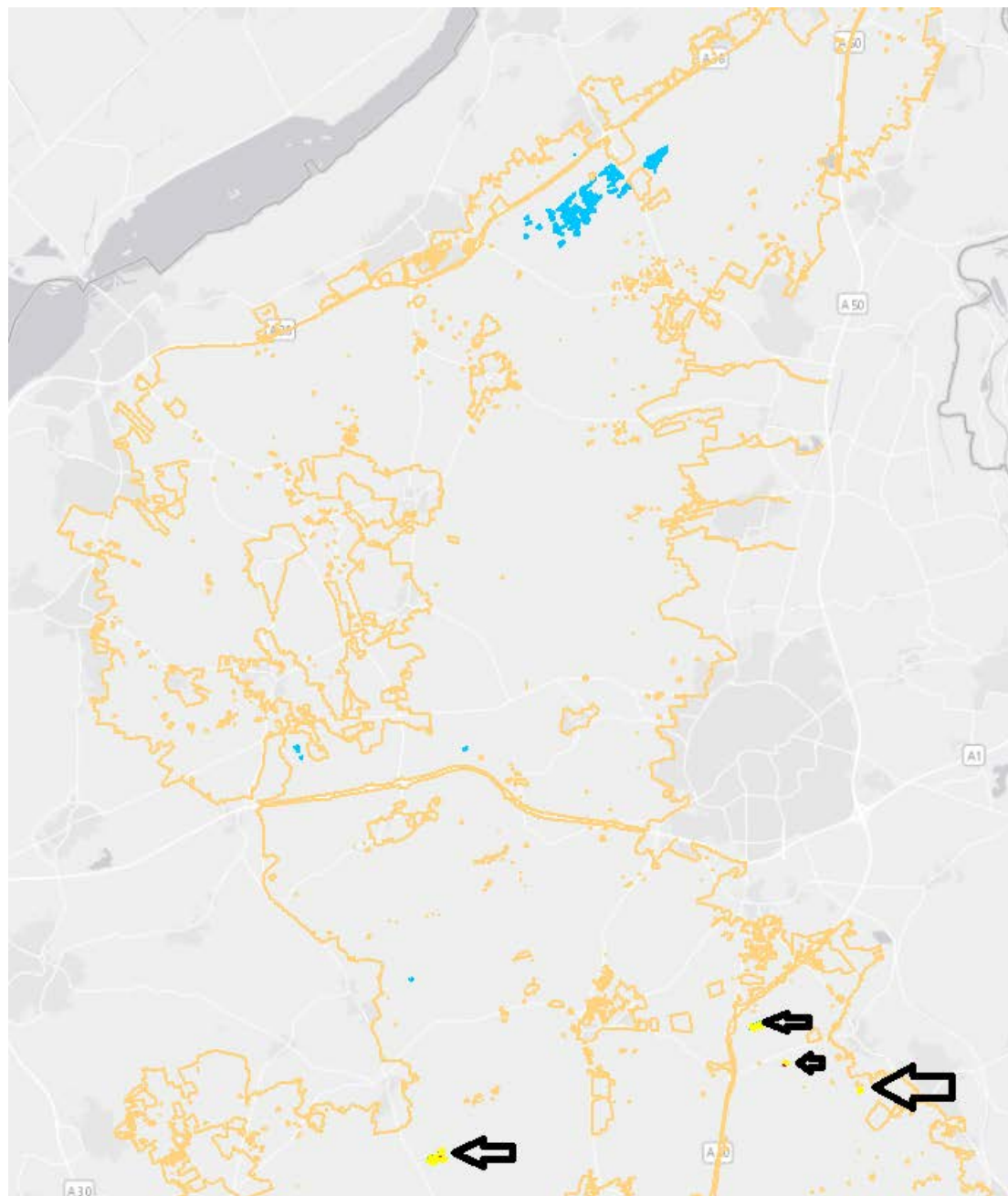
In figuur 5.13 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 mol N/ha/jaar ontvangt is 15,9 ha.

Gebruiksfase

Tijdens de gebruiksfase is een blijvende depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak met een blijvende depositie is 14,7 ha.



-  Natura 2000-gebied Veluwe
-  Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
-  Depositie alleen tijdens aanlegfase
-  Geen depositie

Figuur 5.13 H5130 in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot toename in stikstofdepositie. Met zwarte pijl staan de locaties aangegeven met een projectbijdrage

5.8.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlak is sinds 1950 afgenomen door gebrek aan verjonging van jeneverbessen en door vermesting en verzuring. Sinds begin 21^e eeuw weer op kleine schaal verjonging. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages onbekend is.

5.8.6 Sturende factoren

Voor Jeneverbesstruwelen geldt dat (oppervlakkige) verzuring van de standplaats een natuurlijk proces betreft, dat wordt versneld door atmosferische depositie. De precieze effecten en hoe permanent deze verzuring is hangt samen met de lokale bodemgesteldheid, hydrologie en gebruikshistorie.

5.8.7 Ecologische beoordeling H5130

Zowel tijdens de aanlegfase als in de gebruiksfase is sprake van een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar. Tijdens de aanleg is een depositie in 15,9 ha, gelet op de kleine en vooral tijdelijke toename zijn effecten door de aanleg uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase is slechts in 14,7 ha sprake van een depositie. Deze bijdrage is zo gering dat deze geen verzurende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitatype. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken op het behoud van oppervlak of verbetering in kwaliteit op deze locaties.

5.8.8 Conclusie H5130

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op het behoud van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.9 H6230 Heischrale graslanden

5.9.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H6230 Heischrale graslanden	0,01	218 ha	0,02	273 ha
ZGH6230 Heischrale graslanden (zoekgebied)	0,03	79 ha	0,04	79 ha

5.9.2 Algemene omschrijving habitatype

Dit prioritaire habitatype omvat min of meer gesloten graslanden op betrekkelijk zure zand- en grindbodems. Goed ontwikkelde Heischrale graslanden zijn zeer rijk aan allerlei grassoorten, kruiden en paddenstoelen. Een deel van de soorten komt ook voor in heidebegroeiingen. Op de hogere zandgronden komen Heischrale graslanden zowel op vochtige als op relatief droge standplaatsen voor.

5.9.3 Instandhoudingsdoelstelling

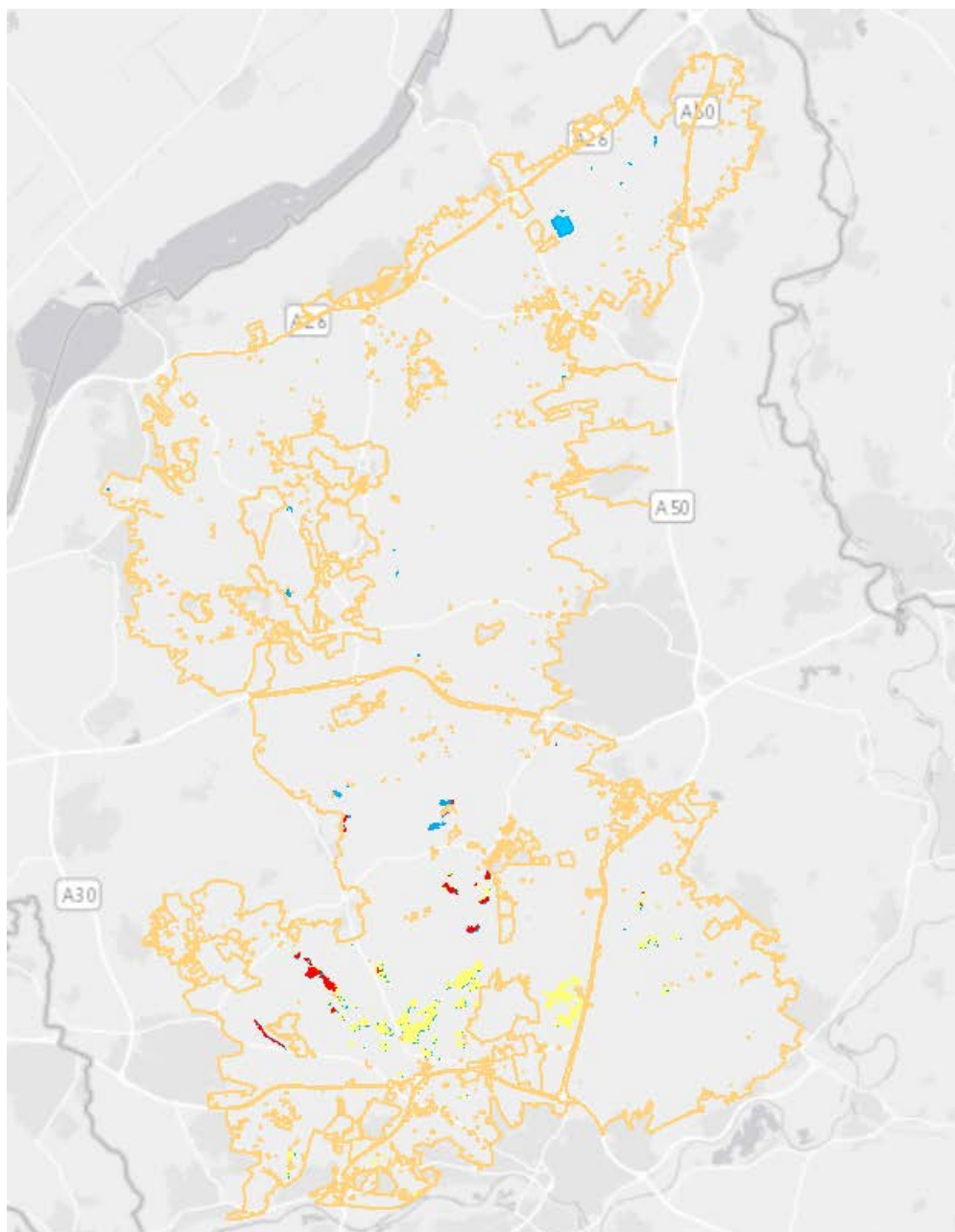
	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	330 ha	Matig
Trend	Negatief	Negatief

5.9.4 Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er een depositie van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar in 3356 ha van het habitatype. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.

5.9.5 Gebruiksfase: Deelgebieden

In figuur 5.14 staat het totale areaal aan Heischrale graslanden en het deel met een toename in stikstofdepositie op kaart weergegeven.

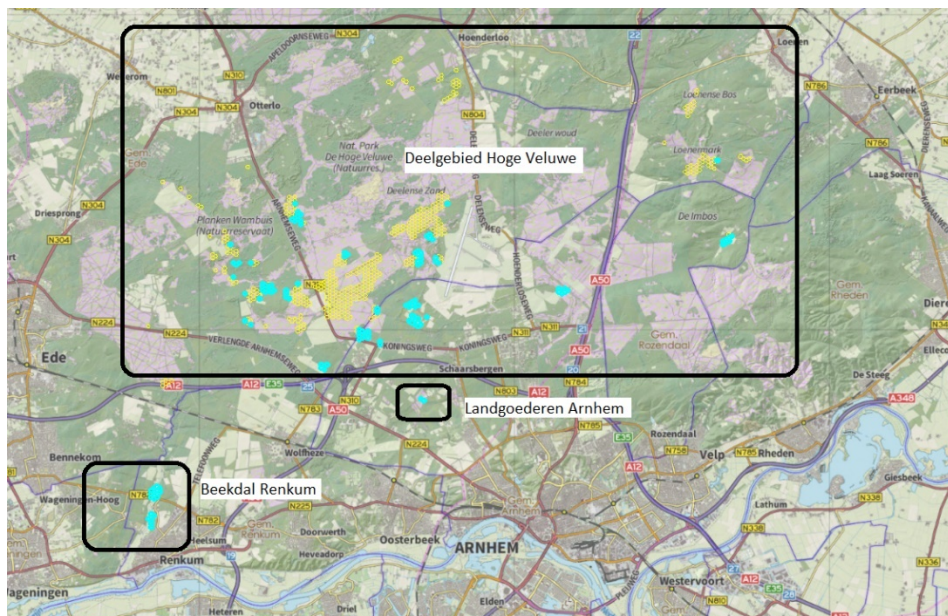


-  Natura 2000-gebied Veluwe
-  Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
-  Depositie alleen tijdens aanlegfase
-  Geen depositie

Figuur 5.14 Totaal aan H6230 Heischrale graslanden in het Natura 2000-gebied Veluwe

De analyse van de mogelijke effecten vinden per deelgebied plaats in de volgende paragrafen. In figuur 5.15 staan de deelgebieden (met uitzondering van Wolfheze) op kaart weergegeven. Het gebied is te verdelen in de volgende deelgebieden:

- Beekdal Renkum
- Landgoederen Arnhem
- Hoge Veluwe: Oud Reemsterveld en Oud Reemsterheide
- Zoekgebied: Wolfheze



Figuur 5.15 Detailkaart Veluwe: hexagonen met H6230 en toename in stikstof (AERUS 2020). Verdeeld in drie deelgebieden (zoekgebied Wolfheze staat niet op kaart)

5.9.6 Gebruiksfase: H6230 Deelgebied Beekdal Renkum

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In dit deelgebied is ongeveer 4 ha aan Heischrale graslanden aanwezig aan de rand van een beekdal. De RTG zorgt op dit oppervlak voor een blijvende toename in stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar (zie volgende figuur).



Figuur 5.16 Blijvende depositie toename (in mol N/ha/jaar) op H6230 Heischrale graslanden in Beekdal Renkum

Huidig areaal, kwaliteit en trend

In het Renkums beekdal heeft natuurherstel plaatsgevonden. De trend is daarom ten opzichte van 2002 en daarvoor zowel in oppervlak als kwaliteit positief. In de 4 ha aan Heischrale graslanden zijn lokaal bijzondere soorten te vinden die wijzen op Heischrale graslanden (KNNV, 2014). Met name in het noordelijk deel zijn paddenstoelen gevonden van Heischrale graslanden die wijzen op stikstofarme omstandigheden (KNVV, 2005).

Sturende factoren

De vegetatie in het beekdal staat sterk onder invloed van menselijk ingrijpen. Het zijn voormalig bemeste graslanden die doorsneden wordt door beekjes en die langzamerhand qua natuur waardevoller zijn geworden door vernatting en hooilandbeheer. Door te maaien en maaisel af te voeren verschaalt de bodem en krijgen meer plantensoorten een kans zich te vestigen. Dit heeft geleid tot verschralling van het grasland waarmee de soortenrijkdom in planten en mossen is gestegen. Er zijn nu open en drassige plekken en overgangen van droog naar nat aanwezig:

omstandigheden die ideaal zijn voor mossen. De soortenrijkdom aan mossen en paddenstoelen is opmerkelijk aangezien deze soortgroepen zeer gevoelig voor stikstof zijn. Ondanks de overschrijding van de KDW heeft een verbetering in kwaliteit plaatsgevonden en een toename in soortenrijkdom van (stikstofgevoelige) soorten.

Ecologische beoordeling

Het habitatype heeft zich kunnen uitbreiden en in kwaliteit verbeteren ondanks de overschrijding van de KDW, gerichte beheermaatregelen zijn hierin bepalend geweest. De toename van de RTG is maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Een dergelijk zeer geringe toename zal niet voor negatieve effecten zorgen gelet op de positieve trend van het nog jonge gebied. Er is daarmee geen twijfel dat verder herstel in kwaliteit van het habitatype zal plaatsvinden. Negatieve effecten door RTG zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.9.7 Gebruiksfase: H6230 Deelgebied Landgoederen Arnhem

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In het heideveld ten noorden van Warnsborn is volgens de habitattypenkaart van provincie Gelderland een klein oppervlak aan H6230 Heischrale graslanden aanwezig. Het betreft een snipper waar een zandpad doorloopt (zie figuur 4.12). De RTG zorgt op dit geringe oppervlak van circa 10 bij 50 meter (0,05 ha) voor een blijvende toename in stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar.



Figuur 5.17 Luchtfoto 2019 locatie Heischraal grasland ten noorden van Warnsborn

Huidig areaal, kwaliteit en trend

Langs het pad is een vegetatie aanwezig met borstelgras en liggend walstro (locatiebezoek, mei 2020). Gelet op het kleine areaal en het ontbreken van bijzondere soorten is de kwaliteit matig. De trend is onbekend.

Sturende factoren

In heideterreinen wordt dit type nu vaak lintvormig aangetroffen op licht betreden delen, zoals langs paden en wegen. Dat is ook op deze locatie het geval en daarom als habitatype Heischraal grasland gekarteerd. Dankzij de betreding en het beheer is plaatselijk een heischrale vegetatie ontstaan, ondanks de overmaat aan stikstof. Door de betreding en het beheer wordt deze vegetatie ook in stand gehouden. Op deze locatie is geen potentie voor kwaliteitsverbetering of uitbreiding van het areaal. Stikstofdepositie is daarom geen sturende factor op deze locatie.

Ecologische beoordeling

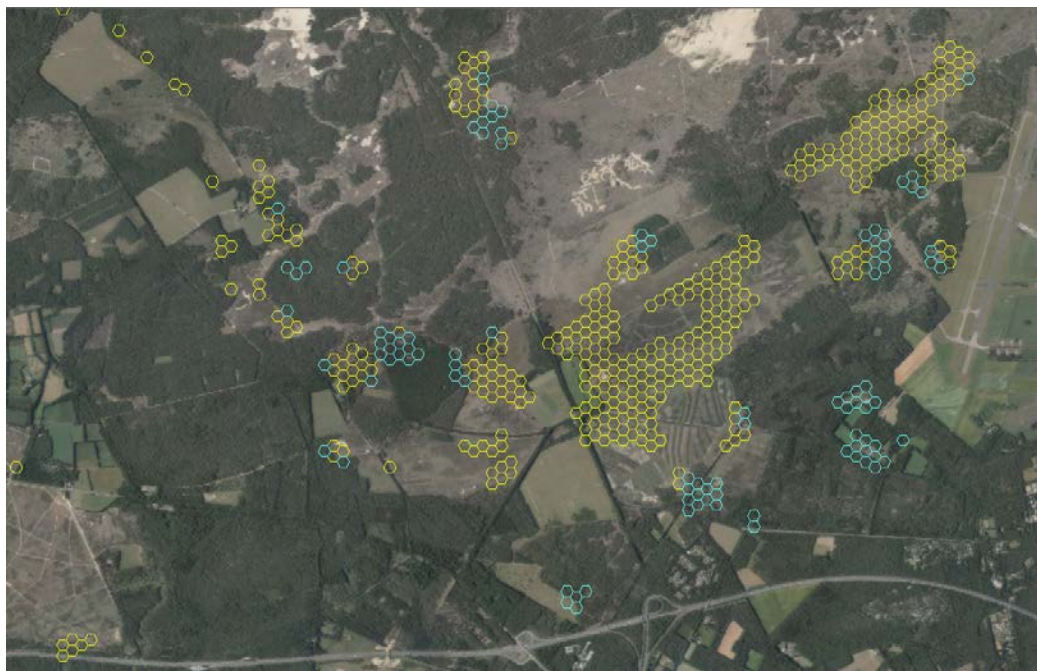
Stikstof speelt geen rol in het ontstaan en behoud van het habitatype op deze locatie. Het beheer en de lichte betreding langs de paden zijn hiervoor de sturende factoren. Gelet op het beheerplan en de gebiedsanalyse is behoud van oppervlak en kwaliteit van het Heischraal grasland in dit deelgebied voldoende om de instandhoudingsdoelstelling te behalen. Uitbreiding van oppervlak en verbetering van kwaliteit vindt in andere deelgebieden in de Veluwe plaats. De toename van de RTG is maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Deze stikstoftoename door RTG is te gering om een negatief effect te kunnen hebben op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.

5.9.8 Gebruiksfase: H6230 Deelgebied Hoge Veluwe**Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie**

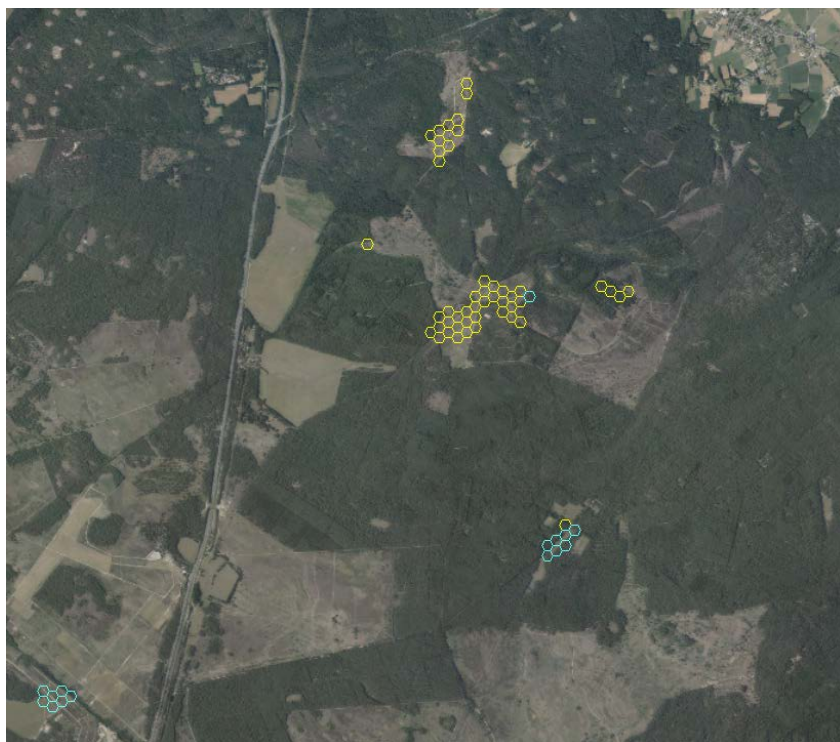
Uit de AERIUS berekening blijkt dat in de zuidelijke randen van de terreinen met Heischrale graslanden een toename in stikstofdepositie optreedt. Het betreft een oppervlak van waar de RTG een blijvende depositie veroorzaakt van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar.

Huidig areaal, kwaliteit en trend

AERIUS berekent een depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Zoals eerder is toegelicht is de werkelijke depositie in het overgrote deel van dit areaal lager namelijk tussen de 0,005 en 0,075 mol N/ha/jaar. Oftewel 25 tot 50 % lager dan in AERIUS staat aangegeven. Deze bijdrage is dermate gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitatype. De zeer geringe deposities vinden plaats aan de (bos)randen van het habitatype zoals uit de luchtfoto's in figuren 5.18 en 5.19 blijkt. AERIUS berekent in hexagonen met bos een hogere stikstofdepositie omdat bos meer stikstof invangt dan open grasland. De Heischrale graslanden bij bosranden hebben doorgaans een slechtere kwaliteit dan de centraal in het open gebied gelegen Heischrale graslanden. Bij bosranden is namelijk sprake van een overgangsfase van open grasland naar bos met daarbij behorende struweel en opslag van bomen. Gelet hierop en op het ontbreken van typische en bijzondere soorten van Heischrale graslanden wordt de kwaliteit op deze locaties als matig beoordeeld. De trend op deze locaties is onbekend.



Figuur 5.18 Blijvende depositie toename (in mol N/ha/jaar) op H6230 Heischrale graslanden Hoge Veluwe. In geel: hexagonen met een depositie van 0,005 tot 0,0075 mol N/ha/jaar. In blauw: hexagonen met een depositie tussen de 0,0075 en 0,01 mol N/ha/jaar



Figuur 5.19 Blijvende depositie toename (in mol N/ha/jaar) op H6230 Heischrale graslanden Hoge Veluwe. In geel: hexagonen met een depositie van 0,005 tot 0,0075 mol N/ha/jaar. In blauw: hexagonen met een depositie tussen de 0,0075 en 0,01 mol N/ha/jaar

Sturende factoren

Uit de gebiedsanalyse van de Veluwe (2017) blijkt dat de meest geschikte locaties voor dit habitatype op grotere afstand van bossen liggen. Bossen op korte afstand zijn namelijk een bron van boomzaden en daarnaast veroorzaakt bladval ook een continue aanvoer van nutriënten waaronder stikstof. Het is daarom ook een natuurlijke situatie dat heischrale graslanden richting het bos steeds meer overgaan in vegetaties van meer voedselrijke omstandigheden. Door bos of groepen van hoge bomen te verwijderen, vermindert de depositie in de directe nabijheid en daarmee ook de kans op vermesting. Daarnaast vermindert ook de aanvoer van boomzaden, zodat het proces van verbossing vermindert. Op de locatie met een door de RTG veroorzaakte toename in stikstofdepositie wordt echter geen aangrenzend bos gekapt. Op deze locaties worden wel beheermaatregelen genomen om het areaal en de kwaliteit te behouden. Er vindt namelijk een passend begrazingsbeheer plaats, opslag wordt verwijderd en waar nodig wordt bekalkt of beleemd (Natura 2000-beheerplan). Hierdoor wordt de kwaliteit behouden ondanks de overmaat aan stikstof.

Ecologische beoordeling H6230 Deelgebied Hoge Veluwe

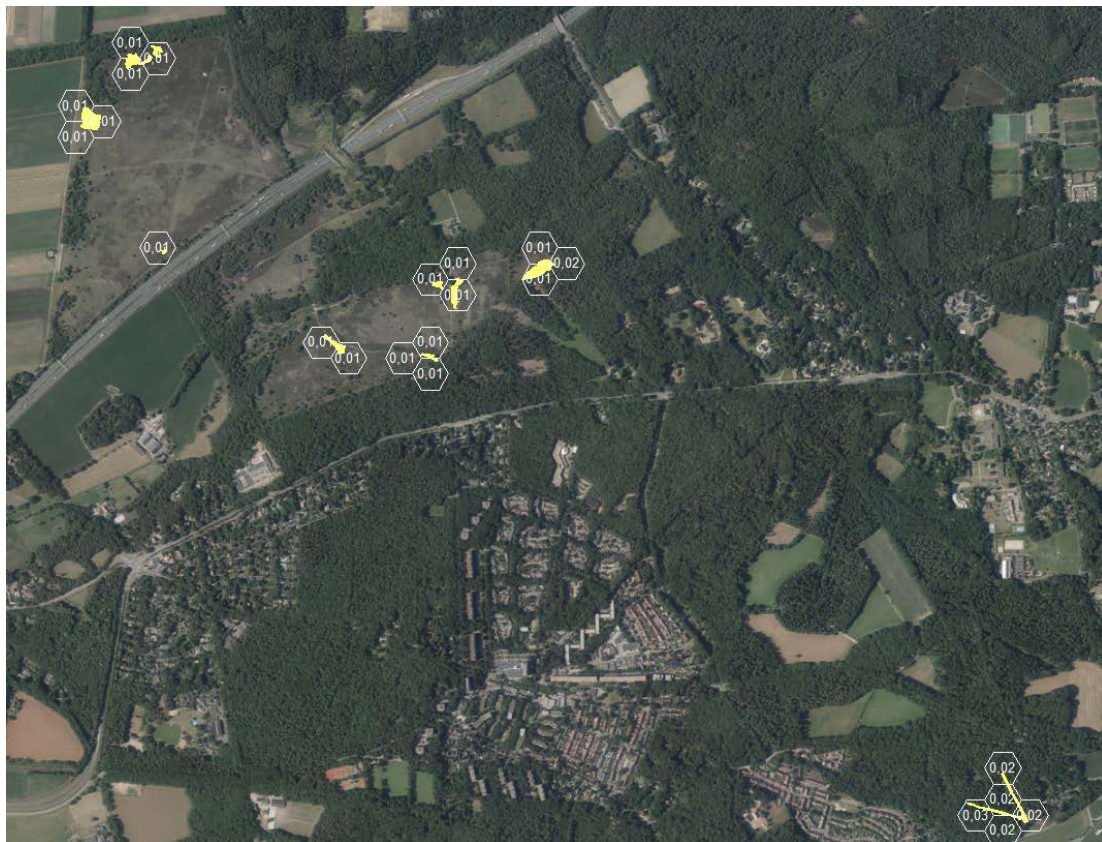
In dit deelgebied is alleen sprake van een relevante toename in stikstofdepositie op Heischrale graslanden aan de randzone van open heide/grasland naar bos. Mede daarom is de kwaliteit ter plaatse matig. Door beheermaatregelen worden het oppervlak en kwaliteit behouden ondanks de overschrijding van de KDW. De beste heischrale graslanden met bijvoorbeeld heidezegge, kleine schorseneer en gelobde maanvaren liggen hier langs paden (betredingsinvloed) en in stukjes heide waar na de Tweede Wereldoorlog puin in de bodem is achtergebleven (met daarbij een bufferende werking door kalk). In combinatie met het gevoerde beheer verklaart dat de goede/stabiele kwaliteit. De zeer geringe toename door de RTG, namelijk maximaal 0,01 mol N/ha/jaar heeft daar geen effect op. Deze toename is te laag om het behoud van oppervlak of kwaliteit op deze locaties aan te kunnen tasten. Verbetering van kwaliteit of uitbreiding van oppervlak is op deze randlocaties alleen mogelijk als het aangrenzend bos wordt gekapt. Volgens het Natura 2000-beheerplan zijn er op deze locaties geen plannen voor kappen van bos of uitbreiding van het habitatype. De maatregelen t.b.v. de doelstelling tot uitbreiding en verbetering van het habitatype wordt elders in het Natura 2000-gebied uitgevoerd, buiten de invloed van de RTG. Op deze beoogde uitbreidingslocaties zijn negatieve effecten daarom met zekerheid uitgesloten.

5.9.9 Gebruiksfase: H6230 Zoekgebied Wolfheze**Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie**

Uit de AERIUS berekening blijkt dat in de heideterreinen nabij Wolfheze enkele zoekgebieden van het habitatype aanwezig zijn met een blijvende zeer geringe toename van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar.

Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het betreft vegetatie met basale kenmerken van heischraal grasland (hiervan is een 'rompgemeenschap' met veel bochtige smele aanwezig). De kwaliteit van de vegetatie kan beter: bijna alle heide is hier soortenarm. Er komen nog wel kenmerkende soorten voor maar deze zijn zeldzaam zoals tandjesgras, tormentil, borstelgras en mannetjesereprijs. Hondsviooltje en grasklokje zijn er nog wel, maar ze zijn uiterst schaars. Deze vegetaties kwalificeren niet als habitattype. Natuurmonumenten ziet in het gebied wel kansen voor uitbreiding door omvorming van agrarische graslanden.



Figuur 5.20 Blijvende depositie toename (in mol N/ha/jaar) op Zoekgebied H6230 Heischrale graslanden Wolfheze

Sturende factoren

Op de locatie met een door de RTG veroorzaakte toename in stikstofdepositie is geen kwalificerend habitattype aanwezig. Een afname in oppervlak of kwaliteit wordt daarom niet veroorzaakt. In dit gebied zijn kansen voor uitbreiding door omvorming van agrarische graslanden. Deze uitbreiding vindt plaats ondanks de huidige overmaat aan stikstof.

Ecologische beoordeling H6230 Zoekgebied Wolfheze

Gelet op het voorgaande zijn negatieve effecten in dit deelgebied uitgesloten.



5.9.10 Conclusie H6230 Heischrale graslanden

Significant negatieve effecten op dit prioritaire habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. De zeer geringe permanente project bijdrage van de RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.10 H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)

5.10.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,01	0,1 ha	0,01	0,7 ha

5.10.2 Algemene omschrijving habitatype

Heideveentjes komen voor als hoogveenkeren in verlande vennen en als hellinghoogveen. De eerste verlandingsstadia in vennen, bestaande uit drijvende of ondergedoken veenmospakketten worden nog tot de zure vennen (H3160) gerekend. Bij voortgaande successie kunnen hoogveenvegetaties ontstaan die behoren tot de Associatie van Gewone dophei en veenmos en die samen met de Associatie van veenmos en Witte snavelbies gerekend worden tot actief hoogveen (H7110B).

5.10.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	4,8 ha	Matig
Trend	Negatief	Negatief

5.10.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

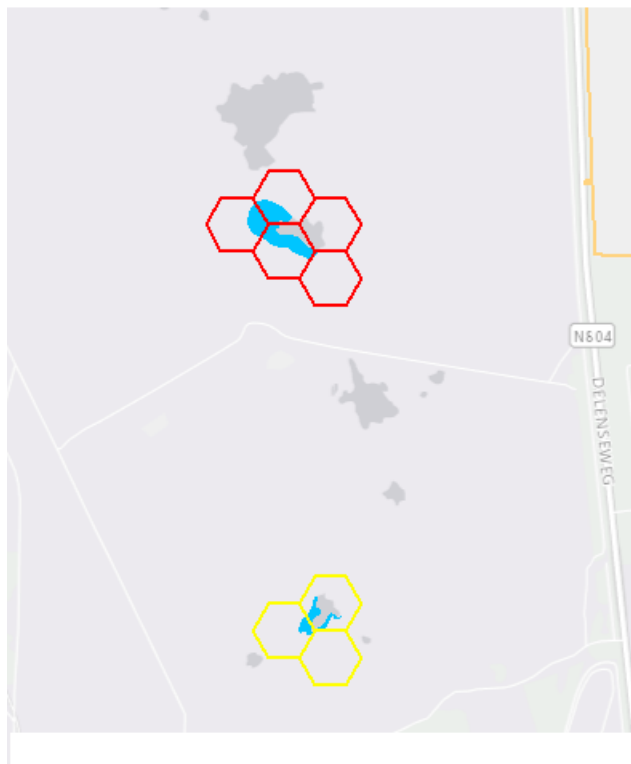
In figuur 5.21 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie ontvangt is 0,7 ha.

Gebruiksfase

Tijdens de gebruiksfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie ontvangt is 0,1 ha.



- Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- Depositie alleen tijdens aanlegfase

Figuur 5.21 H7110B in het Natura 2000-gebied Veluwe met een toename in stikstofdepositie

5.10.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlakte en de kwaliteit is de vorige eeuw sterk achteruitgegaan. In laatste decennia is het oppervlakte stabiel. Ook in de laatste decennia nog steeds achteruitgang in kwaliteit, maar ontwikkeling in deze periode op de Veluwe minder slecht dan landelijk. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages onbekend is.

5.10.6 Sturende factoren

De sturende factoren voor dit habitattype op de Veluwe zijn geringe fluctuaties in water peil en de geringe aanvoer van gebufferd water. Op locaties in heideveentjes waar sprake is (of zou moeten zijn) van voeding met (zwak) gebufferd grondwater kan verzuring de standplaatscondities en het voorkomen van planten-en diersoorten negatief beïnvloeden. Door afname van de beschikbaarheid van mineralen onder invloed van versterkte uitspoeling door zure neerslag, gecombineerd met toename van de hoeveelheid stikstof, kan de plantensoortensamenstelling en de kwaliteit van plantenmateriaal veranderen. Voor plantenetende insecten heeft dit grote gevolgen. In de zure delen van Actieve hoogvenen (heideveentjes)(optimale pH tot 4,5) heeft alleen verzuring voor zover bekend weinig gevolgen. In Actieve hoogvenen (heideveentjes) zijn de effecten van vermesting met stikstof groot, waarbij een waar sneeuwbaaleffect optreedt. Onder

natuurlijke omstandigheden dat wil zeggen bij een stikstofdepositie onder de KDW blijft de stikstofbeschikbaarheid in het systeem laag door de efficiënte opname van stikstof door de veenmosvegetatie. Bij een toename van de stikstofdepositie boven de KDW kan de veenmosvegetatie uiteindelijk niet al het stikstof meer vastleggen, het 'veenmosfilter' is dan verzadigd geraakt met stikstof. Stikstof komt dan in het bodemvocht beschikbaar voor vaatplanten, zoals Pijpenstrootje en Berk. Deze soorten reageren daarop door meer biomassa aan te maken en sneller te gaan groeien.

5.10.7 Ecologische beoordeling H7110B

Aanlegfase

Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 mol N/ha/jaar. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.

Gebruiksfase

AERIUS berekent een depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. De werkelijke depositie in het overgrote deel van dit areaal ligt lager namelijk rond de 0,005 mol N/ha/jaar. Oftewel 50 % lager dan in AERIUS staat aangegeven. Deze bijdrage is dermate gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitatype. Deze toename is te laag om de toename van oppervlak of verbetering in kwaliteit aan te kunnen tasten.

5.10.8 Conclusie H7110B

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.11 H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen

5.11.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
H7150	0,01	0,1 ha	0,01	0,2 ha

5.11.2 Algemene omschrijving habitatype

5.11.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	9,2 ha	Matig
Trend	Negatief	Negatief

5.11.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 5.22 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie ontvangt is 0,2 ha.

Gebruiksfase

Tijdens de gebruiksfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie ontvangt is 0,1 ha.



- Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- Depositie alleen tijdens aanlegfase

Figuur 5.22 H7150 in het Natura 2000-gebied Veluwe met een toename in stikstofdepositie

5.11.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het oppervlakte en de kwaliteit is de vorige eeuw sterk achteruitgegaan. Sinds 1995 is het oppervlak toegenomen, maar voornamelijk op tijdelijke, kunstmatig ontstane locaties (plagplekken). Sinds 1995 is de kwaliteit weer toegenomen, maar nog weinig herstel van natuurlijke standplaatsen. Uit de habitattypenkaart van de provincie Gelderland blijkt dat de kwaliteit van de locaties met projectbijdrages onbekend is.

5.11.6 Sturende factoren

Stikstofdepositie leidt in Pioniervegetaties met snavelbiezen tot verzuring, ammoniumtoxiciteit, vermestingen dominantie van snelgroeiende soorten. Verdroging versterkt de effecten van stikstofdepositie. Pioniervegetaties met snavelbiezen die ontstaan op plagplekken hebben vaak te lijden van verdroging als gevolg van ontwatering, waterwinning en bosaanleg in de omgeving. In het laatste geval moet men denken aan het feit dat bos een hogere verdamping heeft dan de heidevegetaties die vroeger meestal aanwezig waren in dit landschap. Deze verdamping zorgt ervoor dat de inzigging naar het grondwater geringer wordt. Ook de vele Stui fzanden waren vroeger belangrijke leveranciers van vocht aan grondwatersystemen. Verdroging kan ook zijn ontstaan doordat waterstagnerende lagen zijn beschadigd in het verleden.

5.11.7 Ecologische beoordeling H7150

Aanlegfase

Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie van 0,01 mol N/ha/jaar. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.



Gebruiksfase

AERIUS berekent een depositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. De werkelijke depositie in het overgrote deel van dit areaal ligt lager namelijk rond de 0,005 mol N/ha/jaar. Oftewel 50 % lager dan in AERIUS staat aangegeven. Deze bijdrage is dermate gering dat deze geen verzurende en/of vermestende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitatype. Deze toename is te laag om de toename van oppervlak of verbetering in kwaliteit aan te kunnen tasten.

5.11.8 Conclusie H7150

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.12 H9120 Beuken-eikenbossen met hulst

5.12.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H9120	0,03	2475 ha	0,04	2722 ha

Een klein deel betreft zoekgebied van het habitatype, hierin wordt in de ecologische beoordeling geen onderscheid gemaakt.

5.12.2 Algemene omschrijving habitatype

Het habitatype betreft bossen met meestal beuk in de boomlaag en hulst en/of taxus in de struiklaag, voorkomend op voedselarme tot licht voedselrijke zand- en leemgronden. Ten opzichte van het habitatype H9190 Oude eikenbossen komen de 'Beuken-eikenbossen met hulst' voor op plekken met een modder- in plaats van een humuspodzolbodem of een leemhoudende in plaats van een leemarme bodem. Op deze gronden is de beuk concurrentiekrachtig en zal in de loop van de successie gaan domineren ten koste van de zomereik. Tot het habitatype worden alleen gerekend: bossen op bosgroeiplaatsen van vóór 1850 en bosopstanden van minstens 100 jaar oud die daaraan grenzen. Een belangrijk deel van de biodiversiteit van dit habitatype komt voor in de zomen en mantels van het bos (Ministerie van LNV, 2008).

5.12.3 Instandhoudingsdoelstelling

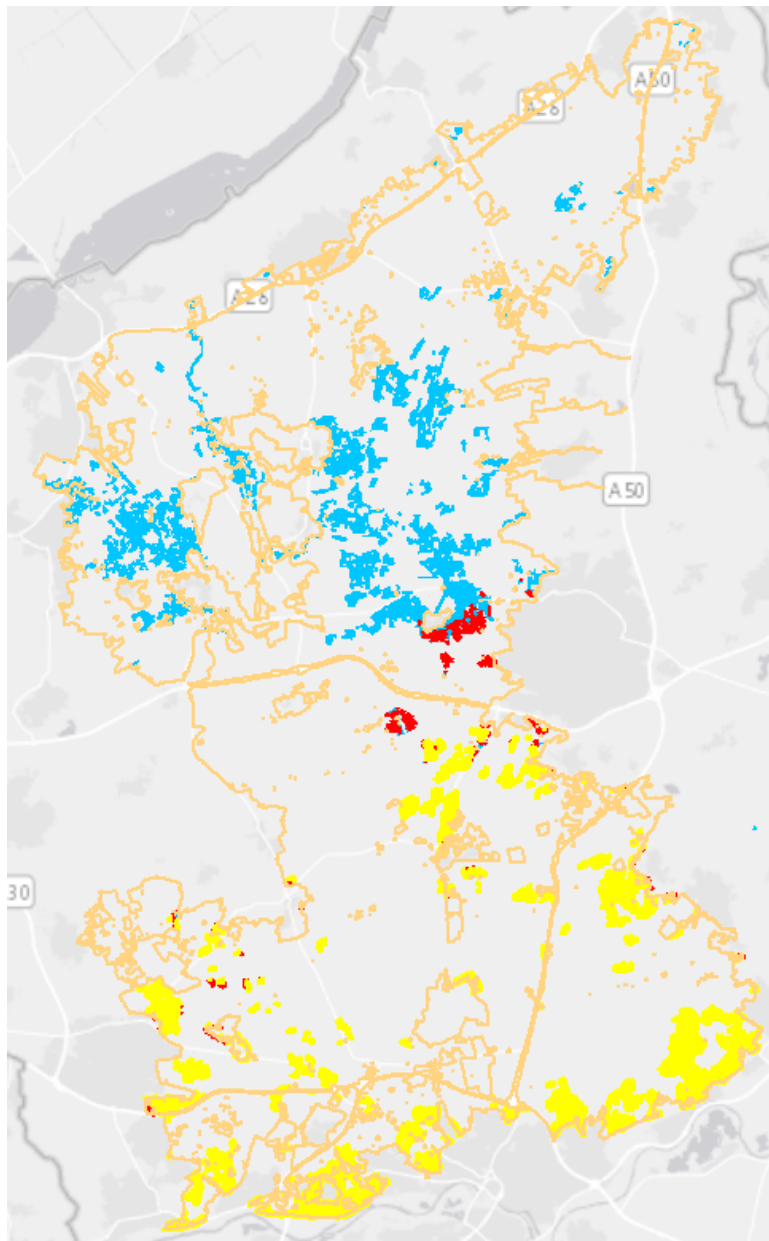
	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	5.881 ha	Matig tot lokaal goed
Trend	Positief	Stabiel

5.12.4 Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er een depositie van maximaal 0,04 mol N/ha/jaar in 3356 ha van het habitatype. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.

5.12.5 Gebruiksfase: Deelgebieden

In figuur 5.23 staat het totale areaal aan H9120 en het deel met een toename in stikstofdepositie op kaart weergegeven.



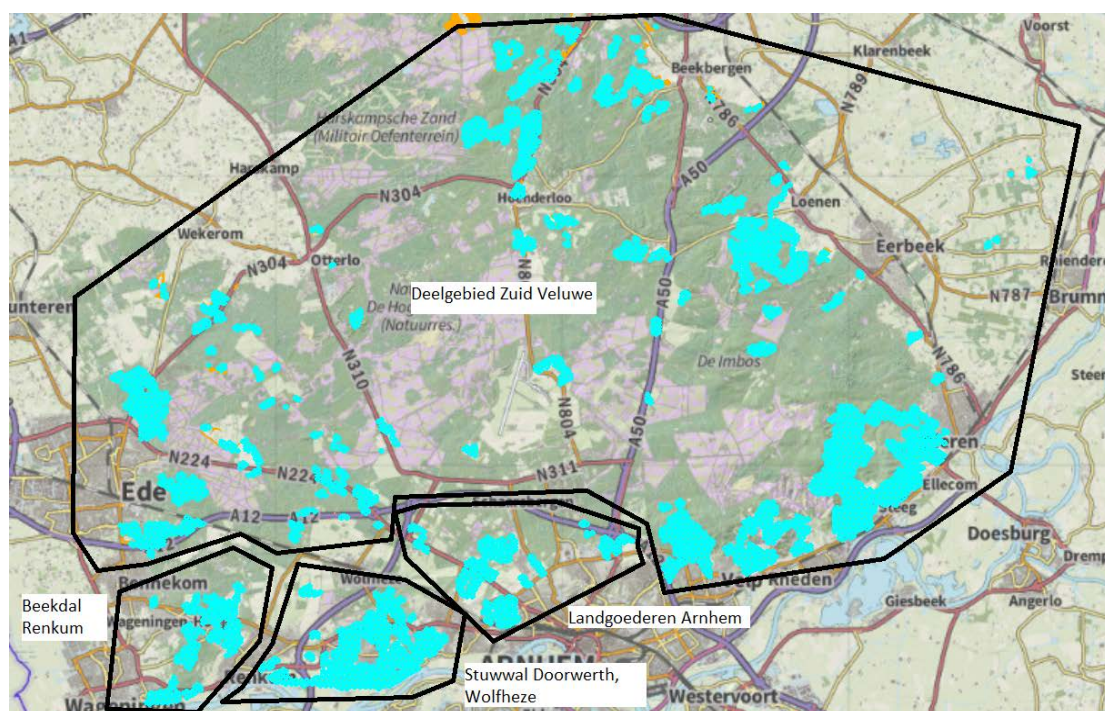
- Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- Depositie alleen tijdens aanlegfase
- Geen depositie

Figuur 5.23 H9120 Beuken-eikenbossen met hult in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot stikstofdepositie

Het gebied is te verdelen in de volgende deelgebieden:

- Beekdal Renkum
- Stuwwal Doorwerth, Wolfheze
- Landgoederen Arnhem
- Zuid Veluwe

De analyse van de mogelijke effecten vinden per deelgebied plaats in de volgende paragrafen. In figuur 5.24 staan de deelgebieden op kaart weergegeven.



Figuur 5.24 Detailkaart Veluwe: hexagonen met H9120 en toename in stikstof (AERUS 2020). Verdeeld in vier deelgebieden

5.12.6 Gebruiksfase: H9120 Deelgebied Beekdal Renkum, Landgoederen Arnhem, Zuid Veluwe

Deze drie deelgebieden worden vanwege de vergelijkbare situatie en effecten gezamenlijk behandeld.

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In deze drie deelgebieden is het habitattypen Beuken-eikenbossen met hulst aanwezig op de hellingen van het beekdal (Renkum) en bij landgoederen (Renkum, Arnhem, Rozendaal) en op de stuwwal van de Veluwe (Rozendaal, Velp en zuidelijk deel van de Veluwe). De RTG zorgt op deze locaties voor een blijvende zeer geringe toename in stikstofdepositie van maximaal 0,02 mol N/ha/jaar.

Huidig areaal, kwaliteit en trend

Volgens de PAS gebiedsanalyse is sprake van een uitbreiding van het habitatype in de laatste decennia door het ouder en minder voedselarm worden van bosgroeiplaatsen. Met name door te intensief bosbeheer in het verleden, is op veel plaatsen de kwaliteit nog matig. Dit komt tot uiting in een gebrek aan structuur en soortenrijkdom in planten. De kwaliteit is decennialang stabiel en staat niet verder onder druk. Voor de bossen op de Landgoederen, zoals bij Renkum en bij Arnhem, is wel al sprake van een goede kwaliteit op het aspect structuur (ouderdom). De onderbegroeiing is hier kenmerkend voor landgoederen door de aanwezige stinzenflora.

Sturende factoren

Voor dit habitatype speelt de waterhuishouding geen belangrijke rol. Stikstof is in het algemeen de beperkende factor voor de groei van planten in dit habitatype. Het verhoogde aanbod aan stikstof in H9120 Beuken-eikenbossen met hulst komt aanvankelijk tot uitdrukking in een versnelde groei van een aantal soorten, vooral van grassen, blauwe bosbes en beuk. Hierdoor nemen de typische soorten vaatplanten af. Op plaatsen waar voldoende licht tot op de bodem doordringt leidt vermessing eveneens tot een toename van bramen. Kenmerkende korstmossen en mossen kunnen door vermessing verdwijnen, deels door toxiciteit en deels door concurrentie met snelgroeibende stikstofminnende bladmossen. Daarnaast zijn veel kenmerkende paddenstoelen zeer gevoelig voor vermessing. Bij een verhoogde beschikbaarheid van stikstof in de bodem nemen paddenstoelen daardoor sterk in aandeel af en veel kenmerkende soorten verdwijnen (Herstelstrategie H9120 Beuken-eikenbossen met hulst). Het bosbeheer is tevens bepalend voor de kwaliteit van het habitatype. Door in te grijpen in de soortensamenstelling het laten staan en liggen van dood hout en het door natuurlijke veroudering/verjonging verbetert de structuur en de biodiversiteit van het bos. Ondanks de overschrijding van de KDW is mede daardoor de kwaliteit behouden en het oppervlak zelfs toegenomen.

Ecologische beoordeling

Mede door het actueel gevoerde regulier beheer wordt de kwaliteit van het habitatype behouden en neemt het oppervlak zelfs toe ondanks de overschrijding van de KDW. Effecten door stikstofdepositie werken met name door in de soortenrijkdom in planten en mossen. De toename van de RTG is maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. Deze zeer geringe toename kan geen verandering in planten en mossen veroorzaken. Een negatief effect is in deze deelgebieden daarom uitgesloten.

5.12.7 Gebruiksfase: H9120 Deelgebied Stuwwal Doorwerth, Wolfheze**Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie**

De RTG leidt tot een blijvende toename in stikstofdepositie in dit habitatype nabij Wolfheze en op en rond de stuwwal nabij Doorwerth. De maximale blijvende toename in dit deelgebied is 0,03 mol N/ha/jaar.



Huidig areaal, kwaliteit en trend

Huidig areaal en kwaliteit

De stuwwal tussen Doorwerth en Renkum is voor een deel begroeid met H9120 Beuken-eikenbossen met hulst. Ten noorden van de stuwwal komt dit habitatype ook voor bij Wolfheze. De typische soorten (kwaliteitskenmerk) dalkruid, gewone salomonszegel en witte klaverzuring zijn lokaal verspreid in de bossen aan te treffen. De typische soorten hazelworm en boomklever en zwarte specht zijn tevens aanwezig in deze bossen. Bijzondere soorten inheemse planten zijn echter zeldzaam (Natuurmonumenten, 2018). De kwaliteit is voor een groot deel onbekend maar de kwaliteit van de oude bossen bij Wolfheze is goed.

Trend

Het areaal aan dit habitatype neemt toe in het Natura 2000-gebied de Veluwe. Het bosbeheer, maar ook een paar droge zomers, hebben tot kansen voor dit habitatype geleid. Naaldbomen, aangeplant voor productie, zijn gekapt of afgestorven door twee droge jaren en aantasting door de letterzetter. Hierdoor zijn open locaties in bossen ontstaan waar het habitatype zich kan uitbreiden. Deze open locaties zorgen ook voor een meer gevarieerde structuur wat goed is voor de kwaliteit. Soortenrijkdom in planten blijft echter achter (Natuurmonumenten, 2017).

Sturende factoren

Gebiedsspecifieke milieukenmerken

Voor dit habitatype speelt de waterhuishouding geen belangrijke rol. Stikstof is in het algemeen de beperkende factor voor de groei van planten in dit habitatype. Het verhoogde aanbod aan stikstof in H9120 Beuken-eikenbossen met hulst komt aanvankelijk tot uitdrukking in een versnelde groei van een aantal soorten, vooral van grassen, blauwe bosbes en beuk. Hierdoor nemen de typische soorten vaatplanten af. De dominantie van grassen is een voorbijgaande fase, uiteindelijk neemt bosbes en beuk toe. Op plaatsen waar voldoende licht tot op de bodem doordringt leidt vermesting eveneens tot een toename van bramen. Kenmerkende korstmossen en mossen kunnen door vermesting verdwijnen, deels door toxiciteit en deels door concurrentie met snelgroeiende stikstofminnende bladmossen. Daarnaast zijn veel kenmerkende paddenstoelen zeer gevoelig voor vermesting. Bij een verhoogde beschikbaarheid van stikstof in de bodem nemen paddenstoelen daardoor sterk in aandeel af en veel kenmerkende soorten verdwijnen (Herstelstrategie H9120 Beuken-eikenbossen met hulst).

Ondanks de overmaat aan stikstof zijn bossen van goede kwaliteit aanwezig en neemt het oppervlak toe. In delen is zelfs de soortenrijkdom aan stikstofgevoelige mossen hoog (Natuurmonumenten, 2017). Dit komt mede door de ouderdom van het bos waardoor een zeer goede structuur aanwezig is. Voor deze oude bossen bij Wolfheze is daarom stikstof niet het sturende knelpunt.

Beheer

Het beheer richt zich op het verbeteren van structuur (Natuurmonumenten, 2017). Het bos kan zich via beheer sterker ontwikkelen richting structuurrijke bossen. Dat wil zeggen dat het een bos wordt met een groter aantal toekomstige woudreuzen en meer variatie in de leeftijdsopbouw. Het gaat dan over een verbetering op de lange termijn. Het bosbeheer is verder gericht op het bestrijden van Amerikaanse vogelkers en reuzenbalsemien, en kleinschalige selectieve kap van voornamelijk Douglas. Met het gevoerde bosbeheer is het oude bos goed te behouden. Een verbetering in soortenrijkdom in planten blijft echter achter, stikstof is hierbij sturend en beheermaatregelen volstaan niet om de negatieve effecten door stikstof volledig te voorkomen.

Ecologische beoordeling stikstof

Deze bossen hebben ondanks de overmaat aan stikstofdepositie een goede kwaliteit en zijn op bepaalde locaties zeer rijk aan mossen en korstmossen. Voor de bossen op deze locatie wordt daarom geconcludeerd dat de zeer geringe permanente bijdrage van RTG (tot 0,03 mol N/ha/jaar) met zekerheid niet tot negatieve effecten leidt op de instandhoudingsdoelstellingen. De bijdrage is te klein, mede gelet op de gebiedsspecifieke kenmerken en kwaliteit van het habitatype, om een negatief effect op de kwaliteit of uitbreiding van oppervlak te veroorzaken.

5.12.8 Conclusie H9120 Beuken-eikenbossen met hulst

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.13 H9190 Oude eikenbossen

5.13.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
H9190	0,02	1018 ha	0,03	1232 ha

5.13.2 Algemene omschrijving habitatype

Het habitatype betreft eiken-berkenbossen op leemarme zandbodems, waarvan de boomlaag en/of de bosgroeiplaats oud is. Het habitatype komt voor op kalkarme, zeer voedselarme, vochtige tot droge zandgronden, vaak met een duidelijk podzolprofiel. De bodem wordt enkel gevoed door regenwater, waardoor uitspoeling van mineralen naar de diepere ondergrond optreedt. In de boomlaag van H9190 Oude eikenbossen domineren zomereiken en ruwe berk. De ondergroei is door de arme bodem doorgaans soortenarm en bestaat vooral uit zuurminnende dwergstruiken, grassen, mossen en paddenstoelen. De mantel- en zoomgemeenschappen van dit bostype zijn van wezenlijk belang voor de soortensamenstelling van het habitatype. Het habitatype is in het algemeen ontstaan in het heide- en stuifzandlandschap. Zij onderscheiden zich daarmee van de bossen op de wat rijkere zandgronden (habitatype H9120 Beuken-eikenbossen met hulst), die overigens ook oud zijn en een boomlaag van eiken kunnen hebben. (Ministerie van LNV, 2008).

5.13.3 Instandhoudingsdoelstelling

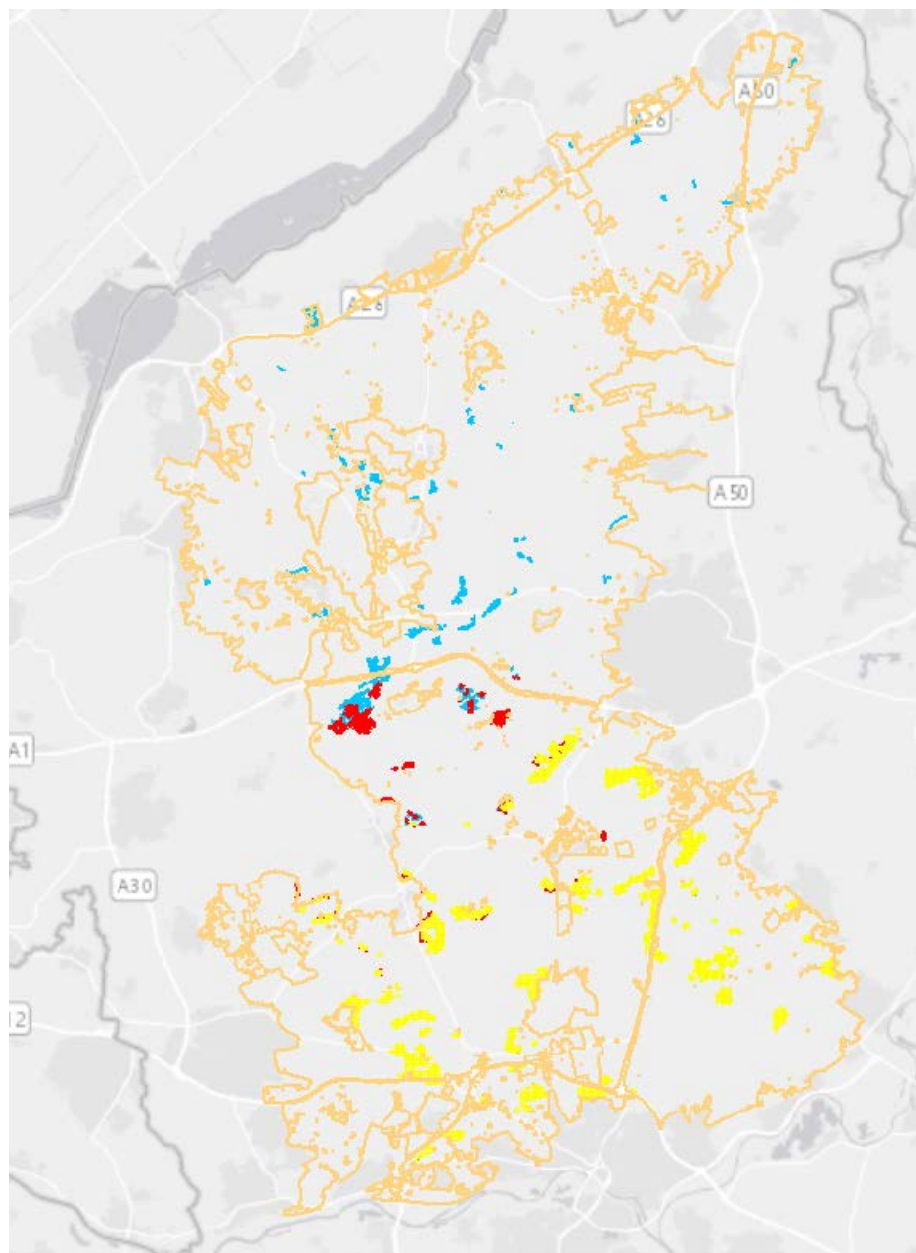
	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	1.779 ha	Matig tot lokaal goed
Trend	Negatief	Negatief

5.13.4 Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er een depositie van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar in 1232 ha van het habitatype. Deze depositie is te tijdelijk, namelijk maximaal een jaar, en te laag om een negatief effect op de instandhoudingsdoelstelling te veroorzaken.

5.13.5 Gebruiksfas: Deelgebieden

In figuur 5.25 staat het totale areaal aan H9120 en het deel met een toename in stikstofdepositie op kaart weergegeven.

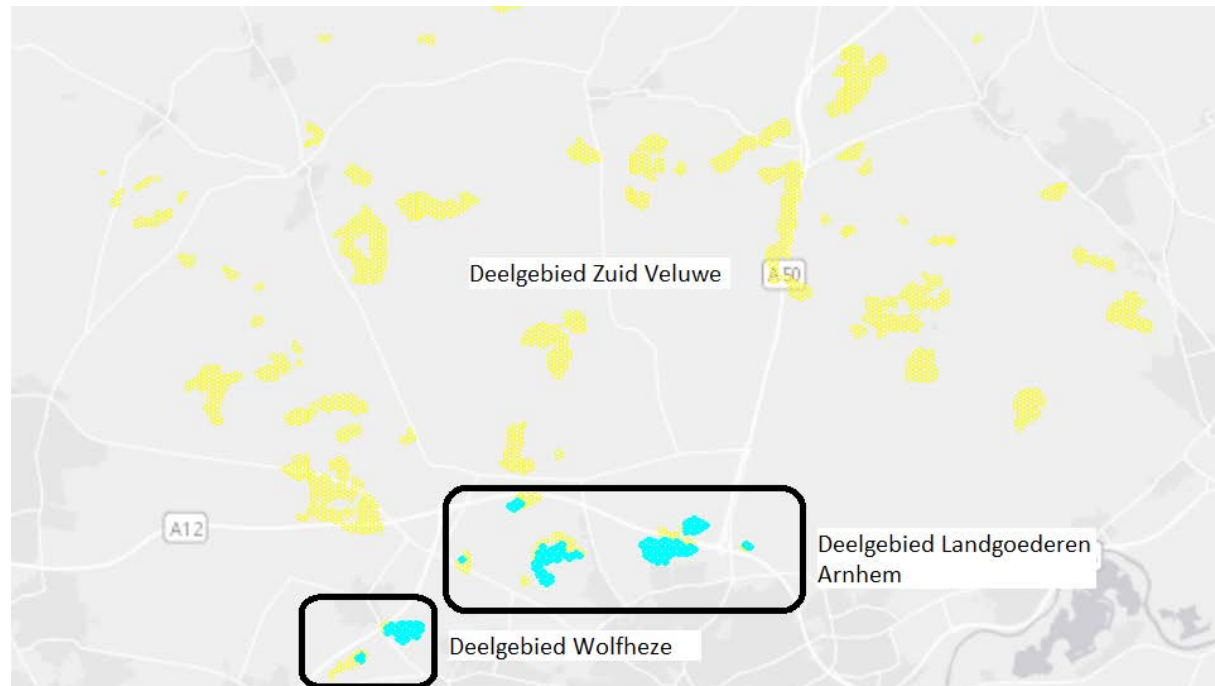


- Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase
- Depositie alleen tijdens aanlegfase
- Geen depositie

Figuur 5.25 H9190Oude eikenbossen in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot stikstofdepositie

Het gebied is te verdelen in de volgende deelgebieden (zie figuur 5.26):

- Wolfheze: maximaal 0,02 mol N/ha/jaar
- Landgoederen Arnhem: maximaal 0,02 mol N/ha/jaar
- Overige bossen Zuid Veluwe: maximaal 0,01 mol N/ha/jaar



Figuur 5.26 Hexagonen met H9190 en toename in stikstof (AERUS 2020). Verdeeld in drie deelgebieden.

In geel: deposities tot 0,01 mol N/ha/jaar. In blauw: deposities tot 0,02 mol N/ha/jaar

5.13.6 Gebruiksfase: H9190 Deelgebied Zuid Veluwe

Hoewel het verschillende bossen betreft over een groot oppervlak worden deze vanwege de vergelijkbare situatie en effecten gezamenlijk behandeld. Een klein deel betreft zoekgebied van het habitattypen, hierin wordt in de ecologische beoordeling geen onderscheid gemaakt.

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

De RTG zorgt op in dit deelgebied voor een blijvende toename in stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar.

Huidig areaal, kwaliteit en trend

Volgens de PAS gebiedsanalyse is sprake van een lichte afname oppervlakte door successie naar H9120 Beuken-eikenbossen met hulst en/of verlies aan basiskwaliteit. De kwaliteit is sinds ca. 1950 achteruit gegaan.



Sturende factoren

Voor dit habitatype speelt de waterhuishouding een wisselende rol. Er zijn zowel vochtige als uitgesproken droge varianten aanwezig. Voor de vochtige varianten kan de kwaliteit mede worden beïnvloed door grondwateronttrekkingen, gelet op het grote areaal aan bos verschilt dit per locatie. Bij een te lage grondwaterstand valt een deel buffering en aanvoer mineralen in de wortelzones weg in de toch al voedselarme, zure gronden. Daarnaast is het bosbeheer in het verleden gericht op productie, monocultuur, veiligheid en opruimen in plaats van dood hout laten liggen en soorten- en structuurrijk bos. Zowel waterhuishouding als bosbeheer hebben de kwaliteit van het habitatype daarom (deels) beïnvloed.

Dit bostype is van nature stikstof gelimiteerd. Een verhoogde instroom van stikstof zorgt aanvankelijk voor een verhoogde productie van het bosesysteem (zowel bomen als ondergroei). Hierdoor neemt de soortenrijkdom en bedekking in vaatplanten af. Het effect van de stikstofdepositie op de H9190 Oude eikenbossen is complex. De dominante en veelal enige boomsoort van dit bostype (Zomereik) heeft een hoge zuurtolerantie, echter verdergaande verzuring leidt ook tot versnelde uitspoeling van basen en daarmee tot vermindering van de vitaliteit van de bomen.

Beheer

Het bos kan zich via beheer sterker ontwikkelen richting structuurrijke bossen. Met het gevoerde integraal bosbeheer is het bos goed te behouden. De kwaliteit van dit habitatype wordt (naast stikstof) ook sterk bepaald door de invasieve rol van grove den, Amerikaanse eik en Amerikaanse vogelkers. Terugdringen van deze soorten kan zorgen voor verbetering van de kwaliteit, ook in overbelaste situaties. Daar komt bij dat de ondergroei van dit habitatype sowieso van nature een lage bedekking heeft en relatief soortenarm is (met uitzondering van overwegend algemene paddenstoelensoorten en mossen).

Ecologische beoordeling

De toename van de RTG is maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. De effecten van stikstofdepositie werken met name door in de soortenrijkdom van planten, mossen, korstmossen en paddenstoelen. Een zeer geringe toename van 0,01 mol N/ha/jaar is echter te laag om een effect te kunnen hebben op deze soortenrijkdom. Tegen de achtergrond van de toenemende ouderdom van eikenopstanden en gericht exotenbeheer is het zeer kleine beetje stikstof verwaarloosbaar om de kwaliteit te beïnvloeden. De toename in stikstofdepositie door de RTG werkt daarom niet door in de kwaliteit of het oppervlakte van het habitatype in dit deelgebied. Een negatief effect op het habitatype is in dit deelgebied daarom met zekerheid uitgesloten.

5.13.7 Gebruiksfase: H9190 Deelgebieden Landgoederen Arnhem

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

De RTG zorgt op deze locaties voor een blijvende toename in stikstofdepositie van 0,01 tot maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. Het is onder te verdelen in de bossen bij Klimmendaal, het Maasbergse bos, Warnsborn en de bossen bij Arnhem.

Huidig areaal, kwaliteit en trend

Het habitatype in het Maasbergse bos en bij Klimmendaal is van goede kwaliteit (habitattypenkaart provincie Gelderland, 2020). De kwaliteit van het habitatype in Warnsborn en nabij Arnhem is onbekend.

Sturende factoren

Dit bostype is van nature stikstof gelimiteerd. Een verhoogde instroom van stikstof zorgt aanvankelijk voor een verhoogde productie van het boscossysteem (zowel bomen als ondergroei). Hierdoor neemt de soortenrijkdom en bedekking in vaatplanten af. Het effect van de stikstofdepositie op de H9190 Oude eikenbossen is complex. De dominante en veelal enige boomsoort van dit bostype (Zomereik) heeft een hoge zuurtolerantie, echter verdergaande verzuring leidt ook tot versnelde uitspoeling van basen en daarmee tot vermindering van de vitaliteit van de bomen. Aangezien de groeiplaats van dit habitatype in ons land zeer voedselarm en relatief slecht gebufferd is, is het aannemelijk dat het netto-effect (zeer) negatief zal zijn. De bossen in de deelgebied zijn echter deels van goede kwaliteit ondanks de overmaat aan stikstof

Beheer

Het bos kan zich via beheer sterker ontwikkelen richting structuurrijke bossen (zie voorgaande paragraaf). Met het gevoerde integraal bosbeheer is het bos goed te behouden.

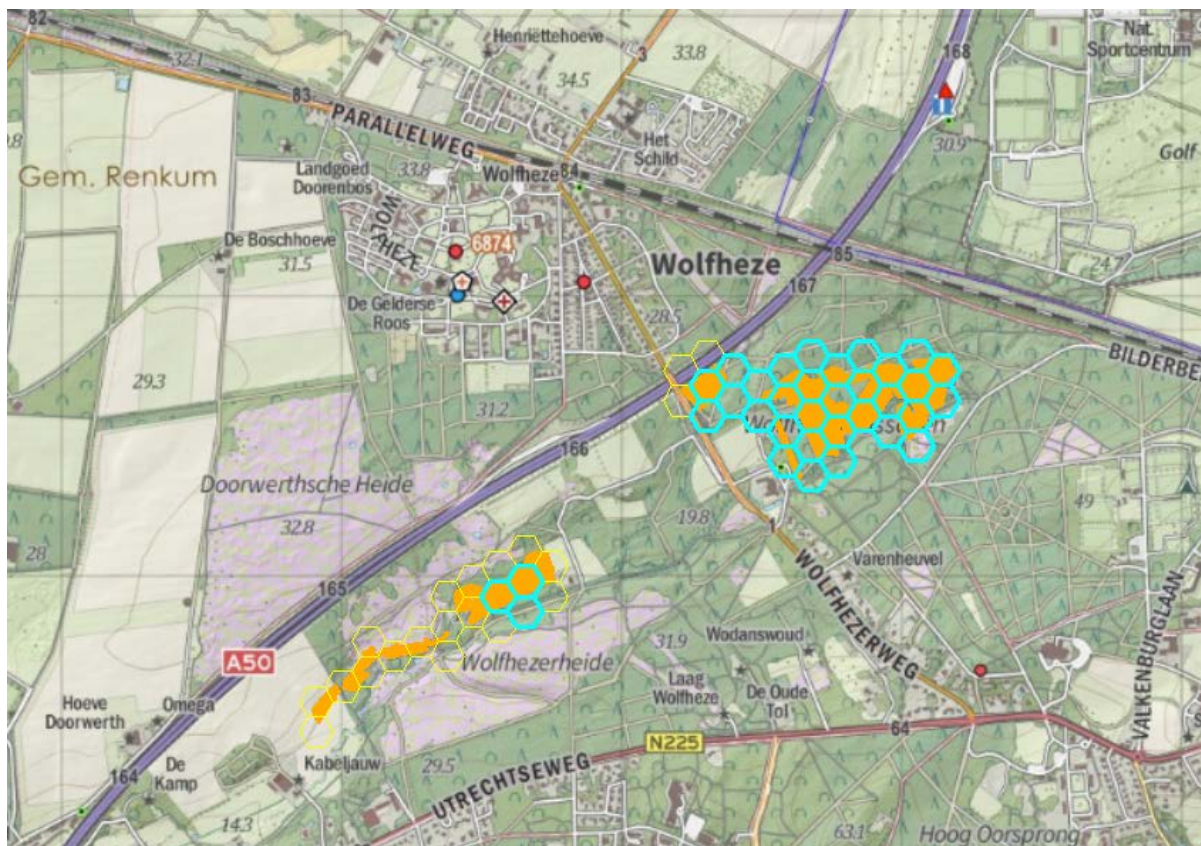
Ecologische beoordeling

De toename van de RTG is maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. De effecten van stikstofdepositie werken met name door in de soortenrijkdom van planten, mossen, korstmossen en paddenstoelen. Een toename van 0,02 mol N/ha/jaar is echter te laag om een effect te kunnen hebben op deze soortenrijkdom. De toename in stikstofdepositie door de RTG werkt daarom niet door in de kwaliteit of het oppervlak van het habitatype in dit deelgebied. Een negatief effect op het habitatype is in dit deelgebied daarom met zekerheid uitgesloten.

5.13.8 Gebruiksfase: H9190 Deelgebied Wolfheze

Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

De RTG leidt tot een blijvende toename in stikstofdepositie in H9190 Oude eikenbossen nabij Wolfheze. Het betreft t een blijvende toename van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar (zie figuur 5.27).



Figuur 5.27 Hexagonen met H9190 en toename in stikstof (AERUS 2020). Deelgebied Wolfheze.

In geel: deposities tot 0,01 mol N/ha/jaar. In blauw: deposities tot 0,02 mol N/ha/jaar

Huidig areaal, kwaliteit en trend

Huidig areaal en kwaliteit

Figuur 5.28 geeft een sfeerimpressie van dit habitatype tijdens een veldbezoek in mei 2020. De typische soort hengel komt aan de bosranden voor en de typische mossoort kussentjesmos is verspreid in het bos aanwezig. Ook de typische vogelsoorten matkop en wespendif ontbreken niet. Tenslotte zijn er waarnemingen van de typische paddenstoelsoort hanenkam. De typische soorten zijn daarom goed vertegenwoordigd. Er zijn echter weinig open plekken waar lichtminnende kruiden en vestiging van loofbomen kan optreden. Bijna al het bos heeft een ondergroei die veelal bestaat uit bochtige smele, blauwe bosbes of stekelvarens, ook met pijpenstrootje of adelaarsvaren.

In Wolfheze is het habitattype echter met goede kwaliteit aanwezig. Dit deel bestaat uit minstens 200 jaar oud bos met een uitstekende structuur. Er zijn weinig plekken in Nederland en zelfs in West-Europa die zich hiermee kunnen vergelijken. Een flink deel van de bomen is zo oud dat (natuurlijke) aftakeling optreedt. Dat is zeer zeldzaam in Nederland. Er is hier veel dood hout, zowel staand als liggend. De delen met oud bos zijn rijk aan mossen, levermosses en korstmossen. Deze mossen zijn zeer gevoelig voor stikstofdepositie. De rijkdom aan mossen en korstmossen is een indicatie dat op deze locatie stikstof niet het sturende knelpunt is.

De typische soorten (kwaliteitskenmerk) dalkruid, gewone salomonszegel en witte klaverzuring zijn lokaal verspreid in de bossen aan te treffen. De typische soorten hazelworm en boomklever en zwarte specht zijn tevens aanwezig in deze bossen (Natuurmonumenten, 2018).

In het gehele deelgebied is de kwaliteit van het habitattype als goed beoordeeld (provincie Gelderland, 2020).

Trend

Naaldbomen, aangeplant voor productie, zijn gekapt of afgestorven door twee droge jaren of door aantasting van de letterzetter (Natuurmonumenten). Hierdoor zijn open locaties in bossen ontstaan waar het habitattype zich kan uitbreiden. Deze open locaties zorgen ook voor een meer gevarieerde structuur wat goed is voor de kwaliteit. De trend in kwaliteit is daarom als stabiel beoordeeld.



Figuur 5.28 Sfeerimpressie H9190 Oude eikenbossen bij Wolfheze (mei 2020)

Sturende factoren

Zie beschrijving bij voorgaande deelgebieden.

Ecologische beoordeling stikstof

Het areaal en de kwaliteit van het habitatype blijft mede dankzij beheermaatregelen behouden, ondanks de overmaat aan stikstofdepositie. Het ingezette beheer zal tevens een kwaliteitsimpuls met zich mee brengen met name voor de structuur van de bossen. De toename in stikstofdepositie zal daar geen negatief effect op veroorzaken. Er is daarom geen effect op de uitbreiding van het oppervlak of de verbetering van de kwaliteit. In het habitatype in dit deelgebied zijn tevens zeldzame en stikstofgevoelige soorten mossen en korstmossen aanwezig. De rijkdom aan mossen en korstmossen is een indicatie dat op deze locatie stikstof niet het sturende knelpunt is. De toename van de RTG is maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. De effecten van stikstofdepositie werken met name door in de soortenrijkdom van planten, mossen, korstmossen en paddenstoelen. Een toename van 0,02 mol N/ha/jaar is echter te laag om een effect te kunnen hebben op deze soortenrijkdom. De toename in stikstofdepositie door de RTG werkt daarom niet door in de kwaliteit van het habitatype in dit deelgebied. Een negatief effect op het habitatype is in dit deelgebied daarom met zekerheid uitgesloten.

5.13.9 Conclusie H9190 Oude eikenbossen

Significant negatieve effecten zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

5.14 H91E0C Beekbegeleidende bossen

5.14.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
H91E0C	0,02	1018 ha	0,03	3,7 ha

5.14.2 Algemene omschrijving habitatype

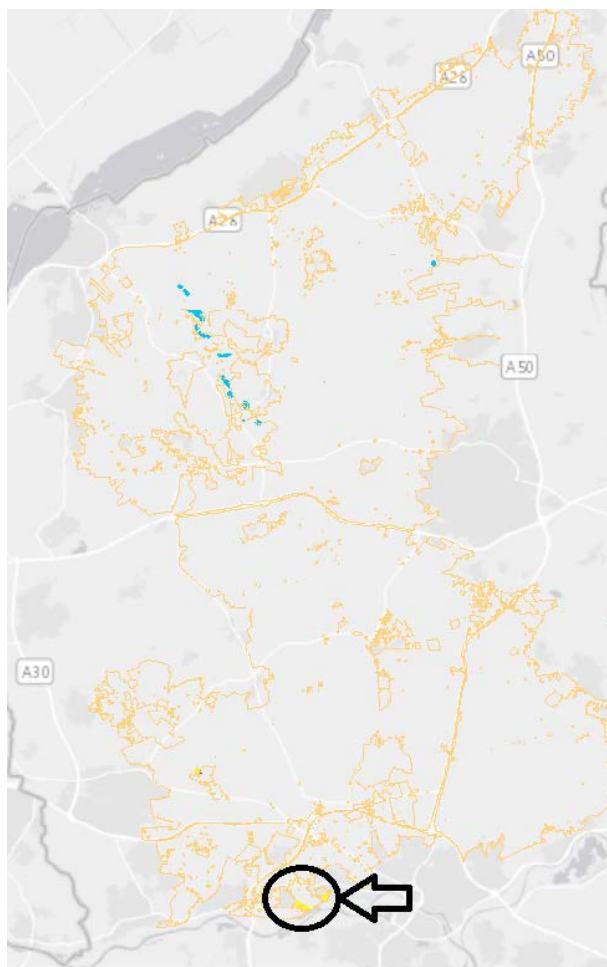
De beekbegeleidende essenbossen in beekdalen en langs kleinere rivieren van de hogere zandgronden vertonen veel overeenkomst met het vochtige hardhoutooibos. Ze bezitten echter een typische ondergroei met een bijzonder uitbundig voorjaarsaspect. Het prioritaire habitatype komt vooral voor in beekdalen en laag gelegen delen van de hogere zandgronden, op plekken die onder invloed staan van overstromend beekwater en/of gevoed worden door grondwater dat afkomstig is van aangrenzende hoger gelegen gebieden. Door voeding met oppervlaktewater en grondwater zijn de standplaatsen relatief rijk aan basen en nutriënten. Op de natste plaatsen is sprake van het bostype Elzenzegge-elzenbroek. Hoewel het type niet strikt gebonden is aan kwel, komen goed ontwikkelde vormen ervan vooral voor op plekken die gevoed worden door grondwater.

5.14.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Verbetering
Huidige situatie	16 ha	Matig tot lokaal goed
Trend	Negatief	Negatief

5.14.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 5.29 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Voor dit habitatype is geen onderscheid in aanlegfase en gebruiksfase. In beide fase is op dezelfde locaties een stikstofdepositie. Tijdens de aanlegfase is dat echter 0,03 mol N/ha/jaar voor slechts een tijdelijke depositie van maximaal een jaar. In de gebruiksfase is dat een blijvende depositie 0,02 mol N/ha/jaar.



 Depositie tijdens aanleg- en gebruiksfase

 Geen depositie

Figuur 5.29 H91E0C in het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot stikstofdepositie



Figuur 5.30 Detailkaart Veluwe: hexagonen met H91E0C met toename in stikstof (AERUS 2020)

5.14.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Volgens de PAS gebiedsanalyse (2017) gaat zowel het oppervlak als de kwaliteit van het habitatype op de Veluwe langzaam achteruit.

5.14.6 Sturende factoren

Beekbegeleidende bossen zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Stikstofdepositie leidt tot verzuring, vermessing en dominantie van snelgroeiende soorten. Dit werkt met name door in de soortenrijkdom in planten. In de Veluwse Beekbegeleidende bossen is sprake van verdroging onder invloed van ontwatering, waterwinning en verdieping/insnijding van beekbodems (Bijlsma et al., 2008). Vochtminnende soorten zoals kruipend zenegroen, speenkruid en echte valeriaan nemen daardoor af en tegelijkertijd nemen stikstofminnende soorten toe zoals grote brandnetel, hennepnetel en vogelmuur. In Natura 2000-gebied Veluwe is het vooral de combinatie van een overmaat aan stikstofdepositie die vat krijgt op het habitatype vanwege de verdroging en wegvallen van de basen en nutriënten. Dit te samen zorgt voor een achteruitgang in kwaliteit van deze bossen. Op basis van de waargenomen soorten (NDFF) en de PAS gebiedsanalyse is in dit deelgebied verdroging geen knelpunt voor dit habitatype. In de gebiedsanalyse worden ook geen maatregelen genomen om de hydrologische situatie op deze locaties te verbeteren.

5.14.7 Ecologische beoordeling

Tijdens de aanleg is een effect, gelet op de kleine en vooral tijdelijke toename, uitgesloten. De toename van de RTG tijdens de gebruiksfase is maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. Bij een goede hydrologische situatie (ontbreken van effecten door verdroging) zoals in dit deelgebied aanwezig is, is stikstof geen belangrijke sturende factor. De zeer beperkte toename is te laag om op deze locatie door te kunnen werken in de kwaliteit of het oppervlak van het habitatype. Negatieve effecten op het habitatype zijn daarom met zekerheid uitgesloten.

5.15 Tapuit

5.15.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Het potentiële stikstofgevoelige leefgebied in de Veluwe bestaat uit de habitattypen H2310 Stuiwandheiden met struikheide, H2320 Kraaiheide, H2330 Zandverstuivingen, H4030 Droge heiden en H6230 Heischrale graslanden. In voorgaande paragrafen is reeds behandeld dat de stikstofdepositie vanuit de RTG de kwaliteit van deze habitattypen niet aantast. Een effect op de tapuit is daarmee tevens uitgesloten. Daarnaast zijn de volgende stikstofgevoelige leefgebiedtypen van belang: Lg09 Droog struisgrasland en Lg4030 Droge heiden. Deze leefgebiedtypen worden in deze paragraaf behandeld. Een deel betreft zoekgebied, hierin wordt in de ecologische beoordeling geen onderscheid gemaakt.

Tapuit	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
Lg09	0,01	189	0,02	598
Lg4030	0,02	710	0,03	941

5.15.2 Algemene omschrijving

Het broedgebied van de tapuit bestaat uit open, schaars begroeid, doorgaans zandig terrein met lage begroeiing afgewisseld met kale plekken. Dit biotoop is te vinden in duinen, heidegebieden met voldoende zandige delen, grote recente brand- en kapvlakten, hoogveen- en stuifzandgebieden. Belangrijk is dat er enige uitzichtplekken zijn zoals zand- en steenhopen, boomstronken en palen. De soort nestelt in holtes in de grond, vaak in konijnenholen, maar ook in steenhopen en onder takkenbossen of stobben. Voedsel zoekt de tapuit al lopend door 'rennen-pikken-rennen'. Voor deze foerageertechniek is open grond of een gebied met zeer lage vegetaties nodig. Door konijnen intensief begraaide terreinen zijn daarom belangrijk leefgebied voor de tapuit (Ministerie van LNV, 2008).

5.15.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit	Populatie
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering	100 broedparen
Huidige situatie	Soort is verdwenen	Soort is verdwenen	Soort is verdwenen
Trend	Negatief	Negatief	Negatief

5.15.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

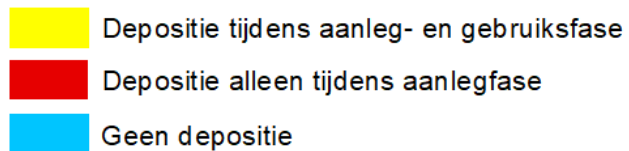
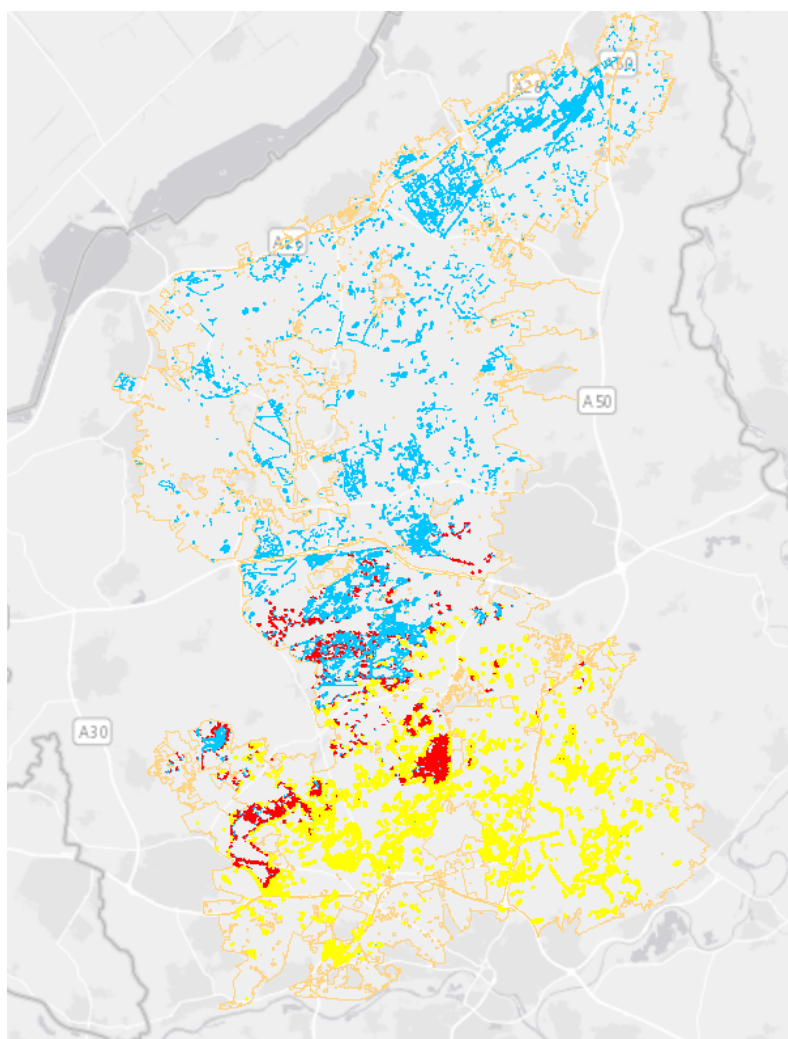
De tapuit is als broedvogel uit het Natura 2000-gebied de Veluwe verdwenen. Er is daarom geen actueel bezet leefgebied aanwezig. In totaal is binnen het Natura 2000-gebied meer dan 17.000 ha aan potentieel leefgebied aanwezig voor de tapuit. In figuur 5.31 staat de stikstofdepositie op de leefgebiedtypen Lg09 en Lg4030 op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is in 1539 ha van de stikstofgevoelige leefgebiedtypen een depositie van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar.

Gebruiksfase

In de gebruiksfase is dit 0,02 mol N/ha/jaar in 899 ha.



Figuur 5.31 Lg09 en Lg4030 inclusief zoekgebieden het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot stikstofdepositie



5.15.5 Ecologische beoordeling stikstof

Tijdens de aanleg is een effect, gelet op de kleine en vooral tijdelijke toename, uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase is een zeer geringe bijdrage in een deel van het (potentiële) leefgebied van de tapuit. Deze bijdrage is gering dat deze geen verzurende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van dit habitatype. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken in de vegetatiesamenstelling of insectenaanbod (voedsel voor tapuit). De zeer geringe toename in stikstofdepositie door de RTG werkt daarom niet door in de kwaliteit of het oppervlak van het leefgebied van deze soort. Een negatief effect is daarom met zekerheid uitgesloten.

5.15.6 Conclusie Tapuit

Significant negatieve effecten zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op de mogelijke uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het leefgebied van deze soort.

5.16 Boomleeuwerik

5.16.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Het potentiële stikstofgevoelige leefgebied in de Veluwe bestaat uit de habitattypen H2310 Stufzandheiden met struikhei, H2320 Kraaiheide, H2330 Zandverstuivingen, H4030 Droge heiden en H6230 Heischrale graslanden. In voorgaande paragrafen is reeds behandeld dat de stikstofdepositie de kwaliteit van deze habitattypen niet aantast. Een effect op de boomleeuwerik is daarmee tevens uitgesloten. Daarnaast zijn de volgende stikstofgevoelige leefgebiedtypen van belang: Lg09 Droog struisgrasland en Lg4030 Droge heiden. Deze leefgebiedtypen worden in deze paragraaf behandeld. Een deel betreft zoekgebied, hierin wordt in de ecologische beoordeling geen onderscheid gemaakt.

Boomleeuwerik	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
Lg09	0,01	189	0,02	598
Lg4030	0,02	710	0,03	941

5.16.2 Algemene omschrijving

Boomleeuweriken broeden in Nederland nagenoeg uitsluitend op zandgronden, zowel in Oost- en Midden-Nederland als in de kustduinen. Ze nestelen hier op halfopen heidevelden met wat opslag en boomgroei, in door haarmossen vastgelegde randen van zandverstuivingen, niet te kleine kapvlakten (minimaal enkele hectares) met bosaanplant tot 5 à 6 jaar oud (optimaal is 3 tot 4 jaar), recente brandvlaktes en zandige duinheiden en duingraslanden. Enige landschappelijke structuur is gewenst; aaneengesloten eenvormige lage vegetaties, waaronder boomloze heidevelden, zijn ongeschikt. (Ministerie van LNV, 2008)

5.16.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit	Populatie
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Behoud	2400 broedparen
Huidige situatie	Onbekend	Onbekend	1200 broedparen (2109)
Trend	Onbekend	Onbekend	Licht negatief

5.16.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

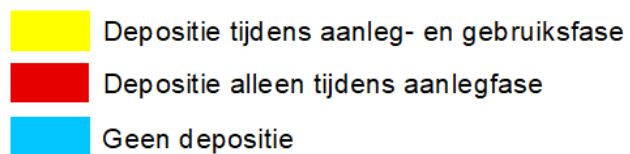
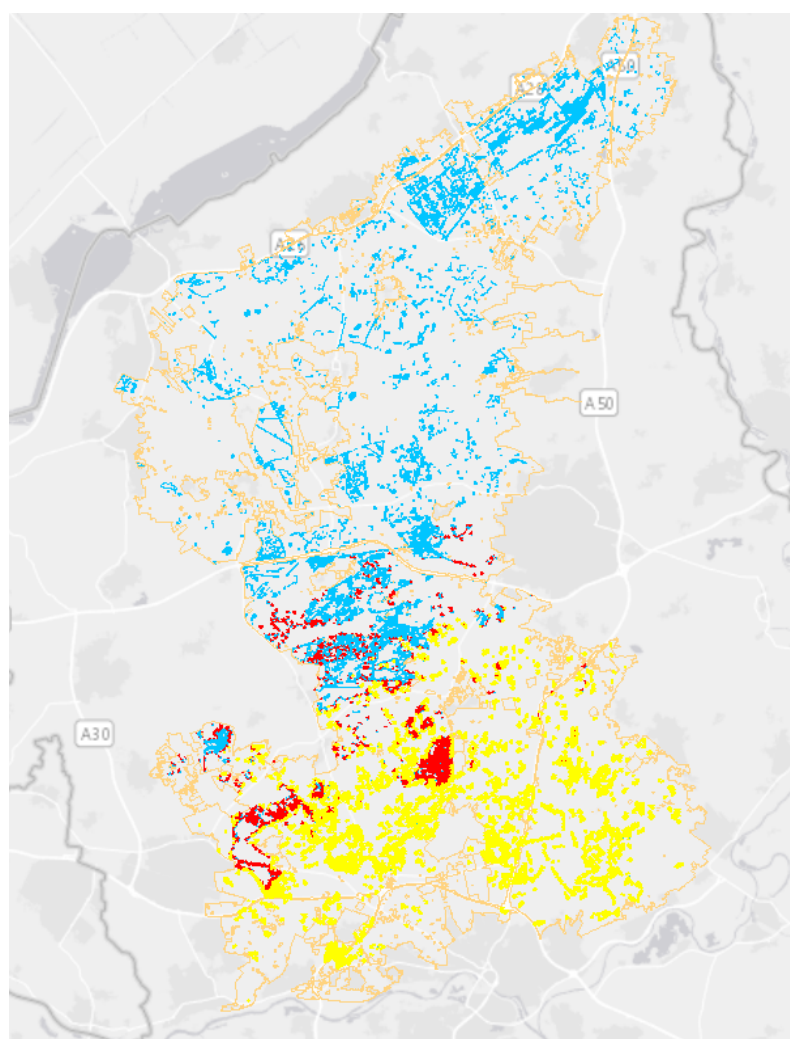
In totaal is binnen het Natura 2000-gebied meer dan 60.000 ha aan leefgebied aanwezig waarvan 17.000 ha aan stikstofgevoelig leefgebied. In figuur 5.32 staat de stikstofdepositie op de leefgebiedtypen Lg09 en Lg4030 op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is in 1539 ha van de stikstofgevoelige leefgebiedtypen een depositie van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar.

Gebruiksfase

In de gebruiksfase is dit 0,02 mol N/ha/jaar in 899 ha.



Figuur 5.32 Lg09 en Lg4030 inclusief zoekgebieden het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot stikstofdepositie

5.16.5 Ecologische beoordeling stikstof

De aantallen zijn maar de helft van de doelstelling van 2.400 broedparen en de trend vanaf de eeuwwisseling tot heden is licht negatief, in tegenstelling tot de positieve landelijke trend. Een eenduidige reden is hiervoor niet te geven, waarschijnlijk is het een gevolg van een combinatie van de verzuring en vermesting door hoge stikstofdepositie, een toename van de recreatiedruk en een veranderd bosbeheer met kleinere kapvlaktes (Vogel, 2018). De boomleeuwerik is als pioniersoort afhankelijk van open zandige of schaars begroeide plekken op heidevelden, jonge stuifzanden die deels door haarmos zijn vastgelegd. In bosgebieden is de aanwezigheid van grote open plekken in de vorm van storm- of kapvlaktes van belang. Zowel veranderingen in bosbeheer die leiden tot een afname van grote open vlaktes als het dichtgroeien van halfopen heideterreinen en stuifzanden, voornamelijk als gevolg van het wegvallen van schapen- en konijnen-begrazing en een overmaat aan stikstofdepositie, zijn daarom een belangrijk knelpunt (Nijssen et al., 2019). Stikstofdepositie is met name een knelpunt voor de open zandige schaars begroeide plekken zoals in de habitattypen H2310 Stuifzandheiden met struikhei en H2330 Zandverstuivingen. In deze habitattypen veroorzaakt de RTG zoals hiervoor aangegeven geen effect door stikstofdepositie. Het overgrote deel van het leefgebied van de boomleeuwerik binnen het Natura 2000-gebied is niet stikstofgevoelig. Meer dan 60.000 ha aan leefgebied in de Veluwe is niet gevoelig voor stikstof tegenover 17.000 ha aan stikstofgevoelig leefgebied (PAS gebiedsanalyse de Veluwe, 2017).

Tijdens de aanleg is een effect, gelet op de kleine en vooral tijdelijke toename uitgesloten. Een zeer geringe permanente toename van 0,02 mol N/ha/jaar tijdens de gebruiksfase is bovendien te laag om een effect te kunnen hebben op de leefgebiedtypen van de boomleeuwerik. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken in de vegetatiesamenstelling of insectenaanbod (voedsel voor tapuit). De zeer geringe toename in stikstofdepositie door de RTG werkt daarom niet door in de kwaliteit of het oppervlak van het leefgebied van deze soort. Een negatief effect is daarom met zekerheid uitgesloten.

5.16.6 Conclusie Boomleeuwerik

Significant negatieve effecten zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op het behoud van areaal en kwaliteit van het leefgebied van deze soort.

5.17 Duinpieper

Het stikstofgevoelig leefgebied van de duinpieper beperkt zich tot de habitattypen H2310 en H2320. Deze habitattypen zijn hiervoor al behandeld waarbij is geconcludeerd dat negatieve effecten zijn uitgesloten. De stikstofdepositie leidt niet tot een verandering in vegetatiesamenstelling of insectenaanbod. Effecten op de duinpieper zijn daarom uitgesloten. RTG heeft geen invloed op het oppervlak en kwaliteit van het leefgebied van deze soort.

5.18 Zwarte specht

5.18.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Het potentiële stikstofgevoelige leefgebied in de Veluwe bestaat uit de habitattypen H9120 Beuken- en eikenbossen met hulst en H9190 Oude eikenbossen. In voorgaande paragrafen is reeds behandeld dat de stikstofdepositie vanuit de RTG de kwaliteit van deze habitattypen niet aantast. Een effect op de zwarte specht is daarmee tevens uitgesloten. Daarnaast zijn de volgende stikstofgevoelige leefgebiedtypen van belang: Lg13 Bos van arme zandgronden en Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden. Deze leefgebiedtypen worden in deze paragraaf behandeld. Een deel betreft zoekgebied, hierin wordt in de ecologische beoordeling geen onderscheid gemaakt.

Zwarte specht	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
Lg13	0,02	11.249	0,03	14.641
Lg14	0,03	10.400	0,04	12.176

5.18.2 Algemene omschrijving

De zwarte specht leeft in oude bossen van minimaal 100 ha, ook middeloude bossen mits oude lanen van beuk, Amerikaanse eik en eik aanwezig zijn. De soort is vrijwel exclusief aan zandgronden gebonden. De zwarte spechten hakken hun nestplaatsen doorgaans uit in oude beuken en Amerikaanse eiken, in mindere mate ook in grove dennen, dikke populieren en abelen. Zijn voedsel zoekt de zwarte specht meestal in oud bos, vooral in bos van oude grove dennen waarin boomstammen met een ruwe schors overheersen. Het voedsel bestaat uit larven van houtbewonende kevers die hij zoekt in dood staand of op de grond liggend hout. De zwarte specht foerageert vaak laag op stammen en stronken (< 1,5 meter) omdat dit deel pas als laatste uitdroogt en er daarom de meeste prooien zijn te vinden. Bij bomen met 'vers' dood hout en bomen die in een dicht bos staan (en dus minder snel uitdrogen) zijn over de gehele stam keverlarven te vinden; omdat foerageersporen hoog in de bomen minder opvallen worden deze wellicht onderschat (Nijssen et al., 2019). Het foerageergebied kan zich uitstrekken tot enkele kilometers rond de nestplaats.

5.18.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit	Populatie
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Behoud	400 broedparen
Huidige situatie	Ca. 60.000 ha aan potentieel leefgebied	Varieert van redelijk tot goed	393 broedparen (Draagkracht schatting Sovon 2015)
Trend	Onbekend	Onbekend	Onbekend

5.18.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

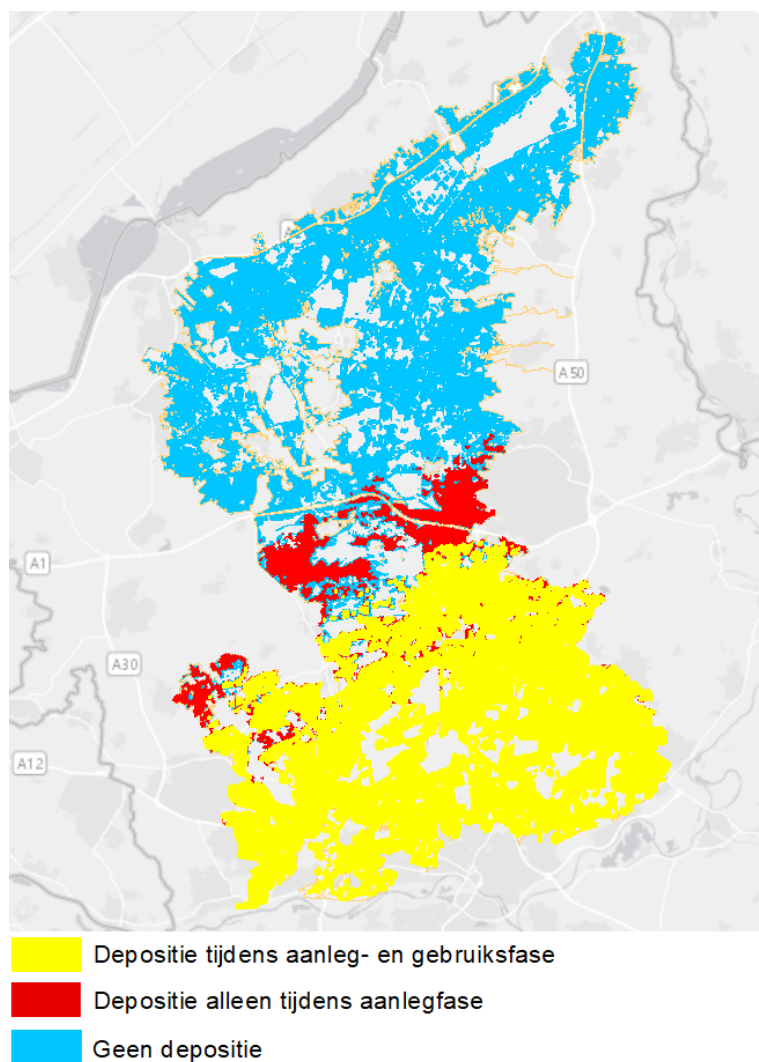
In totaal is meer dan 60.000 ha aan potentieel leefgebied in het Natura 2000-gebied aanwezig. In figuur 5.33 staat de stikstofdepositie op de leefgebiedtypen Ig13 en Ig14 op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is in 26.817 ha van de stikstofgevoelige leefgebiedtypen een depositie van maximaal 0,04 mol N/ha/jaar.

Gebruiksfase

In de gebruiksfase is dit 0,03 mol N/ha/jaar in 21.649 ha.



Figuur 5.33 Lg13 en Lg14 inclusief zoekgebieden het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot stikstofdepositie

5.18.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Huidig areaal en kwaliteit

In figuur 5.34 staat een sfeerimpressie van Lg13 Bos van arme zandgronden en Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden nabij Wolfheze. Gelet op de delen met oud en structuurrijk bos zijn de bossen bij Wolfheze als leefgebied voor de zwarte specht van redelijk tot goede kwaliteit.

Trend

De huidige trend van de zwarte specht op de Veluwe is moeilijk te beoordelen, maar waarschijnlijk licht negatief (Nijssen et al., 2019).



Figuur 5.34 Sfeerimpressie Lg14 (links) en Lg13 (rechts) nabij Wolfheze (mei 2020)

5.18.6 Sturende factoren

Gebiedsspecifieke milieukenmerken

De PAS gebiedsanalyse, het beheerplan en het profieldocument noemen mieren(poppen) als een van de belangrijkste voedselbronnen voor de zwarte specht. Met name die mieren die op de grond leven. Aangezien juist deze mierenpopulaties achteruitgaan door een overmaat aan stikstof leek een negatief effect op de zwarte specht zo goed als zeker. Uit onderzoek van Stichting Bargerveen, Sovon en Stichting Biosfeer (2020) en het Soortenherstelprogramma (Nijssen et al., 2019) komen echter andere resultaten naar voren. In Nederland bestaat het dieet van nestjongen voor het grootste deel uit larven van boktorren (70-80 % in biomassa). Het dieet van de nestjongen bestaat voor een veel kleiner deel uit wegmieren (20-25 %; vooral Humusmier *Lasius platythorax*) en grotere bosmieren (5 %) (ongepubliceerde gegevens Sovon/Stichting Bargerveen/Stichting Biosfeer). De keverlarven betreffen vrijwel allemaal soorten die in naaldbout leven en achteruit gaan.

Een vermindering van voedselaanbod in de vorm van houtbewonende keverlarven door verandering in bosbeheer is zeer aannemelijk, ondanks de toename van dood hout in bossen (uit: Nijssen et al., 2019). Stikstofdepositie speelt daarbij geen rol van betekenis. Wegmieren zijn zeer algemeen en doordat zij geen specifieke voorkeur hebben voor stikstofgevoelig leefgebied is ook het belang van stikstofdepositie voor deze soortgroep verwaarloosbaar.

Het negatieve effect door stikstof op het voedselaanbod is daarom van ondergeschikt belang, in tegenstelling tot wat eerder werd gedacht. Dit was namelijk gecorreleerd aan het negatieve effect op mieren die afnemen door vervuiling van de bosbodem. Grotere bosmieren, waarvoor stikstofdepositie van belang is, maken echter voor slechts een zeer beperkt deel uit van het voedselaanbod. De kevers in het dode hout zijn niet gevoelig voor vervuiling van de onderbegroeiing. De meeste larven zijn te vinden in naaldbomen. In de bossen bij Wolfheze en Doorwerth hebben onder andere bosbeheer maar ook een paar droge zomers en de letterzetter voor sterfte van (vooral) naaldbomen gezorgd. Dit is enerzijds negatief aangezien naaldbos een belangrijk foerageergebied is voor de zwarte specht. Echter het verrotten van naaldbomen gaat samen met veel (makkelijk bereikbare) insecten in het (dode) hout met veel insecten voor de zwarte specht. Dit zorgt voor een (tijdelijk) positief effect.

Beheer

Het bosbeheer in de Veluwe en ook rondom Wolfheze richt zich voornamelijk op omvorming van naaldbos en productiebos tot structuurrijke natuurlijke loofbossen. Dit beheer kan schadelijk zijn voor de zwarte specht zoals hiervoor is uitgelegd.

5.18.7 Ecologische beoordeling stikstof

Gelet op het voorgaande is stikstof niet het sturend knelpunt voor de zwarte specht in de bossen met een toename in stikstofdepositie. In het soortenherstelprogramma worden daarom met name maatregelen voorgesteld, gericht op het vergroten van het aandeel afstervend en dood naalddhout, het aanplanten van naalddhout op andere plekken en beheermaatregelen om staand dood hout te laten toenemen. De maatregelen gericht op stikstofdepositie zoals bekalken worden als onzeker gekwalificeerd (Nijssen et al., 2019). Het bosbeheer is bepalend voor de voedselbeschikbaarheid in het leefgebied. Met name het omvormen van naaldbos kan een negatief effect veroorzaken. Gelet hierop en op de zeer geringe toename in stikstofdepositie door de RTG (zowel in aanleg- als gebruiksfase) is er met zekerheid geen sprake van een negatief effect op het instandhoudingsdoelstelling van de zwarte specht.

5.18.8 Conclusie zwarte specht

Significant negatieve effecten zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op het behoud van areaal en kwaliteit van het leefgebied van deze soort.

5.19 Wespendif

5.19.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Het potentiële stikstofgevoelige leefgebied in de Veluwe bestaat uit de habitattypen H9120 Beuken- en eikenbossen met hulst en H9190 Oude eikenbossen. In voorgaande paragrafen is reeds behandeld dat de stikstofdepositie vanuit de RTG de kwaliteit van deze habitattypen niet aantast. Een effect op de wespendif is daarmee tevens uitgesloten. Daarnaast zijn de volgende stikstofgevoelige leefgebiedtypen van belang: Lg13 Bos van arme zandgronden en Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden. Deze leefgebiedtypen worden in deze paragraaf behandeld. Een deel betreft zoekgebied, hierin wordt in de ecologische beoordeling geen onderscheid gemaakt.

Wespendif	Gebruiksfas (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfas	Aanlegfas (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfas
Lg13	0,02	11.249	0,03	14.641
Lg14	0,03	10.400	0,04	12.176

5.19.2 Algemene omschrijving

De wespendif is overwegend een bosbewoner, met een voorkeur voor minstens 250 ha grote en minstens 40 jaar oude bossen op zandgrond. Wespendifen zijn zowel voor broeden als voor foerageren bijna volledig afhankelijk van bos. Dit zijn zowel naaldbossen als loofbossen. Op de Veluwe blijkt het oppervlak waarop de dieren foerageren gescheiden tussen de partners. Mannen gebruiken een iets groter gebied om te foerageren (ongeveer 570 tot 1300 ha) in de nabijheid van het nest. Vrouwen vliegen verder van het nest, maar concentreren zich op wat kleinere foerageerkernen (ongeveer 450 tot 1100 ha) (Van Manen et al. 2011). Het voedsel bestaat uit larven en poppen van sociaal levende wespen (gewone wesp, Duitse wesp) en in grotere bosgebieden ook de rode wesp. Het dieet wordt aangevuld met kikkers, nestjongen van kleine tot middelgrote vogels, reptielen, hommelsbroed en andere insecten.

5.19.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit	Populatie
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Behoud	100 broedparen
Huidige situatie	Onbekend	Onbekend	100 broedparen (Nijssen et al, 2019)
Trend	Onbekend	Onbekend	Onbekend

5.19.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

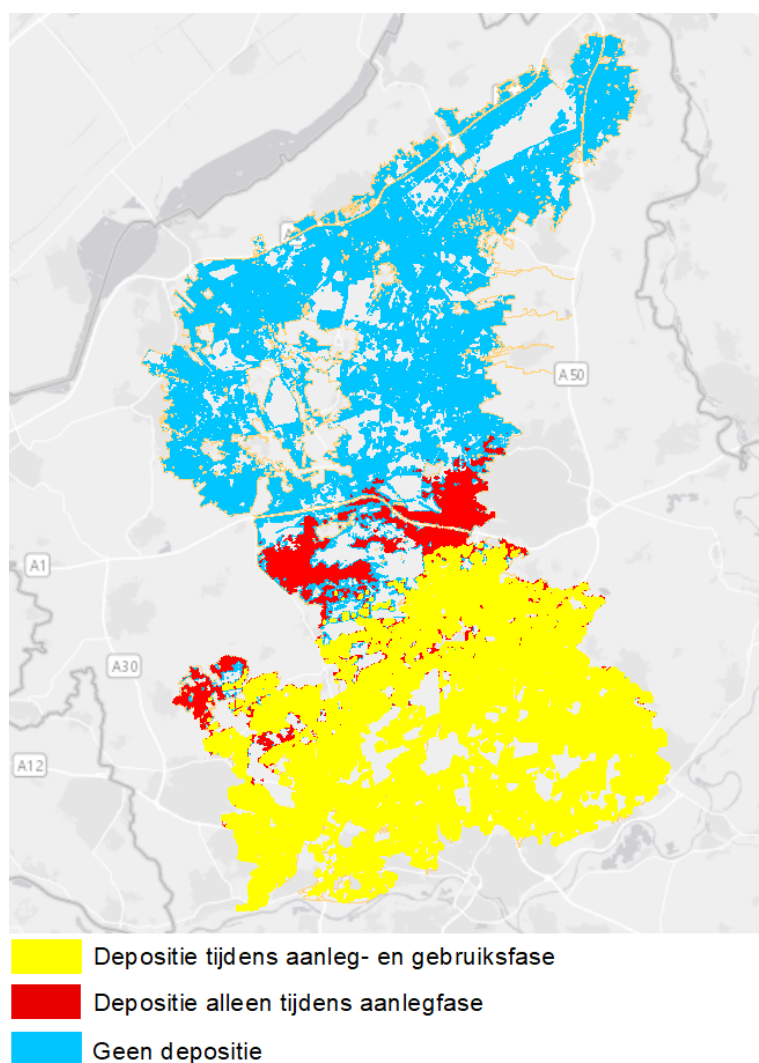
In totaal is meer dan 60.000 ha aan potentieel leefgebied in het Natura 2000-gebied aanwezig. In figuur 5.35 staat de stikstofdepositie op de leefgebiedtypen Lg13 en Lg14 op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfas (tijdelijk) en gebruiksfas (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is in 26.817 ha van de stikstofgevoelige leefgebiedtypen een depositie van maximaal 0,04 mol N/ha/jaar.

Gebruiksfase

In de gebruiksfase is dit 0,03 mol N/ha/jaar in 21.649 ha.



Figuur 5.35 Lg13 en Lg14 inclusief zoekgebieden het Natura 2000-gebied Veluwe in relatie tot stikstofdepositie

5.19.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Huidig areaal en kwaliteit

In Natura 2000-gebied de Veluwe is het voorkomen van de wespendif vlakdekkend onderzocht in de periode 1998-2000 in het kader van het landelijk atlasproject broedvogels van Sovon. Dit heeft een verspreidingsbeeld op 5x5 km-niveau en een geschat aantal paren per 5x5 km-blok opgeleverd. Daarnaast is het voorkomen onderzocht in kleinere deelgebieden, vaak in opdracht van terreinbeheerders en overheden, deels met intensievere methoden (in 2007 in een reeks steekproeven in opdracht van de provincie). De laatste schattingen (2013-2015) liggen op een kleine 100 broedparen (Nijssen et al., 2019). Voor het gebied is een behoudsdoelstelling van tenminste 100 broedparen opgesteld, dit wordt momenteel waarschijnlijk (bijna) gehaald.

Trend

De huidige trend van de wespendif op de Veluwe is moeilijk te beoordelen, maar waarschijnlijk is er de laatste jaren een lichte toename. Over een langere termijn bezien is de trend negatief (Nijssen et al., 2019).

5.19.6 Ecologische beoordeling stikstof

De instandhoudingsdoelstelling van 100 broedparen wordt momenteel waarschijnlijk net gehaald. Als het gaat om het oppervlak aan leefgebied lijken er geen knelpunten op te treden op de Veluwe. De wespendif leeft in halfopen landschappen met een groot aandeel loof- en naaldbos, heide en extensief cultuurland. Dit is ruimschoots aanwezig in het Natura 2000-gebied. In totaal is meer dan 60.000 ha aan potentieel leefgebied in het Natura 2000-gebied aanwezig. Dit bestaat uit de habitattypen H9120 Beuken-eikenbossen met hult, H9190 Oude eikenbossen en de leefgebiedtypen Lg13 Bos van arme zandgronden en Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden. Daarnaast zijn naaldbossen van belang als foerageergebied. Dit is voldoende voor het behalen van de instandhoudingsdoelstelling. De kwaliteit van het leefgebied staat mogelijk onder druk door verstoring (recreatie) en predatie (o.a. havik). Afname van voedsel voor volwassen en jonge wespendifen is vrijwel zeker een knelpunt dat zorgt voor relatief lage dichtheden van de soort. De instandhoudingsdoelstelling wordt echter (bijna) gehaald. Voor de volwassen vogels zijn op de droge Veluwe naast wespen vooral nestjongen van duiven en lijsters belangrijk, omdat kikkers hier sowieso schaars zijn (Van Manen et al. 2011). Daarnaast is de beschikbaarheid van voedsel voor kuikens (hoofdzakelijk wespen-broed) onderhevig aan grote jaarfluctuaties, vooral gerelateerd aan de weersituatie gedurende het seizoen. Van Manen et al. (2011) melden dat er geen aanwijzingen zijn dat de wespenstand als geheel is gedaald op de Veluwe, maar wel dat koninginnen sinds de jaren '70 (vorige eeuw) ruim een maand eerder actief worden, waarna de activiteit van de nesten vanaf hun piek in juli weer snel daalt.

Hierdoor lijkt er zowel aan het begin van het seizoen (jonge vogels, kikkers) als aan het einde van het broedseizoen (wespen) te weinig voedsel voorhanden. Het is onbekend in hoeverre stikstofdepositie doorwerkt in het voedselaanbod voor de wespendif. Echter de algemene wespensoorten, die onderdeel zijn van het voedselaanbod, komen zeer algemeen en wijd verspreid voor in zowel stikstofgevoelige als niet-stikstofgevoelige delen van de Veluwe. Het is onwaarschijnlijk dat de wespensoorten negatief beïnvloed worden door stikstofdepositie.



Gelet op de kleine toename en op de voorgaande nuancering van het belang van stikstofdepositie op het voedselaanbod, zijn negatieve effecten als gevolg van stikstoftoename door de RTG (zowel in aanleg- als gebruiksfase) uitgesloten.

5.19.7 Conclusie wespandief

Significant negatieve effecten zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op het behoud van areaal en kwaliteit van het leefgebied van deze soort.

5.20 Conclusie Veluwe

Voor alle habitattypen en soorten zijn significant negatieve effecten als gevolg van de zeer geringe extra stikstofdepositie die de RTG veroorzaakt uitgesloten.

6 Effecten op Natura 2000-gebied Rijntakken

6.1 Projecteffect in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen

De maximale toename in stikstofdepositie is:

Natura 2000-gebied	Gebruiksfase (mol N/ha/jaar)	Aanlegfase (mol N/ha/jaar)
Rijntakken	0,14	0,16

6.1.1 Habitattypen

Volgens de AERIUS berekening is er in zeven (zoekgebieden van) habitattypen sprake van een stikstoftoename door de gebruiksfase van RTG. Voor H3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen), H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen), H91F0 Droge hardhoutooibossen, H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden) wordt de KDW echter niet (naderend) overschreden. Op al deze habitattypen zijn effecten door de toename in stikstofdepositie door RTG zowel in de aanleg- als gebruiksfase met zekerheid uitgesloten en is geen nadere beoordeling aan de orde.

In H6120 Stroomdalgraslanden en H6510A Glanshaverhooilanden is een toename door de RTG berekend op locaties waar de KDW wel wordt overschreden. Voor deze habitattypen zijn significante effecten niet op voorhand uitgesloten.

6.1.2 Habitatrichtlijnsoorten

De RTG veroorzaakt in vrijwel alle gevallen geen toename in stikstofdepositie in stikstofgevoelige leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten. De hoogste permanente toename in een leefgebied van een Habitatrichtlijnsoort is 0,05 mol N/ha/jaar (in aanlegfase 0,06 mol N/ha/jaar) en vindt plaats in een zoekgebied voor het leefgebiedtype Lg02 Geïsoleerde meander. Voor dit (potentiële) leefgebiedtype van bittervoorn en kamsalamander wordt de KDW echter niet overschreden en zijn effecten op voorhand met zekerheid uitgesloten. Uitzondering is één hexagoon maar hier is geen water aanwezig maar een bos (zie figuur 6.1). Een nadere beoordeling voor zowel aanleg- als gebruiksfase is daarmee voor Habitatrichtlijnsoorten niet aan de orde.



Figuur 6.1 Hexagoon volgens AERIUS 2020 met Lg02 en overschrijding van de KDW. Het leefgebiedtype is echter niet aanwezig, er is alleen bos met ruigten aanwezig

6.1.3 Vogelsoorten

Het Natura 2000-gebied Rijntakken is aangewezen voor bijna 40 soorten broedvogels en niet-broedvogels. Hiervan zijn slechts twee soorten (deels) afhankelijk van leefgebieden die mogelijk gevoelig zijn voor stikstofdepositie.

Kwartelkoning: Er is in de gebruiksfase een permanente toename berekend van 0,14 mol N/ha/jaar in het zoekgebied Lg11 Kamgrasweide en Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivierengebied. In de aanlegfase is dit 0,16 mol N/ha/jaar. Dit is potentieel leefgebied voor de kwartelkoning. Daarnaast is zowel in de aanleg- als gebruiksfase een toename berekend in de volgende (zoekgebieden van) leefgebiedtypen van de kwartelkoning: Lg08 Nat, matig voedselrijk grasland en Lg07 Dotterbloemgrasland van veen en klei.

Voor de kwartelkoning is in de PAS gebiedsanalyse beoordeeld dat stikstof een zeer ondergeschikte rol speelt. De gebiedsanalyse concludeert dat het beheer de beperkende factor is en dat significante effecten door stikstof zijn uitgesloten. Uit onderzoek voor de IJsseldelta Zuid (TAUW, 2018) bleek dat inderdaad het areaal intensief beheerd grasland en/of recreatieve verstoring de beperkende factoren zijn voor deze soort in de Rijntakken. Gelet hierop en de zeer geringe toename in stikstofdepositie zorgen de berekende toenames in de (zoekgebieden van) leefgebiedtypen voor kwartelkoning daarom met zekerheid niet voor negatieve effecten. Een nadere beoordeling van aanleg- noch gebruiksfase is daarmee voor deze soort niet aan de orde.

Watersnip: De leefgebiedtypen Lg08 Nat, matig voedselrijk grasland en Lg07 Dotterbloemgrasland van veen en klei zijn tevens onderdeel van het leefgebied van de watersnip. De PAS gebiedsanalyse concludeert dat voor deze soort verdroging en het intensief reguliere beheer de belangrijkste beperkende factoren zijn. Stikstof speelt geen of slechts zeer beperkt een rol voor de watersnip in de Rijntakken. De leefgebieden van deze soort zijn vrijwel altijd regelmatig overstroomde nattere delen van de uitwaarden waar atmosferische stikstofdepositie geen rol speelt. Gelet hierop en de zeer geringe toename in stikstofdepositie zijn effecten op watersnip op voorhand met zekerheid uitgesloten. Een nadere beoordeling van aanleg- noch gebruiksfase is daarmee voor deze soort niet aan de orde.

Tussenconclusie

Voor de stikstofgevoelige instandhoudingsdoelen in tabel 6.1 is een nadere ecologische analyse nodig van de aanleg- en gebruiksfase van RTG. Voor alle overige instandhoudingsdoelen in Rijntakken is met zekerheid geen sprake van negatieve effecten door de aanleg- of gebruiksfase van RTG.



Tabel 6.1 Instandhoudingsdoelen waarvoor een nadere ecologische beoordeling noodzakelijk is

Habitatype	Maximale stikstofdepositie gebruiksfase (blijvend) (mol N/ha/jaar)	Maximale stikstofdepositie Aanlegfase (tijdelijk) (mol N/ha/jaar)
H6120 Stroomdalgraslanden	0,04	0,06
H6510A Glanshaverhooilanden	0,02	0,03

6.2 H6120 Stroomdalgraslanden

6.2.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H6120	0,05	12,8 ha	0,06	17 ha

6.2.2 Algemene omschrijving habitatype

Stroomdalgraslanden zijn soortenrijke, relatief open tot tamelijk gesloten, grazige begroeiingen op droge, relatief voedselarme, zandige tot zavelige en meestal kalkhoudende standplaatsen langs de grote en kleinere rivieren. Zij komen voor op stroomruggen, oeverwallen, rivierduinen en op dijken en soms op erosie-steilrandjes, terrasranden of langs de winterbedrand (Ministerie van LNV, 2008).

6.2.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Uitbreiding	Verbetering
Huidige situatie	38 ha	Matig tot goed
Trend	Positief	Positief

6.2.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 6.2 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,06 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie ontvangt is 17 ha.

Gebruiksfase

De RTG zorgt voor een blijvende toename in stikstofdepositie op twee locaties met het habitatype én een overschrijding van de KDW, namelijk rondom de Ewijkse Plaat en in de Velperwaarden. In totaal betreft het een oppervlak van 12,8 ha van het habitatype. In dit areaal zorgt de RTG voor een blijvende toename in stikstofdepositie van 0,01 tot 0,05 mol N/ha/jaar.



Figuur 6.2 Oppervlakten H6120 Stroomdalgraslanden in Natura 2000-gebied Rijntakken met een stikstoftoename door RTG

6.2.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Huidig areaal en kwaliteit

De depositie vindt plaats in de Velperwaarden en op enkele locaties langs de Waal. In het Natura 2000-beheerplan Rijntakken werd dit habitattype niet vermeld in de Velperwaarden. Het habitattype is mogelijk over het hoofd gezien of het habitattype heeft zich sindsdien ontwikkeld. In alle locaties met projectbijdrage zijn gunstige abiotische omstandigheden aanwezig in de vorm van relatief hooggelegen oeverwallen met goed doorlatende zandige bodems. De aanwezige plantensoorten, waaronder de typische soorten brede ereprijs en zacht vetkruid, zijn indicatief voor een goede kwaliteit van het habitattype (Rotthier & Sýkora, 2016). Daarnaast zijn de afgelopen tien jaar waarnemingen bekend (bron: NDFF) van de typische plantensoorten cypreswolfsmelk (alleen Ewijkse Plaat), handjesgras, kaal breukkruid, kleine ruit, sikkelklaver, zacht vetkruid (alleen Velperwaarden). Gelet op deze soortenrijkdom en de abiotische omstandigheden wordt de kwaliteit van het habitattype voor de locaties als goed beoordeeld.

Trend

De trend van stroomdalgraslanden is de afgelopen jaren qua areaal en kwaliteit positief (PAS Gebiedsanalyse Rijntakken, 2017). Dit betreft met name de uitbreidingslocaties met secundaire pioniervegetaties. Ook op de locaties met projectbijdrage zijn goede omstandigheden voor uitbreiding.

6.2.6 Sturende factoren

Op de locaties met projectbijdrage is de rivierdynamiek de bepalende factor voor dit habitatype. Op beide locaties is sprake van overstromingen waarbij kalkrijk rivierzand wordt afgezet. Deze kalkrijke afzettingen zijn een buffer voor de overmaat aan stikstofdepositie. Gelet op deze dynamiek zijn op beide locaties gunstige omstandigheden voor uitbreiding en verbetering van de kwaliteit van het habitatype ondanks de overmaat aan stikstof. Op deze locaties zijn geen indicaties voor verzuring of vermesting door stikstof. Atmosferische stikstofdepositie speelt op deze locaties geen limiterende rol.

6.2.7 Ecologische beoordeling stikstof

Tijdens de aanleg is een depositie van maximaal 0,06 mol N/ha/jaar, gelet op de kleine, lokale en vooral tijdelijke toename zijn effecten door de aanleg uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase is een zeer geringe toename van de stikstofdepositie van maximaal 0,05 mol N/ha/jaar berekend in een klein deel van het Natura 2000-gebied. De sturende factor voor dit habitatype op deze locaties is de dynamiek van de rivier. Atmosferische stikstofdepositie speelt op deze locaties geen limiterende rol. De zeer geringe toename in stikstofdepositie door de RTG leidt met zekerheid niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken op uitbreiding van oppervlak of verbetering in kwaliteit op deze locaties.

6.2.8 Conclusie H6120

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op uitbreiding van areaal en verbetering in kwaliteit van het habitatype.

6.3 H6510A Glanshaverhooiland

6.3.1 RTG bijdrage in stikstofdepositie

Habitatype	Gebruiksfase (blijvend) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak gebruiksfase	Aanlegfase (tijdelijk) Max. N/mol/ha/jr.	Oppervlak aanlegfase
H6510A	0,02	7,8 ha	0,03	9,4 ha

6.3.2 Algemene omschrijving habitatype

Het habitatype betreft soortenrijke, bloemrijke hooilanden op tamelijk voedselrijke, doorgaans kleihoudende gronden. Deze hooilanden liggen met name in de uiterwaarden en komgronden van het rivierengebied, in polders met een klei-op-veen-grond of op zavelige oeverwallen in beekdalen en op hellingen en droogdalen in het heuvelland. De begroeiingen van het habitatype komen ook op de kunstmatig opgebrachte kleihoudende grond van dijken voor. Daar vormen ze linten en liggen ze relatief hoog en droog. De lager gelegen hooilanden van dit habitatype worden af en toe overstroomd (Ministerie van LNV, 2008).

6.3.3 Instandhoudingsdoelstelling

	Oppervlak	Kwaliteit
Instandhoudingsdoelstelling	Behoud	Behoud
Huidige situatie	221 ha	Matig tot lokaal goed
Trend	Positief	Stabiel

6.3.4 Locatie, omvang en duur van stikstofdepositie

In figuur 6.3 staat de stikstofdepositie op het habitatype op kaart weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in depositie tijdens de aanlegfase (tijdelijk) en gebruiksfase (blijvend).

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er gedurende een jaar een maximale depositie van 0,03 mol N/ha/jaar op het habitatype. Het oppervlak dat tijdens de aanlegfase een depositie ontvangt is 9,4 ha.

Gebruiksfase

De RTG zorgt voor een blijvende toename in stikstofdepositie op slechts lokale delen met het habitatype én een overschrijding van de KDW. In totaal betreft het een oppervlak van 7,8 ha van het habitatype. In dit areaal zorgt de RTG voor een blijvende toename in stikstofdepositie van 0,01 tot 0,05 mol N/ha/jaar.



Figuur 6.3 Oppervlakten H6510A in Natura 2000-gebied Rijnakken met een stikstoftoename door RTG

6.3.5 Huidig areaal, kwaliteit en trend

Huidig areaal en kwaliteit

In het Natura 2000-beheerplan Rijnakken worden de glanshaverhooilanden van de Velperwaarden als zeer waardevol en bloemrijk beschreven. Tenminste zes van de elf typische plantensoorten komen in deze glanshaverhooilanden voor (bron: NDFF). De kwaliteit wordt daarom als goed beoordeeld. De kwaliteit van het habitattype op locaties met een projectbijdrage is goed tot lokaal matig.

Trend

Op de locaties met een projectbijdrage is de trend door beheermaatregelen stabiel

6.3.6 Sturende factoren

Het habitatype komt voor op de hogere delen van de uiterwaarden (stroomruggen, oeverwallen en rivierduinen en dijken). De bodem is zwak zuur tot basisch en matig voedselrijk. De optimale overstromingsfrequentie is incidenteel in de winter: alleen bij extreme hoogwaters, met een gemiddelde overstromingsduur van minder dan 10 dagen. In het rivierengebied is overstroming van belang voor de instandhouding van de buffering van de standplaats.

Hierbij wordt ook sediment aangevoerd dat zorgt voor het terugzetten van de successie. Deze overstroming mag niet té vaak plaats vinden en niet te lang duren en mag niet tijdens het groeiseizoen voorkomen. Daarnaast is een uitgekiend beheer noodzakelijk om de soortenrijkdom in planten en insecten te behouden. Dit is vooral mogelijk in vlakdekkende percelen met het habitatype. In kleine snippers is een passend beheer moeilijker uit te voeren.

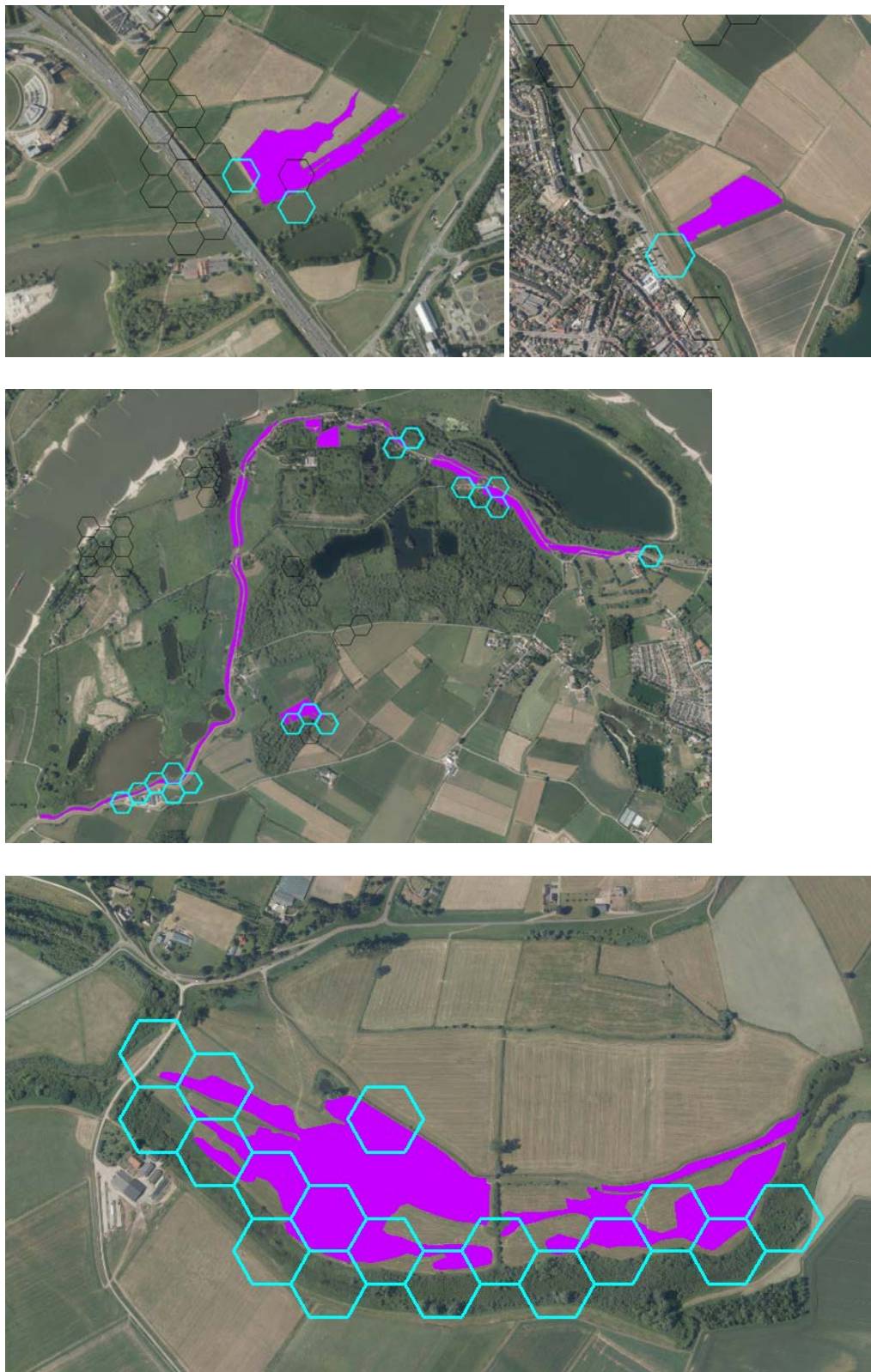
6.3.7 Ecologische beoordeling stikstof

Tijdens de aanleg is een depositie van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar, gelet op de kleine, lokale en vooral tijdelijke toename zijn effecten door de aanleg uitgesloten. Hiervan is de kwaliteit matig tot lokaal goed. De RTG zorgt voor een blijvende toename in stikstofdepositie op drie locaties met het habitatype waar sprake is van een overschrijding van de KDW namelijk in de Velperwaarden, de Huissensche Waarden en de Ooijpolder. In totaal betreft het een oppervlak van 7,8 ha van het habitatype. In dit areaal zorgt de RTG voor een blijvende toename in stikstofdepositie van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar. In de Velperwaarden wordt een passend beheer uitgevoerd en tevens is de rivierdynamiek in deze uiterwaard passend voor het habitatype. Dat laatste geldt tevens voor de locatie in de Huissensche Waarden. Op locaties met een projectbijdrage zijn rivierdynamiek en het beheer bepalend voor het oppervlak en de kwaliteit van het habitatype. In de Ooijpolder is het habitatype aanwezig op dijken, deze worden passend beheerd voor het habitatype. Gelet hierop en omdat in slechts lokaal aan de randen van het oppervlak de KDW wordt overschreden is atmosferische stikstofdepositie op deze locaties geen limiterende factor.

De sturende factoren voor dit habitatype op deze locaties zijn het beheer en de dynamiek van de rivier. Gelet hierop en op de zeer geringe en de zeer plaatselijke (zie figuur 6.4) toename in stikstofdepositie door de RTG zijn negatieve effecten met zekerheid uitgesloten. Deze toename is te laag om een effect te veroorzaken op behoud van oppervlak en kwaliteit op deze locaties.

6.3.8 Conclusie H6510A

Significant negatieve effecten op dit habitatype zijn met zekerheid uitgesloten. RTG heeft geen invloed op behoud van areaal en kwaliteit van het habitatype.



Figuur 6.4 Lokale toename in stikstofdepositie blauwe hexagonen: toename én KDW wordt overschreden. Paars: habitatype H6510A



6.4 Conclusie Rijntakken

De RTG leidt niet tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen in het Natura 2000-gebied Rijntakken.

7 Cumulatie

Ingevolge artikel 2.7, tweede lid van de Wnb is het verboden zonder vergunning een project te realiseren dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk *of in combinatie* met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Dit betekent dat ingeval een project op zichzelf niet leidt tot significante gevolgen, ook beoordeeld moet worden of het project in combinatie met andere plannen of projecten alsnog kan leiden tot significante gevolgen. Dit laatste wordt in de praktijk ook wel de cumulatietoets genoemd. Er moet hierbij rekening gehouden worden met alle reeds vergunde/vastgestelde, maar nog niet gerealiseerde projecten /plannen. De eventuele effecten van deze plannen en projecten zijn juridisch toegestaan, maar maken nog geen onderdeel uit van de achtergronddepositie.

In algemene zin is het risico op cumulatieve effecten door stikstof de laatste jaren sterk afgenomen, omdat inmiddels geen vergunningen of plannen worden goedgekeurd met grote of verreikende effecten, zonder dat hiervoor saldering of in het uiterste geval compensatie plaatsvindt. In deze Passende Beoordeling is geconcludeerd dat significante effecten door de gebruiksfase van RTG zijn uit te sluiten. In alle gevallen, zowel tijdens de aanleg- als gebruiksfase, is geconcludeerd dat met zekerheid geen sprake is van een negatief effect op de instandhoudingsdoelen. Strikt genomen is dan geen cumulatietoets aan de orde, maar uit het oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid worden de effecten van andere projecten in de provincie Gelderland beschouwd, om ieder risico op cumulatieve, significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden uit te kunnen sluiten.

De provincie Gelderland heeft een overzicht gemaakt van reeds vergunde maar nog niet uitgevoerde projecten die voor een toename van stikstofdepositie zorgen in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Dit zijn de volgende projecten:

Aanlegfase:

- a. ViA15
- b. Overnachtingshaven Lobith
- c. Biomassacentrale Arnhem
- d. Windturbinepark Koningspleij (Arnhem)
- e. Windpark Den Tol (Netterden)
- f. Windpark Bijvanck (Angerlo)
- g. Windpark Groene Delta (Nijmegen)
- h. Windpark Duiven
- i. Windpark Bommelerwaard
- j. Ontgroning en herinrichting Lobberdense Waard (Pannerden)
- k. Herinrichting van de Bijlandse Waard bij Gelders Eiland ten westen van de gelijknamige plas
- l. Herinrichting van de Afferdense en Deestse Waarden
- m. Herinrichting Bemmelse Waard - Buitenpolder 26 (Haalderen)
- n. Natuurontwikkeling na kleiwinning aan Molenhoek 3a (Herwen)

Gebruiksfasen:

- A. ViA15
- B. Overnachtingshaven Lobith
- C. Biomassacentrale Arnhem

Voor de projecten met vergunde tijdelijke stikstoftoenames, genoemd onder a tot en met c in bovenstaande opsomming, is het permanente effect in de gebruiksfase maatgevend. Voor de projecten d tot en met i beperken de tijdelijke projectbijdragen zich tot het Natura 2000-gebied Rijntakken en zijn deze in de afzonderlijke projecten als verwaarloosbaar beschouwd. De uitvoering van deze projecten valt deels wel samen met RTG, maar vanwege de verwaarloosbare omvang van de individuele stikstofbijdragen en de relatief beperkte gevoeligheid van dit gebied door het dynamische systeem, is hier cumulatief geen sprake van een kans op significante effecten. De projecten j tot en met n betreffen projecten met deels grotere tijdelijke bijdragen, maar deze projecten zijn vergund in de periode 2016-2018 en zullen uitgevoerd zijn voordat de uitvoering van RTG start. Ook hier is er dus geen kans op cumulatief significante effecten.

De biomassacentrale in de Kleefse Waard bij Arnhem is intussen in gebruik genomen en daarmee als bestaand gebruik onderdeel van de achtergronddepositie. De ViA15 zorgt voor een (permanente) afname in stikstofdeposities op delen in de Veluwe waar de RTG juist een toename veroorzaakt (RHDHV, 2019). Er is daarom met zekerheid cumulatief geen significant effect mogelijk met de ViA15 voor het Natura 2000-gebied de Veluwe. ViA15 zorgt wel voor een (permanente) toename op dezelfde locaties en dezelfde periode in het Natura 2000-gebied Rijntakken. Voor het Natura 2000-gebied Rijntakken heeft deze overlap in tijd en ruimte cumulatief geen ecologische gevolgen. De cumulatie van stikstofdepositie vindt plaats op locaties waar de rivierdynamiek de sturende factor is voor de aanwezige habitattypen.

De Overnachtingshaven Lobith overlapt deels in locatie en in tijd met de depositie door de RTG, zowel in de Veluwe als in de Rijntakken. In de Rijntakken is met zekerheid geen sprake van een cumulatief significant effect gelet op de rivierdynamiek (overstromingen) die voor voldoende natuurlijke buffering in het systeem zorgt met aanvoer van basenrijk sediment. Ook cumulatief met de overnachtingshaven zal de toename van stikstofdepositie door RTG daarom geen significant negatief effect veroorzaken op deze locaties met habitattypen in het licht van de betrokken instandhoudingsdoelen. Zelfs de ViA15 en OH Lobith te samen met de RTG zullen gezien de ecologische omstandigheden cumulatief geen significant effect hebben (zie ook hiervoor).

De cumulatieve permanente toename in de Veluwe van de RTG met de overnachtingshaven is nader beoordeeld. Dit betreft de locaties met zeer geringe depositiebijdragen door RTG die ecologisch als verwaarloosbaar zijn beschouwd in deze Passende Beoordeling. Op deze locaties is de blijvende toename door de overnachtingshaven eveneens zeer gering, namelijk tussen de 0,02 en 0,03 mol N/ha/jaar. De bijkomende zeer geringe bijdrage van de overnachtingshaven (OH) zorgt ook cumulatief met de RTG niet voor een ander ecologisch oordeel. Cumulatief zijn de blijvende toenames (OH Lobith en RTG) in stikstofdepositie dermate gering dat een significant negatief effect op de betrokken instandhoudingsdoelen van de Veluwe is uit te sluiten. Zelfs de ViA15 en OH Lobith te samen met de RTG zullen cumulatief geen significant effect hebben (zie ook hiervoor).



8 Conclusie

De toename in stikstofdepositie leidt in geen enkel Natura 2000-gebied tot een zelfstandig of cumulatief negatief effect. De ontwikkeling voor de RTG is geen belemmering voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Gelet hierop is er geen noodzaak tot mitigatie of het doorlopen van de ADC-toets. Dit betekent dat er geen noodzaak tot compensatie is.

9 Bronnen

Dobben, H.F. van, R. Bobbink, D. Bal en A. van Hinsberg, 2012. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000. Alterra-rapport 2397. Alterra Wageningen UR, Wageningen.

Harkel, M.J. ten & F. van der Meulen, 1996. Impact of grazing and atmospheric deposition on the vegetation of dry coastal dune grasslands. *Journal of Vegetation Science* 7: 445-452.

Heil, G. W. & W. H. Diemont, 1983. Raised nutrient levels change heathland into grassland. *Vegetatio*, 53, 113-120.

Heinis, F., C.T.M. Vertegaal, C.R.J. Goderie, P.C. van Veen, 2007. Habitattoets, Passende Beoordeling en uitwerking ADC-criteria ten behoeve van de vervolgbesluiten voor Maasvlakte 2.

Jansen, A.J.M., R. Ketelaar, J. Limpens, M.G. Schouten & L. van Tweel-Groot, 2013. Kartering van de habitattypen Actief en Herstelend hoogveen in Nederland. Rapport 013/OBN182-NZ. Boschap, bedrijfsschap voor bos en natuur, in opdracht van Directie Kennis en Innovatie, Ministerie van Economische Zaken Landbouw en Innovatie, Den Haag.

Kellner, O. & P. Redbo-Torstensson, 1995. Effects of elevated nitrogen deposition on the field-layer vegetation in coniferous forests. *Ecological Bulletins* 44: 227-237.

Kooijman, A.M., H. Noordijk, A. van Hinsberg & C. Cusell, 2009. Stikstofdepositie in de duinen: Een analyse van N-depositie, kritische niveaus, erfenissen uit het verleden en stikstofefficiëntie in verschillende duinzones.

Ministerie van Economische Zaken, 2008. Profielendocument. Beschrijvingen van habitattypen en soorten.

Natuurmonumenten, 2017. Wolfhezerbeekstelsel door mysterieuze wouden en velden. Natuurvisie 2017-2035.

Nijssen M., R. Versluijs, L. van den Bremer & H. Sierdsema, 2019. Soortenherstelprogramma beheerplan Natura 2000 Veluwe: Ecologisch profiel en analyse knelpunten vogelsoorten. Sovon-rapport 2019/76. Stichting Bargerveen & Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

Payne, R.J., N.B. Dise, C.J. Stevens, D.J. Gowing & BEGIN Partners, 2013. Impact of nitrogen deposition at the species level. *PNAS* 110: 984-987.

Redbo-Torstensson, P., 1984. The demographic consequences of nitrogen fertilization of a population of sundew, *Drosera rotundifolia*. *Acta botanica Neerlandica* 43: 175-188.

Royal HaskoningDHV, 2017. Voortoets Terminal Valburg in het kader van de Milieueffectenstudie (MES).

Royal HaskoningDHV, 2019a. PIP Railterminal Gelderland - Ecologisch onderzoek.

Royal HaskoningDHV, 2019b. Passende beoordeling overnachtingshaven Lobith. inclusief addendum.

Royal HaskoningDHV & Goderie Ecologisch Advies, 2019. Methodiek compensatie berekening in relatie tot stikstofdepositie. Uitgewerkt op basis van MVII. Inclusief update n.a.v. expertsessie november 2019.

RIVM, 2015. Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland Rapportage 2015.

Rotthier S. & K. Sýkora, 2016. Zandafzetting, standplaats, beheer en botanische kwaliteit van Stroomdalgrasland. Natuurbeheer en Plantenecologie Wageningen Universiteit.

Smits, N.A.C. & D. Bal, 2014. Herstelstrategieën stikstofgevoelige habitats. Ecologische onderbouwing van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Deel I: Algemene inleiding herstelstrategieën: beleid, kennis en maatregelen. Alterra Wageningen UR & Programmadirectie Natura 2000 van het Ministerie van Economische Zaken.

Stichting Bargerveen, Sovon en Stichting Biosfeer, in prep. 2020. Onderzoek zwarte specht.

Tolkamp, G.W., C.A. van den Berg, G.J.M.M. Nabuurs, A.F.M. Olsthoorn, 2016. Kwantificering van beschikbare biomassa voor bio-energie uit Staatsbosbeheerterreinen.

Zweers, H., 2019. A15 VIA, Tracébesluit 2019. Aanvullende passende beoordeling en compensatieopgave stikstofdepositie, d.d. 22 januari 2019, rapport i.o.v. Rijkswaterstaat met als kenmerk BC2109WATRP1812132310.

Overige bronnen:

- Natura 2000-beheerplan de Veluwe
- Natura 2000-beheerplan Rijntakken
- PAS gebiedsanalyse de Veluwe
- PAS gebiedsanalyse Rijntakken
- Methodiekdocument kartering habitattypen Natura 2000. Interbestuurlijke Projectgroep Habitatkartering, 2015

Internetsites:

www.natura2000.nl

www.ndff.nl



Bijlage 1

Uitgangspunten en resultaten AERIUS berekeningen



Tauw

Railterminal Gelderland - onderzoek stikstofdepositie

In het kader van de milieueffectrapportage

11 februari 2021

Verantwoording

Titel	Railterminal Gelderland - onderzoek stikstofdepositie
Opdrachtgever	Provincie Gelderland
Projectleider	Niels Bronsgeest
Auteur(s)	Albert Brouwer
Tweede lezer	Sander Kamp
Projectnummer	1274790
Aantal pagina's	11
Datum	11 februari 2021
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
T +31 57 06 99 91 1
E info.deventer@tauw.com



Inhoud

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten railterminal.....	5
2.1	Treinverkeer en mobiele werktuigen	5
2.2	Verkeer.....	6
2.3	Stilstaand verkeer	6
3	Uitgangspunten aanlegfase.....	7
4	Modellering.....	10
5	Resultaten	11

Bijlage 1	Uitgangspunten aanlegfase
Bijlage 2	AERIUS berekening gebruiksfase
Bijlage 3	AERIUS berekening aanlegfase

1 Inleiding

De provincie Gelderland is voornemens een provinciaal inpassingplan (PIP) vast te stellen om de Railterminal Gelderland (RTG) mogelijk te maken. Het plan omvat de railterminal, de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, gedeeltelijk verleggen van de Reethsestraat en wijzigen van het kruispunt Rijksweg-Zuid, Reethsestraat, Wolfhoeksestraat en De Hoge Brugstraat in Valburg.

In deze rapportage is de stikstofdepositie ten gevolge van het gebruik en de aanleg van de railterminal in kaart gebracht. In figuur 1.1 is de locatie weergegeven van de RTG, de nieuwe weg en te wijzigen wegen.



Figuur 1.1 Locatie RTG en voorgenomen wijzigingen aan het wegennet

2 Uitgangspunten railterminal

Voor deze rapportage is één variant van het plan doorgerekend. In deze variant is voorzien in:

- Het gebruik van dieselaangedreven materieel voor overslag
- 95 % van de treinen is elektrisch aangedreven, slechts 5 % van de treinen rijdt op diesel
- De railterminal trekt verkeer aan, dit verkeer is meegenomen in de AERIUS-berekening
- Stationair draaien van vrachtwagens op de locatie wordt zoveel mogelijk beperkt

2.1 Treinverkeer en mobiele werktuigen

In het inpassingsplan is de maximale capaciteit van de terminal vastgelegd op 90.000 laadeenheden. Op basis hiervan is een inschatting gemaakt van de inzet van het materieel voor overslag op de terminal. Bij deze maximale capaciteit arriveren en vertrekken bij RTG gemiddeld 12 treinen per weekdag (12 in, 12 uit). Op basis van deze inschatting is voor elk van de activiteiten de inzet van het materieel (uren, ritten) en het bijbehorende maximale vermogen vastgesteld, waarbij is uitgegaan van een zogenoemde worst-case benadering.

Daarnaast is een inschatting gemaakt van het aantal uren dat de locomotief ingezet wordt (gemiddelde 10 uur per weekdag op basis van 40 minuten handelingstijd per trein en 2 uur stationair draaien per dag) en de verdeling van deze uren over stationair draaien en de verschillende deellastfactoren (25 % tot 100 %). Deze aantallen zijn in tabel 2.1 opgenomen. Door het concept 'zeilend binnenkomen' is het niet meer nodig om de treinen met diesellocomotieven de terminal op te trekken. Dit kan ook elektrisch. 5 % van de treinen op de Betuwelijn is nog niet elektrisch aangedreven. Deze treinen moeten dus wel met een diesellocomotief de terminal binnentrokken worden.

Voor werkzaamheden op het terrein zullen twee dieselaangedreven reach stackers en een empty handler worden ingezet. Zie figuur 4.1 in de MER voor een voorbeeld van deze twee machines.

Tabel 2.1 Emissieberekening NO_x-vracht treinverkeer

Bron	Bedrijfstijd [uur/jaar]	Vermogen [kW]	Emissiefactor ¹ [g/kWh]	Deellast [%]	TAF- factor	NO _x -vracht [kg/jaar]
Diesellocomotief stationair	36,5 ²	500	4	25	1	18,3
Diesellocomotief	36,5	500	4	25	1	18,3
	36,5	500	4	50	1	36,5
	36,5	500	4	75	1	54,8
	36,5	500	4	100	1	73,0
Reach stacker	4.160	250				786,2
Empty handler	2.080	250	0 (elektrisch)			-
				SOM		987

¹ Stage IIIA/B, RC A/B kentallen voor rail traction engines

² 2 uur * 365 dagen * 5% = 36,5 uur per jaar

2.2 Verkeer

De railterminal trekt verkeer aan. Dit zijn per werkdag 8 personenauto's, 3 middelzware vrachtwagens en 170 zware vrachtwagens. De terminal is alleen op werkdagen toegankelijk voor vrachtwagens. Elk bezoek resulteert in een heen- en terugrit, dus zijn de aantallen verdubbeld om als verkeersbewegingen ingevoerd te worden in AERIUS. Uitgaande van 250 werkdagen per jaar betekent dit 240 zware vrachtwagenbewegingen op een gemiddelde weekdag.

In de invoerinstructie AERIUS Calculator³ wordt geadviseerd hoe stikstofberekeningen uitgevoerd dienen te worden. Een van de aspecten die behandeld wordt, is de gebiedsafbakening voor verkeersaantrekkende werking van een inrichting, aangezien projecten kunnen leiden tot extra verkeer en vervoer van en naar het projectgebied. Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenoemde ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Het vrachtverkeer van de Railterminal gaat op in het heersende verkeersbeeld vanaf de op- en afrit naar/van de A15. Hier verspreidt het vrachtverkeer van de terminal zich al richting de oost- en westzijde op de A15. Zo rijden er op een gemiddelde weekdag op de A15 ten oosten van afslag 38 circa 74.000 motorvoertuigen waarvan circa 4.000 vrachtverkeer is. Ten westen van afslag 38 is dit circa 82.000 motorvoertuigen bestaande uit 4.500 vrachtwagens. De toename van het RTG bedraagt circa 100 tot 120 zware vrachtwagenbewegingen per gemiddelde weekdag op deze wegvakken van de A15. Een toename van circa 2,5% van het aantal vrachtwagens. Op het moment dat het zwaar vrachtverkeer is ingevoegd op de A15 en voordat het gaat uitvoegen zijn de snelheid en het rij- en stopgedrag niet meer onderscheidend van het heersende verkeersbeeld. Daarom is het verkeer vanuit RTG meegenomen in het rekenmodel over de hele oprit plus 200 meter op de snelweg zelf.

2.3 Stilstaand verkeer

Bij de inrichting is ook sprake van uitstoot door stilstaande vrachtwagens. Vrachtwagens die aankomen bij de terminal moeten zich namelijk registreren. Tijdens deze procedure draaien de vrachtwagens gemiddeld circa vijf minuten stationair. Bij 173 vrachtwagens geeft dat $173 * 250 * (5/60) = 3.604$ uur op jaarbasis. De berekening is weergegeven in tabel 2.2.

Tabel 2.2 Emissies tijdens stationair draaien

Bedrijfstijd [uur/jaar]	Vermogen [kW]	Deellast [%]	Emissiefactor [g/kWh]	NO _x -vracht [kg/jaar]
3.604	300	20	2,0	432,5

³ Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator, BIJ12/Tauw, januari 2021

3 Uitgangspunten aanlegfase

Bij de aanleg van de railterminal zullen mobiele werktuigen worden ingezet. Werktuigen die worden aangedreven door een verbrandingsmotor geven emissies van NO_x tijdens gebruik. De provincie Gelderland heeft uitgangspunten gegeven welke gebruikt worden om de stikstofuitstoot tijdens de bouwphase van het railterminalterrein te berekenen. Deze data is volledig weergegeven in bijlage 1A. Het betreft de uitstoot die verwacht wordt bij de aanleg van het railterminalterrein, de aanleg van de toegangsweg en aansluiting CUP zijn separaat berekend en weergegeven in bijlage 1B. Tabel 3.1 geeft een totaalbeeld, welke machinerie gebruikt wordt bij de aanleg en hoe lang deze wordt ingezet. De totale bouwtijd wordt geschat op 8 maanden.

Tabel 3.1 Type machinerie tijdens aanlegfase

Activiteit	Machinerie	Aantal	Uitvoeringstermijn
			Uitvoeringstermijn [weken]
Grondwerkzaamheden	Wiellaadschop	2	5
	Wieldumper	3	3
	Hydraulische kraan (900 L)	2	5
Kabels en leidingen	Hydraulische kraan (900 L)	2	12
	Hydraulische kraan (1500 L)	2	12
Aanbrengen retentiebekken	Wiellaadschop	1	6
	Wieldumper	2	3
	Hydraulische kraan (900 L)	1	6
Fundatie	Spreidmachine	1	15
	Wiellaadschop	1	15
	Wals	2	15
	Hydraulische kraan (900 L)	1	15
Aanbrengen verhardingen	Spreidmachine asfalt	1	5
	Wals	2	5
	Veeg/sproeiauto	1	5
Aanbrengen betonconstructies	Heistelling	1	6
	Wiellaadschop	1	6
	Hydraulische kraan	1	8
Bevestigen kraanrails	Hydraulische kraan (900 L)	1	4
Spoorwerken	Hydraulische kraan (900 L)	2	9
	Wiellaadschop	2	2
	Stopmachine	1	1
Terreininrichting	Ballast afwerkmaschine	1	1
	Mobiele kraan (70 tons)	1	4
	Wiellaadschop	1	2
	Hydraulische kraan (900 L)	1	3



Activiteit	Machinerie	Aantal	Uitvoeringstermijn
Aanleg wegen			Bedrijfsduur [uur]
Opbreken erftoegangsweg	Hydraulische kraan (900L)	1	60
	Wiellaadschop	1	60
	Graafmachine	1	93
Schonen terrein	Graafmachine	1	40
	Freemachine	1	107
Grondwerk	Graafmachine	1	3.208
Zichtschermeren	Heistelling	1	20
	Graafmachine	1	13
	Telekraan	1	24
Vleermuistoren	Heistelling	1	6
	Graafmachine	1	1
	Telekraan	1	12
Verhardingen	Graafmachine	1	240
	Veeg/zuigauto	1	122
	Asfaltset	1	122
VRI	Hydraulische kraan	1	12
Inrichtingselementen	Tractor	1	422
	Graafmachine	1	964
Aansluiting CUP	Graafmachine	1	800
	Shovel/wiellaadschop	1	800

De informatie uit tabel 3.1 is gebruikt om tot een berekening te komen van de totale uitstoot van stikstofverbindingen over de gehele bouwphase. Daarvoor is de ingebouwde rekentool in AERIUS toegepast. Zie tabel 3.2 voor de berekening van de uitstoot van NO_x tijdens aanleg van de railterminal.

Tabel 3.2 Emissies van stikstofverbindingen tijdens de aanlegfase

Machine	Bedrijfstijd [uur/jaar]	Vermogen [kW]	Emissie NO _x [kg/jaar]	Emissie NH ₃ [kg/jaar]
Hydraulische kraan (900 L)	3.592	100	247,85	<1
Hydraulische kraan (1500 L)	960	150	99,36	<1
Wiellaadschop	12.580	100	622,71	1,96
Wieldumper	600	320	132,48	<1
Spreidmachine	800	100	60,80	<1
Wals	1.600	90	79,20	<1
Veeg/sproei/zuigauto	322	50	11,11	<1
Heistelling	266	100	18,35	<1
Stopmachine	40	500	78,66	<1
Ballast afwerkmachine	40	100	3,04	<1
Mobiele kraan (70 tons)	160	200	22,08	<1



Machine	Bedrijfstijd [uur/jaar]	Vermogen [kW]	Emissie NO _x [kg/jaar]	Emissie NH ₃ [kg/jaar]
Graafmachine	5.426	100	299,52	<1
Asfaltfrees	229	150	25,97	<1
Telekraan	36	300	7,45	<1
Tractor	422	100	20,89	<1
Totaal			1.729,47	5,00

De planning van het project behelst een periode van ongeveer 8 maanden. Er vindt dus geen middeling plaats van emissies over meerdere jaren.

De bouwplaats zal bewegingen van zware vrachtwagens en personenwagens aantrekken. In de stikstofberekening is uitgegaan van een totaal aantal van 15.000 zware vrachtwagens die op- en neer rijden naar de bouwplek, alsmede 50 lichte voertuigen die gedurende 8 maanden elke werkdag op- en neer rijden. Dit zijn fors minder voertuigen per dag dan in de gebruiksfase, daarom is aangenomen dat deze verkeersstroom opgaat in het heersend verkeersbeeld ter hoogte van de oprit A15.

4 Modellerings

De stikstofdepositie is berekend met het rekenmodel AERIUS Calculator versie 2020.

De inzet van de diesellocomotieven en bijbehorende stikstof-emissie is gemodelleerd over de toekomstige spoorlijnen op het terminalterrein (50 %) en de spoorlijnen die de terminal met de doorgaande route verbinden (50 %). De invoerparameters uitstoothoogte (5 m), spreiding (3 m) en warmte-inhoud (0,2 MW) sluiten aan bij de standaard voor railverkeer in AERIUS Calculator.

Het verkeer van en naar de terminal, zoals personenauto's en vrachtwagens voor aan- en afvoer van containers, is als aantal ingevoerd in AERIUS. Voor de bepaling van de NOx-emissie wordt daarmee gebruik gemaakt van de emissiefactoren zoals deze in AERIUS opgenomen zijn (zie factsheets AERIUS 'Wegverkeer - emissiefactoren standaard'). Voor het verkeer op het terrein van RTG zelf is een stagnatiefactor van 0 % gebruikt, omdat het stationaire draaien reeds is meegenomen in de berekening. Het verkeer dat op en af de snelweg A15 rijdt, heeft een stagnatiefactor van 100 % om te simuleren dat de voertuigen snel optrekken.

Het stationair draaien tijdens de registratie van aankomende vrachtwagens is als één AERIUS vlakbron gemodelleerd met invoerparameters uitstoothoogte (2,5 m), spreiding (2,5 m), warmte-inhoud (0 MW) en temporele variatie 'zwaar verkeer'. Dat is conform de emissieparameters voor verkeer.

De verwachting is dat de terminal in 2025 wordt opengesteld. Het jaar 2025 is daarom gebruikt als rekenjaar voor de gebruiksfase. Voor de aanlegfase is uitgegaan van het rekenjaar 2023.

De berekening is uitgevoerd op basis van de best beschikbare informatie, waar inschatting nodig zijn is een worst-case inschatting gemaakt:

- Er wordt vanuit gegaan dat in 2025 direct de maximale capaciteit gebruikt wordt, maar de verwachting is dat dit in de praktijk bij een positief groeiscenario pas na 5-7 jaar van toepassing zal zijn
- Er is gerekend met permanent gebruik van diesel aangedreven reachstackers. Deze vallen grotendeels weg bij 30.000 laadeenheden doordat op- en overslag van containers vanaf dat punt geschiedt met elektrische portaalkranen
- De emissiefactoren voor verkeer gelden voor het zichtjaar 2025, maar mettertijd ontstaat er een steeds schoner wagenpark. In de jaren na 2025 zijn de verkeersemisies dus lager dan waarmee nu is gerekend
- De in het plangebied uit gebruik genomen agrarische akkerbouwgronden zijn niet meegenomen in de berekeningen. Door het verdwijnen van de bemesting op deze gronden neemt de uitstoot van ammoniak hier af

5 Resultaten

Uit het rekenresultaat blijkt dat de emissies van de Railterminal Gelderland leiden tot stikstofdepositie op vier verschillende Natura 2000-gebieden zoals weergegeven in tabel 5.1.

Tabel 5.1 Maximale stikstofdepositie voor de gebruiksfase

Natura 2000-gebied	Maximaal berekende depositie [mol/ha/jaar]
Rijntakken	0,14
Veluwe	0,03
Sint Jansberg	0,01
Landgoederen Brummen	0,01

De aanleg van de terminal leidt tot stikstofdepositie op zes verschillende Natura 2000-gebieden zoals weergegeven in tabel 5.2.

Tabel 5.2 Maximale stikstofdepositie voor de aanlegfase.

Natura 2000-gebied	Maximaal berekende depositie [mol/ha/jaar]
Rijntakken	0,16
Veluwe	0,04
Sint Jansberg	0,01
Landgoederen Brummen	0,01
De Bruuk	0,01
Zeldersche Driessen	0,01



Bijlage 1

Uitgangspunten aanlegfase

Overzicht inzet materieel voor de realisatie van de Rail Terminal Gelderland.

Inleiding

Op verzoek van Provincie Gelderland heeft Logitech onderstaand overzicht opgesteld met globale inschatting van tijdens de uitvoering van de aanleg van de Railterminal Gelderland in te zetten materieel. Op basis hiervan kan de milieubelasting in de aanlegfase inzichtelijk gemaakt worden.

Zoals verzocht betreft dit enkel de aanleg van de railterminal zelf. De ontsluitingsweg, groenzone en aansluiting CUP (inclusief zeilend binnenkomen) worden separaat door derden inzichtelijk gemaakt.

Werkzaamheden

De werkzaamheden t.b.v. de realisatie voor de railterminal zijn te splitsen in:

1. Grondwerkzaamheden (o.a. bouwrijp maken).
2. Aanbrengen van ondergrondse infrastructuur zoals;
 - a. een mantelbuistracé,
 - b. water- en blusleidingen inclusief hydranten,
 - c. riolering zowel DWA als HWA.
3. Aanleg van een retentiebekken.
4. Aanbrengen van een gebonden fundatie.
5. Aanbrengen van diverse verhardingen (asfalt- en klinkerverhardingen).
6. Aanbrengen van betonconstructies zoals;
 - a. heien van palen voor de kraanbanen;
 - b. betonbalken voor de kraanbanen;
 - c. kabelput;
 - d. aanbrengen van onderheide betonnen calamiteitenplaten.
7. Bevestigen kraanrails.
8. Spoorwerken.
9. Terreininrichting zoals;
 - a. plaatsen afrasteringen en poorten,
 - b. plaatsen lichtmasten e.d.
 - c. afwerken werkgebied.
 - d. plaatsen kantoorunit.

De te realiseren railterminal heeft een totale oppervlakte, inclusief retentiebekken, van ca. 7,8 ha.

Geschatte totale uitvoerings- realisatietermijn van 8 maanden.

Inzet materieel per onderdeel

Overzicht inzet materieel per onderdeel:

1. Grondwerkzaamheden oppervlakte ca. 7 ha (70.000 m²). Met een geschatte uitvoeringstermijn van 5 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Wiellaadschop	Bakinhoud 1500 liter	2	5
Wieldumper	8 ton	3	3
Hydraulische kraan	Bakinhoud 900 liter	2	5

2. Aanbrengen van de gehele ondergrondse infrastructuur. Met een geschatte uitvoeringstermijn van totaal 12 weken

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Hydraulische kraan	Bakinhoud 900 liter	2	12
Hydraulische kraan	Bakinhoud 1500 liter	2	12

3. Aanbrengen van een retentiebekken met een oppervlakte van 8750 m². Met een geschatte uitvoeringstermijn van 6 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Wiellaadschop	Bakinhoud 1500 liter	1	6
Wieldumper	8 ton	2	3
Hydraulische kraan	Bakinhoud 900 liter	1	6

4. Aanbrengen van een gebonden fundatie met een oppervlakte van ca 7 ha. Met een geschatte uitvoeringstermijn van 3 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Spreidmachine		1	15
Wiellaadschop	1500 liter	1	15
Wals		2	15
Hydraulische kraan	Bakinhoud 900 liter	1	15

5. Aanbrengen van een diverse verhardingen oppervlakte van ca 7 ha. Met een geschatte uitvoeringstermijn van totaal 5 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Spreidmachine asfalt	Werkbreedte 4 m	1	5
Wals		2	5
Veeg/sproeiauto		1	5

6. Aanbrengen van een diverse betonconstructies. Met een geschatte uitvoeringstermijn van totaal 14 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Heistelling voor heien van de palen kraanbaan, calamiteitenplaten en kabelput		1	6
Wiellaadschop		1	6
Hydraulische kraan voor stellen bekisting voor de kraanbaanbalken en de calamiteitenplaten	Bakinhoud 900 liter	1	8

7. Bevestiging van de kraairails op de kraanbaanbalken. Met een geschatte uitvoeringstermijn van totaal 8 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Hydraulische kraan voor stellen kraanrails (50%)	Bakinhoud 900 liter	1	4

8. Spoorwerken. Totaal 4 wissels en 3 sporen met een lengte van ca. 2600 m¹. Met een geschatte uitvoeringstermijn van totaal 9 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Hydraulische kraan	Bakinhoud 900 liter	2	9
Wiellaadschop	Bakinhoud 1500 liter	2	2
Stopmachine		1	1
Ballast afwerkmaschine		1	1

9. Terreininrichting. Met een geschatte uitvoeringstermijn van totaal 6 weken.

Benodigd:

Materieel:	Type:	Aantal (stuks):	Uitvoeringstermijn in weken:
Mobile wegkraan voor plaatsen lichtmasten	70 tons	1	4
Wiellaadschop	Bakinhoud 1500 liter	1	2
Hydraulische kraan	Bakinhoud 900 liter	1	3

Werkaamheden in grote lijnen	Hoeveelheden					Materieel	NORM/UUR		TOTAAL uur
	Stk.	Lgt. [m1]	Opp. [m2]	Vol. [m3]	Gew. [ton]				
OPBREEKWERKZAAMHEDEN (erftoegangsweg)									
Opbreken verhardingen (erftoegangsweg 1630m = 7335m2 -> Type M cf uitgangspunten, niet teerhoudend)			7335	1100,3	2750,6	Hydraulische machine met puinbak of slooptand	225	m2	34
						Wiellaadschop	225	m2	34
Opbreken puinfundering			7335	2201	3961	Hydraulische rups graafmachine	82	m2	90
OPBREEKWERKZAAMHEDEN (reconstructie kruispunt)									
Opbreken niet teerhoudend verhardingen (reconstructie kruispunt -> Type B cf uitgangspunten)			5550	832,5	2081,25	Hydraulische machine met puinbak of slooptand	225	m2	26
						Wiellaadschop	225	m2	26
Verwijderen verlichting, bebording	12					Hydraulische graafmachine (middel)	4	uur	3
SCHONEN TERREIN									
Frezen terrein			150000			Tractor met freesmachine	1400	m2	107
GRONDWERK (Wegen)									
Ontgraven grond en vervoer naar grondwal			31302	31302		Hydraulische graafmachine (middel)	105	m3	298
GRONDWERK (Grondwallen)									
Ontgraven bestaande grondwal		1600	20	32000		Hydraulische graafmachine (middel)	125	m3	256
Verwerken vrijkomende grond in grondwal		3000	56	168000		Hydraulische graafmachine (middel)	90	m3	1867
GRONDWERK (Duikers 525m)									
Aanbrengen duikers Ø800,		525				Hydraulische graafmachine (middel)	10	m1	53
GRONDWERK (Watergangen)									
Ontgraven grond en vervoer naar grondwal		4380		39270		Hydraulische graafmachine (middel)	10	m1	438
GRONDWERK (Sloten)									
Ontgraven grond en vervoer naar grondwal		2029		4058		Hydraulische graafmachine (middel)	10	m1	203
GRONDWERK (Natuurvriendelijke Oevers)									
Ontgraven grond en vervoer naar grondwal				7400		Tractor, 15 m3			
		925		7400		Hydraulische graafmachine (middel)	10	m1	93
AANBRENGEN ZICHTSCHERMEN (90 + 25 + 63 178m)									
Aanbrengen heipalen	80	178				Heistelling	4	st	20
Aanbrengen paalkopen	80					Hydraulische graafmachine (middel)	10	st	8
Aanbrengen geodoek			890			Hydraulische graafmachine met opzetstuk (middel)	200	m2	4,45
Leveren materiaal	24					Telekraan	1	uur	24
AANBRENGEN VLEERMUISTOREN									
Aanbrengen heipalen	6					Heistelling	1	st	6
Aanbrengen paalkopen	6					Hydraulische graafmachine (middel)	10	st	0,6
Leveren materiaal + plaatsen	12					Telekraan	1	uur	12
AANBRENGEN VERHARDINGEN (NIEUW) (Onsluitingsweg 1700m)									
Aanbrengen verharding type B 13750m2, Aanbrengen zandbed, fundering en asfaltverharding			13750	6875		Hydraulische graafmachine (middel)- verwerken zand	115	m3	60
Aanbrengen verharding type B 13750m2, Aanbrengen zandbed, fundering en asfaltverharding			13750	6875	7425	Hydraulische graafmachine (middel) - verwerken granulaat	150	ton	50
Aanbrengen verharding type B 13750m2, Aanbrengen zandbed, fundering en asfaltverharding			13750	6875		Veeg-zuigwagen			66
Aanbrengen verharding type B 13750m2, Aanbrengen zandbed, fundering en asfaltverharding			13750	6875	8250	Asfaltset	125	ton	66
AANBRENGEN VERHARDINGEN (NIEUW) (Erftoegangswegen 1500 m)									
Aanbrengen verharding type M, Aanbrengen zandbed, fundering en asfaltverharding			6750	3375		Hydraulische graafmachine (middel)- verwerken zand	115	m3	29
			6750	3375	3645	Hydraulische graafmachine (middel) - verwerken	150	ton	24
			6750	3375		Veeg-zuigwagen			20
			6750	3375	2531	Asfaltset	125	ton	20
AANBRENGEN VERHARDINGEN (NIEUW) (Fietspad 300 m)									
Aanbrengen verharding type L, Aanbrengen zandbed, fundering en asfaltverharding			1050	525		Hydraulische graafmachine (middel)- verwerken zand	115	m3	5
				525	567	Hydraulische graafmachine (middel) - verwerken	150	ton	4
				525		Veeg-zuigwagen			2
				525	263	Asfaltset	125	ton	2
AANBRENGEN VERHARDINGEN (NIEUW) (rotonde)									
Aanbrengen verharding type B 1356m2, Aanbrengen zandbed, fundering en asfaltverharding			1356	678		Hydraulische graafmachine (middel)- verwerken zand	115	m3	6
					732	Hydraulische graafmachine (middel) - verwerken	150	ton	5
			1356			Veeg-zuigwagen			7
					732	Asfaltset	125	ton	7
AANBRENGEN VERHARDINGEN (NIEUW) (Reconstructie van een kruispunt)									
Aanbrengen verharding type B (incl frezen) 5550m2,			5550			Veeg-zuigwagen			27
Aanbrengen deklaag & tussenlaag					3330	Asfaltset	125	ton	27
Aanbrengen grasbetontegels (aanname)			500		70,5	Hydraulische graafmachine (middel) - assistentie	35	m2	14
Aanbrengen verharde middengeleiders (aanname)			1000		141	Hydraulische graafmachine (middel) - assistentie	20	ton	7
Aanbrengen betonbanden RWS (aanname)		1000			71,4	Hydraulische graafmachine (middel) - assistentie	2	ton	36
VRI									
Aanvoeren plaatsen VRI (aanname van de uren)	12					Hydraulische kraan	1	st	12
INRICHTINGSELEMENTEN									
Profileren incl. inzaaien (Groen + lichtgroen)			157000			Tractor met profileermachine	1100	m2	143
						Tractor met zaaimachine	1100	m2	143
Planten bomen en struiken (aanname 1 stuks per 10 m2)	9000					Hydraulische graafmachine (middel)	10	st	900
Plaatsen van een geleidebarrier		240		10		Vrachtwagen (12 ton met hydraulische laad- en losinrichting)	10	m	24
Aanbrengen nieuwe lichtmasten rijbaan	31					Vrachtwagen (12 ton met hydraulische laad- en losinrichting)	10	uur	
Aanbrengen lengte- en dwars markering			1681			Wegmarkeringsmachine	15	m2	112
Afwerken terrein			16000			Hydraulische graafmachine (middel)	250	m2	64
Aanbrengen verkeersborden (aanname)	50					Vrachtwagen (12 ton met hydraulische laad- en losinrichting)	10	st	0
Aanbrengen bewegwijzering - fietsers	20					Vrachtwagen (12 ton met hydraulische laad- en losinrichting)	2	st	
Aansluiting Container Uitwissel Punt									
Inzet onbekend, rekening gehouden met 20 weken inzet van zware machinerie. Benoemde machines zijn indicatief.						Graafmachine / kraan 100 kW	20	weken	800
						Shovel 100 kW			800



Bijlage 2

AERIUS berekening gebruiksfase

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening RTG plansituatie

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Provincie Gelderland	Divers, XXXX Gelderland

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
RTG plansituatie	RYu3LZAshPhF	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 februari 2021, 16:09	2025	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	2.609,70 kg/j
NH ₃	29,99 kg/j

Resultaten

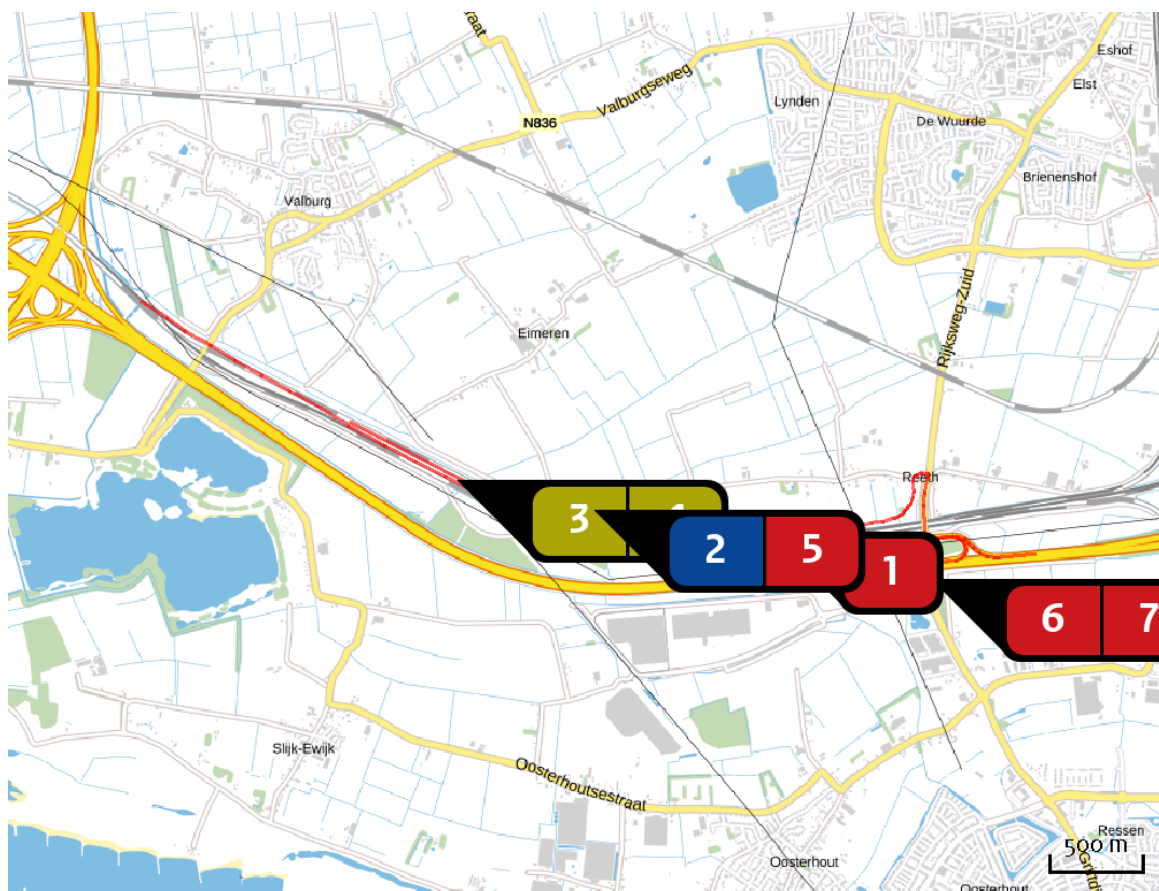
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Rijntakken	0,14

Toelichting

RTG plansituatie

Locatie
RTG plansituatie



Emissie
RTG plansituatie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Ontsluiting_RTG Wegverkeer Buitenwegen	22,61 kg/j	752,74 kg/j
2	Stationair draaien parkeerterrein Anders... Anders...	-	432,50 kg/j
3	Diesellocomotieven Sporen CUP Noordvariant Railverkeer Emplacement	-	100,40 kg/j
4	Diesellocomotieven RTG Railverkeer Emplacement	-	100,40 kg/j
5	Mobiele werktuigen Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	1,95 kg/j	786,24 kg/j
6	Westelijk verkeer - vertrek Wegverkeer Snelwegen	1,02 kg/j	82,42 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
7		Oostelijk verkeer - aankomst Wegverkeer Snelwegen	1,04 kg/j 83,78 kg/j
8		Oostelijk verkeer - vertrek Wegverkeer Snelwegen	1,56 kg/j 125,77 kg/j
9		Westelijk verkeer - aankomst Wegverkeer Snelwegen	1,81 kg/j 145,45 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Rijntakken	0,14	
Veluwe	0,03	
Sint Jansberg	0,01	
Landgoederen Brummen	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Rijntakken

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
ZGLg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied	0,14	
ZGLgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	0,12	
Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied	0,10	0,09
Lgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	0,09	0,03
Lgo2 Geïsoleerde meander en petgat	0,05	0,04
ZGLgo2 Geïsoleerde meander en petgat	0,05	0,04
H6120 Stroomdalgraslanden	0,05	
H3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,02	
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,02	
H91EoB Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	0,02	0,01
Lgo7 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,02	0,01
ZGH3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,02	0,01
ZGLgo7 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,01	
H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden)	0,01	
H91Fo Droge hardhoutooibossen	0,01	
H9999:38 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H6120).	0,01	

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Hg120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,03	
Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	0,03	
ZGH6230 Heischrale graslanden	0,03	
Hg1EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,02	
ZGHg120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,02	
ZGLg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	0,02	
ZGLg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	0,02	
Lg13 Bos van arme zandgronden	0,02	
Hg190 Oude eikenbossen	0,02	
H4030 Droge heiden	0,02	
ZGL4030 Droge heiden	0,02	
L4030 Droge heiden	0,02	
H3160 Zure vennen	0,02	
ZGHg190 Oude eikenbossen	0,01	
Lg09 Droog struisgrasland	0,01	
H2330 Zandverstuivingen	0,01	
H6230 Heischrale graslanden	0,01	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	
ZGH4030 Droge heiden	0,01	

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonalen*
ZGLg13 Bos van arme zandgronden	0,01	
Hq010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
Lg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	0,01	
ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	
ZGH5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	
ZGLg09 Droog struisgrasland	0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,01	

Sint Jansberg

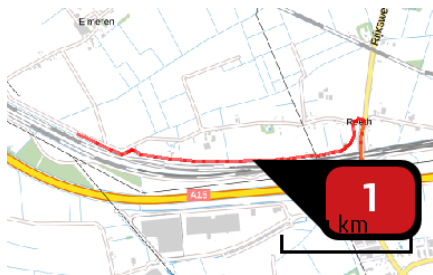
Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonalen*
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	

Landgoederen Brummen

Habitattype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	
H623ovka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,01	
H912o Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	
H715o Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H641o Blauwgraslanden	0,01	
H313o Zwakgebufferde vennen	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
RTG plansituatie



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH3

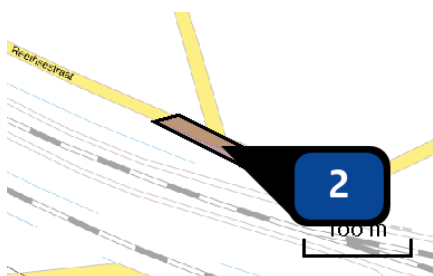
Ontsluiting_RTG

185099, 434217

752,74 kg/j

22,61 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	4.000,0 / jaar	NOx NH3	2,10 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1.500,0 / jaar	NOx NH3	6,70 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	85.000,0 / jaar	NOx NH3	743,94 kg/j 22,11 kg/j



Naam

Locatie (X,Y)

Uitstoothoogte

Oppervlakte

Spreiding

Warmteinhoud

Temporele variatie

NOx

Stationair draaien
parkeerterrein

183970, 434323

2,5 m

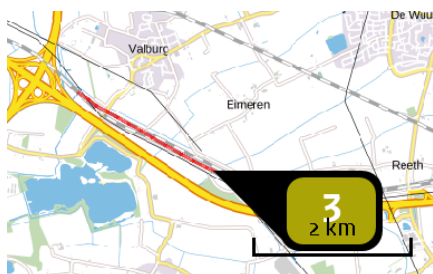
0,2 ha

2,5 m

0,000 MW

Zwaar verkeer

432,50 kg/j



Naam

Locatie (X,Y)

Uitstoothoogte

Warmteinhoud

Temporele variatie

NOx

Diesellocomotieven Sporen
CUP Noordvariant

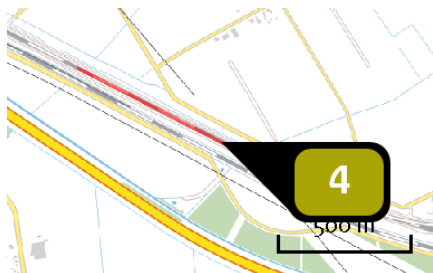
183462, 434470

5,0 m

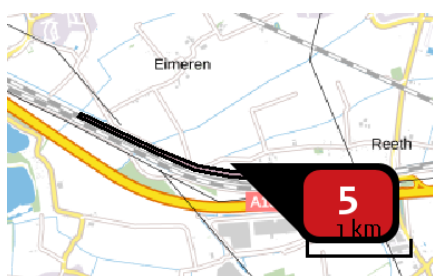
0,200 MW

Standaard profiel industrie

100,40 kg/j

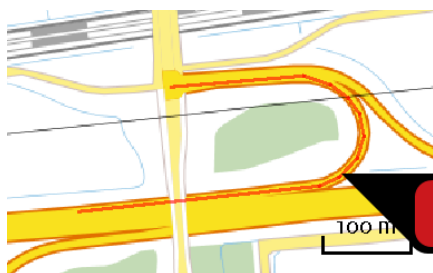


Naam **Diesellocomotieven RTG**
 Locatie (X,Y) **183403, 434530**
 Uitstoothoogte **5,0 m**
 Warmteinhoud **0,200 MW**
 Temporele variatie **Standaard profiel industrie**
 NOx **100,40 kg/j**



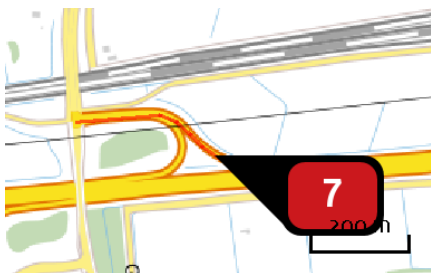
Naam **Mobiele werktuigen**
 Locatie (X,Y) **184361, 434345**
 NOx **786,24 kg/j**
 NH₃ **1,95 kg/j**

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Reach stackers	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	786,24 kg/j 1,95 kg/j



Naam **Westelijk verkeer - vertrek**
 Locatie (X,Y) **186132, 434082**
 NOx **82,42 kg/j**
 NH₃ **1,02 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.000,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	325,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	21.250,0 / jaar	NOx NH ₃	81,37 kg/j < 1 kg/j



Naam

Oostelijk verkeer - aankomst

Locatie (X,Y)

186221, 434115

NOx

83,78 kg/j

NH₃

1,04 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.000,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	325,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	21.250,0 / jaar	NOx NH ₃	82,71 kg/j 1,00 kg/j



Naam

Oostelijk verkeer - vertrek

Locatie (X,Y)

185798, 433843

NOx

125,77 kg/j

NH₃

1,56 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.000,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	325,0 / jaar	NOx NH ₃	1,37 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	21.250,0 / jaar	NOx NH ₃	124,16 kg/j 1,50 kg/j



Naam

Westelijk verkeer - aankomst

Locatie (X,Y)

185729, 433820

NOx

145,45 kg/j

NH₃

1,81 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.000,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	325,0 / jaar	NOx NH ₃	1,58 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	21.250,0 / jaar	NOx NH ₃	143,60 kg/j 1,74 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Database versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>



Bijlage 3

AERIUS berekening aanlegfase

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening RGT PIP aanlegfase

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Provincie Gelderland	Divers, Divers Divers

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Railterminal Gelderland	RrqjAgSsyxTE	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 februari 2021, 16:16	2023	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	2.032,22 kg/j
NH ₃	11,06 kg/j

Resultaten

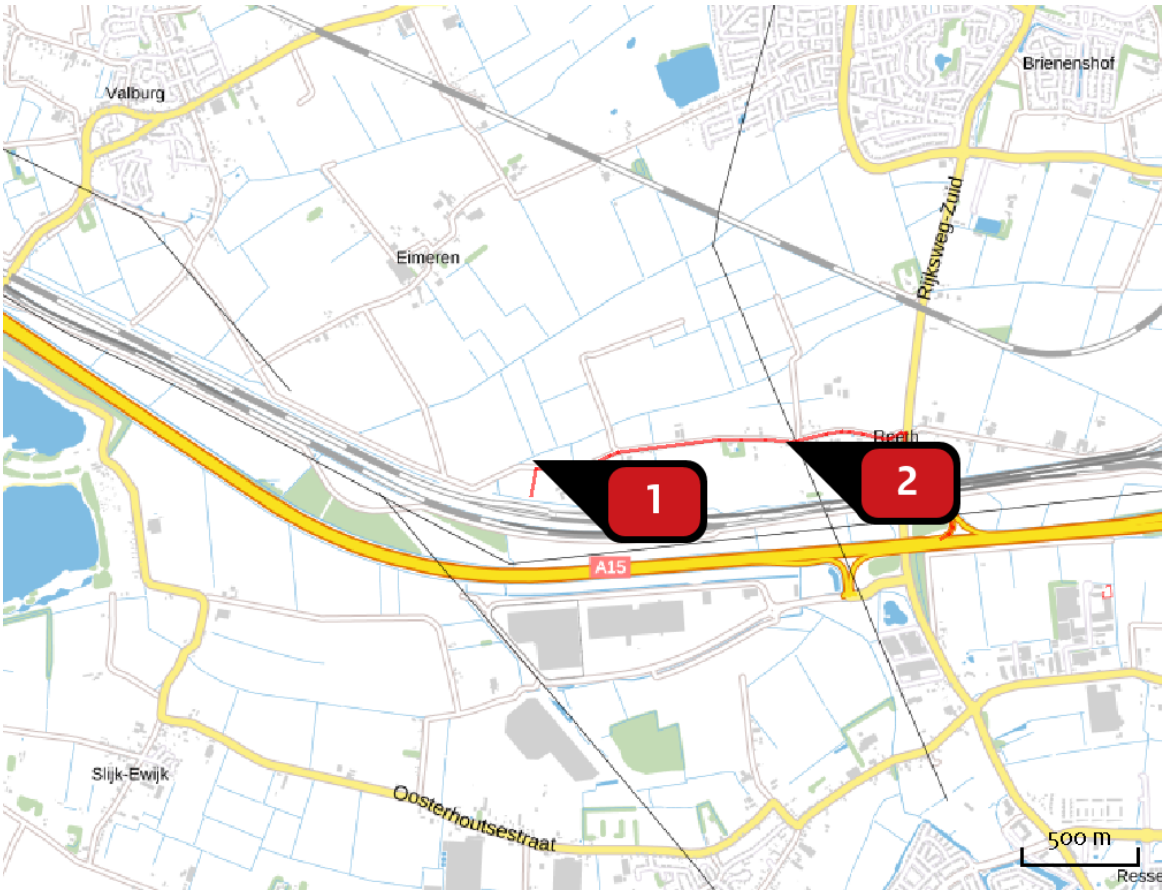
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Rijntakken	0,16

Toelichting

PIP Railterminal Gelderland - aanlegfase.

Locatie
RGT PIP aanlegfase



Emissie
RGT PIP aanlegfase

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	 Aanlegfase Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	5,00 kg/j	1.729,47 kg/j
2	 Verkeer Wegverkeer Binnen bebouwde kom	6,05 kg/j	302,75 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Rijntakken	0,16	
Veluwe	0,04	
Sint Jansberg	0,01	
Landgoederen Brummen	0,01	
De Bruuk	0,01	
Zeldersche Driessen	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Rijntakken

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
ZGLg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied	0,16	
ZGLgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	0,12	
Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied	0,10	0,08
Lgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	0,09	0,03
H6120 Stroomdalgraslanden	0,06	
Lgo2 Geïsoleerde meander en petgat	0,06	
ZGLgo2 Geïsoleerde meander en petgat	0,06	
H3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,03	
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,03	
H91EoB Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	0,02	
Lgo7 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,02	
ZGH3150 Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,02	0,01
ZGLgo7 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,01	
H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden)	0,01	
H91Fo Droge hardhoutooibossen	0,01	
H9999:38 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H6120).	0,01	

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Hg120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,04	
Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	0,04	
ZGH6230 Heischrale graslanden	0,04	
Hg1EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,03	
ZGHg120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,03	
ZGLg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	0,03	
ZGLg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	0,03	
Lg13 Bos van arme zandgronden	0,03	
Hg190 Oude eikenbossen	0,03	
H4030 Droge heiden	0,03	
ZGL4030 Droge heiden	0,03	
L4030 Droge heiden	0,03	
H3160 Zure vennen	0,02	
ZGHg190 Oude eikenbossen	0,02	
Lg09 Droog struisgrasland	0,02	
H2330 Zandverstuivingen	0,02	
H6230 Heischrale graslanden	0,02	
ZGH4030 Droge heiden	0,02	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,02	

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonalen*
ZGLg13 Bos van arme zandgronden	0,02	
Lg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	0,01	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	
ZGH5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	
ZGLg09 Droog struisgrasland	0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,01	
ZGH2330 Zandverstuivingen	0,01	

Sint Jansberg

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonalen*
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	
H7210 Galigaanmoerassen	0,01	
L91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	
Lg05 Grote-zeggenmoeras	0,01	

Landgoederen Brummen

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Hg1EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	
H623ovka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,01	
Hg12o Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	
H715o Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H641o Blauwgraslanden	0,01	
H313o Zwakgebufferde vennen	0,01	
H401oA Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	

De Bruuk

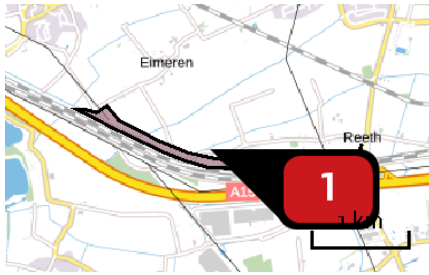
Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H641o Blauwgraslanden	0,01	

Zeldersche Driessen

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Hg12o Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
RGT PIP aanlegfase

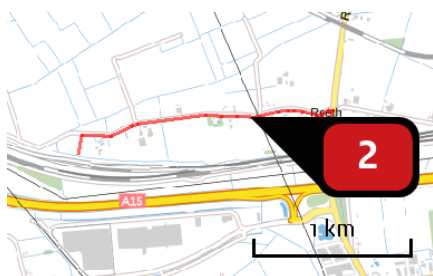


Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH₃

Aanlegfase
184349, 434412
1.729,47 kg/j
5,00 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Hydraulische kraan (900 L)	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	247,85 kg/j < 1 kg/j
AFW	Hydraulische kraan (1500 L)	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	99,36 kg/j < 1 kg/j
AFW	Wiellaadschop	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	622,71 kg/j 1,96 kg/j
AFW	Wieldumper	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	132,48 kg/j < 1 kg/j
AFW	Spreidmachine	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	60,80 kg/j < 1 kg/j
AFW	Wals	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	79,20 kg/j < 1 kg/j
AFW	Veeg/sproei/zuigaut o	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	11,11 kg/j < 1 kg/j
AFW	Heistelling	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	18,35 kg/j < 1 kg/j
AFW	Stopmachine	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	78,66 kg/j < 1 kg/j
AFW	Ballast afwerkmachine	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	3,04 kg/j < 1 kg/j
AFW	Mobiele kraan (70 tons)	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	22,08 kg/j < 1 kg/j
AFW	Graafmachine	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	299,52 kg/j < 1 kg/j
AFW	Asfaltfrees	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	25,97 kg/j < 1 kg/j
AFW	Telekraan	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	7,45 kg/j < 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreading (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Tractor	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	20,89 kg/j < 1 kg/j



Naam
 Locatie (X,Y)
 NOx
 NH₃

Verkeer
185437, 434490
302,75 kg/j
6,05 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	17.400,0 / jaar	NOx NH ₃	11,76 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	30.000,0 / jaar	NOx NH ₃	290,99 kg/j 5,24 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Database versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

Bijlage 2 Toelichting project RTG

Projectdoelstelling

De projectdoelstelling van de Railterminal Gelderland is²¹:

- Het bevorderen van de economische structuurversterking in de regio door het aanbieden van drie modaliteiten in het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen: de weg (A15), het water (Barge Terminal Nijmegen) en het spoor (Betuweroute). De ontsluiting van de Betuweroute voor de regio is van groot belang. Zo kan er ook regionaal gebruik gemaakt worden van de Betuweroute die specifiek is aangelegd om goederen te vervoeren buiten het reguliere spoornetwerk wat vooral voor passagiersvervoer bedoeld is. Het aanbieden van drie modaliteiten (trimodaliteit) maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe (logistieke) bedrijvigheid. De keuze voor verschillende vervoersmogelijkheden leidt tot een belangrijke economische structuurversterking voor de regio en daaraan gekoppeld een potentiële toename aan werkgelegenheid met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. Logistieke bedrijvigheid is niet alleen het ompakken van dozen, maar ook assemblage van producten, waardoor er een duidelijke economisch toegevoegde waarde ontstaat
- Een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen, doordat spoorgoederenvervoer milieuvriendelijker is dan wegvervoer met een vrachtauto. Naar aanleiding van het Klimaatakkoord van Parijs hebben EU-lidstaten met elkaar afgesproken dat de EU in 2030 minimaal 40 % minder moet uitstoten. De Nederlandse overheid wil de opwarming van de aarde beperkt houden en stelt daarom het doel om in 2030 49 % minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet de uitstoot van broeikasgassen met 95 % afgenomen zijn. In dit kader is in het Nederlandse Klimaatakkoord optimalisatie van het spoorgoederenvervoer opgenomen als afspraak

Substantiële CO₂-reductie

De railterminal zorgt voor een substantiële CO₂-reductie en heeft daarmee een wezenlijk gunstig milieueffect. Spoorvervoer is namelijk aanzienlijk duurzamer dan vrachtvervoer. Het onderzoeksbureau Panteia heeft in het rapport 'Potentie Railterminal Gelderland' de CO₂-besparing als gevolg van de railterminal in beeld gebracht, op basis van de volgende uitgangspunten²²:

- Een zware vrachtauto verbruikt gemiddeld 1 liter brandstof (diesel) per 3,2 km. Dat komt overeen met 3,1 kWh per km en 1,0 kg CO₂-per km
- Een trein heeft een vervoerscapaciteit van vijftig containers. Om deze vijftigcontainers over een afstand van één kilometer te verplaatsen, heeft een trein in totaal 27 kWh aan elektrische energie nodig (0,5 kWh per container)
- Hieruit blijkt dat het energieverbruik van een trein een factor zes lager ligt dan de vrachtauto. Als ervanuit wordt gegaan dat alle opgewekte energie voor vervoer per trein CO₂-uitstoot oplevert, komt dit neer op een 0,17 kg CO₂-per km

²¹ https://www.gelderland.nl/bestanden/Documenten/Gelderland/05Verkeer-en-vervoer/2019%20-20Q4/191218_Notitie_Reikwijdte_en_detailniveau_Railterminal_Gelderland_.pdf

²² Onderzoeksrapport 'Potentie Railterminal Gelderland' door Panteia

Het onderzoeksbureau heeft voor een groot aantal herkomst/bestemmingscombinaties berekend wat de besparing op CO₂ is. Naar landen zoals Italië en Polen scheelt dit circa 74 %. Naar Duitsland of Frankrijk, dichterbij dus, bedraagt de besparing ongeveer 60 %. In het onderzoeksrapport van Panteia wordt uitgegaan van een gemiddelde besparing van 67 % op de CO₂-emissie ten opzichte van het huidige verkeer over de weg.

Op basis van het verplaatsen van 60.000 (beladen) laadeenheden (75.000 incl. leeg) per jaar van de weg naar het spoor, wordt met de terminal een CO₂-reductie van 40 kton per jaar verwacht. Als de terminal doorgroeit naar de maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden, wordt een totale reductie van 50 kton per jaar verwacht.²³ Hiermee wordt met de terminal significant bijgedragen aan de klimaatdoelen op Europees niveau.

Nederland wil klimaatverandering en de opwarming van de aarde tegengaan en stelt daarom het doel om in 2030 49 % minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet de uitstoot met 95 % afgenomen zijn. In het Nederlandse Klimaatakkoord wordt nadrukkelijk ingezet op de optimalisatie van het spoorgoederenvervoer. In de Omgevingsvisie van Gelderland is daarnaast bepaald dat in 2050 het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal moet zijn. Gelderland wil in 2050 helemaal klimaatneutraal zijn. Als tussendoel moet in 2030 55 % broeikasgasreductie in Gelderland zijn gerealiseerd. Ook in Europees verband wordt ingezet op spoorvervoer. Het doel is om in 2030 rond de 30 % van de goederen over afstanden van meer dan 300 kilometer via het water en spoor te verplaatsen en in 2050 minimaal de helft.²⁴ Hiervoor is het nodig om te investeren in een multimodaal (verschillende soorten transport) netwerk door heel Europa. Door aanpassingen in de organisatie en exploitatie van het spoorvervoer moet het spoor op middel- en lange afstanden terrein winnen. Daarvoor zijn volgens het Witboek Transport nieuwe knooppunten nodig, met onderlinge verbindingen. De railterminal faciliteert langs één van de belangrijkste Europese transportassen de noodzakelijke regionale overslag tussen weg- en railverkeer binnen een knooppunt (Nijmegen) met tevens overslagfaciliteiten naar water. De railterminal draagt bij aan de reductie van CO₂-uitstoot en is geheel in lijn met het Europese, nationale en provinciale klimaatbeleid.

Impuls voor de economie en de werkgelegenheid

De railterminal verbetert het vestigingsplaatsklimaat en geeft een impuls aan de economie en de werkgelegenheid. Met de railterminal wordt een overslagpunt gerealiseerd voor het overslaan van laadeenheden (zoals containers, maar bijvoorbeeld ook wissellaadbakken of (hijzbare) trailers) van de weg naar het spoor en andersom. Dit nieuwe overslagpunt geeft een impuls aan de (regionale) economie. Er is in de toekomst namelijk sprake van een trimodaliteit bij het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen: via de weg (A15), via het water (Barge Terminal Nijmegen) en via het spoor (Betuweroute). Het aanbieden van trimodaliteit maakt de provincie aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe en bestaande (logistieke) bedrijvigheid. Bedrijven willen namelijk de keuze hebben uit zoveel mogelijk vervoersmodaliteiten.

²³ Onderzoeksrapport 'Potentie Railterminal Gelderland' door Panteia op blz. 21.

²⁴ Europese Commissie (2011), WITBOEK, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.

De trimodaliteit leidt tot een belangrijke economische versterking voor de regio en daaraan gekoppeld een toename van de werkgelegenheid, met een aanmerkelijk aandeel voor laagopgeleiden. Logistieke bedrijvigheid is van groot economisch belang voor Nederland. In het onderzoek 'MKBA Railterminal Gelderland' dat is uitgevoerd door RoyalHaskoning DHV, is bepaald dat de terminal op drie verschillende manieren een positief effect heeft op de werkgelegenheid:

- Er is personeel nodig om de terminal te opereren
- Bedrijven die reeds in de omgeving van Valburg gevestigd zijn breiden uit als gevolg van de nieuwe transportmogelijkheden voor hun aanvoer van grondstoffen of afvoer van eindproducten
- Nieuwe bedrijven besluiten zich te vestigen in de omgeving van Valburg als gevolg van de nieuwe transportmogelijkheden voor hun aanvoer van grondstoffen of afvoer van eindproducten.²⁵

In het MKBA rapport wordt geconcludeerd dat de werkgelegenheid op de terminal en in de omgeving positief is. Het gaat om een positief werkgelegenheidseffecten van circa 2.1 miljoen euro.²⁶ In het onderzoek 'Review Rail Terminal Gelderland' is ook gekeken naar de werkgelegenheidseffecten, in dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de extra werkgelegenheid vooral zit in het feit dat het vestigingsklimaat wordt verbeterd waardoor nieuwe logistieke activiteiten in de nabije omgeving gerealiseerd worden. Ter illustratie wijst het rapport op het volgende: het nieuwe distributiecentrum van Lidl op Park15 heeft gezorgd voor 350 extra arbeidsplaatsen, waarbij de keuze van Lidl voor Park15 mede is gebaseerd op de realisatie van RTG.²⁷

Verbetering infrastructuur en bereikbaarheid

Op dit moment ontbreekt een elementair overslagpunt op het spoor van de Betuweroute, de railterminal voorziet daarin. De railterminal zorgt voor een betere bereikbaarheid voor het goederenvervoer en voor een betere ontsluiting van de Betuweroute voor de overige vervoerstromen via weg en water. Vanuit het Rijk en de provincie wordt versterking van de transportassen Betuweroute en de A15 gestimuleerd en gefaciliteerd. Deze twee transportassen zijn van Europees belang, namelijk als onderdeel van de twee corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. De corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic' verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland, met Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Deze twee corridors zijn onderdeel van het Trans-European Transport Networks (TEN-T). Dit netwerk van Europese transport-infrastructuur wordt gestimuleerd en versterkt door de Europese Unie. Dit netwerk bestaat uit negen 'kerncorridors' die versterkt worden vanwege de strategische belangen en voordelen. De Betuweroute is één van de belangrijkste Europese transportroutes voor het vrachtverkeer.

²⁵ Onderzoeksrapport 'MKBA Railterminal Gelderland' door RHDHV van 9 juni 2016, blz. 36.

²⁶ Zie tabel 16, op blz. 40, van het Onderzoeksrapport 'MKBA Railterminal Gelderland'.

²⁷ 'Review Rail Terminal Gelderland', december 2016, blz. 43.



Figuur B2.1 Ligging ten opzichte van internationale corridors

Het rivierengebied van de provincie Gelderland wordt doorsneden door deze transportassen, maar ook door de transportroute via de rivier de Waal, en heeft zich mede daardoor ontwikkeld tot een zeer aantrekkelijke regio voor het vestigen van logistieke bedrijven. Het gebied wordt daarom de 'Gelderse Corridor' genoemd. Voor wegvervoer is de A15 de aangewezen transportas met voldoende aansluitpunten. Voor het transport over water is de Waal de hoofdverbinding, en voor het overslaan van containers op het schip zijn er terminals in Nijmegen, Tiel en Emmerich. Alleen een overslagpunt op het spoor aan de Betuweroute ontbreekt. Het spoor is de ontbrekende schakel binnen dit Europese netwerk. Gelderland wil daarom graag de toegang tot spoor, weg en water en elkaar knopen om de bereikbaarheid te optimaliseren. De railterminal maakt dit mogelijk, het voorziet namelijk in een overslagpunt voor alle vervoerscombinaties (spoor, weg en water). De bereikbaarheid wordt hiermee significant verbeterd omdat alle modaliteiten met in elkaar in verbinding worden gebracht. Het versterkt de infrastructuur en het ontsluit de Betuweroute voor de overige regionale vervoersstromen. In het onderzoek 'Review Rail Terminal Gelderland' wordt ook geconcludeerd dat het nieuwe opstappunt aan de Betuweroute een bijdrage levert aan een betere bereikbaarheid en daarmee samenhangende reductie van de transportkosten doordat continentale lading in Valburg geladen en gelost kan worden waardoor voor- of natransport over de weg gereduceerd kan worden.²⁸

Alternatievenonderzoek

Om de projectdoelstelling te behalen zijn er in het verleden meerdere mogelijke locaties voor een railterminal onderzocht. In 2013 zijn verschillende locaties in Gelderland getoetst op de vestigingsmogelijkheid van een railterminal (PS2013-719)². Er zijn drie varianten bij Valburg bekeken, vijf locaties in de regio rivierengebied (rondom Tiel) en de locatie bij Arnhem Goederen-oost en Kleefse Waard. Voor elke locatie is een kostenindicatie meegenomen. Naast deze kosten werden de locaties getoetst op de mate van milieuhinder voor omwonenden, de bereikbaarheid van de treinen richting Duitsland en Rotterdam en de mogelijkheden om snel bij te laden op

²⁸ 'Review Rail Terminal Gelderland', december 2016, blz. 43.

² [https://gelderland.stateninformatie.nl/modules/1/ingekomen%20stukken/357526](https:// gelderland.stateninformatie.nl/modules/1/ingekomen%20stukken/357526)

doorgaande treinen³. Op basis van deze onderzoeken zijn alleen de locaties in Valburg en Arnhem Kleefse Waard in beeld gebleven, vanwege de mogelijkheden voor het aanbieden van drie modaliteiten voor goederenvervoer. Daarbij had Valburg het voordeel van de mogelijkheid van bijladen op doorgaande treinen, onder meer vanwege de ligging aan de specifieke goederenspoorlijn de Betuweroute (geen conflict met het reizigersvervoer) en de aanwezigheid van het CUP-terrein. Ook over de weg is de ontsluiting van de railterminal in Valburg geschikt, vanwege de directe ligging aan de Rijksweg A15 en de nabijheid van een toe- en afrit waardoor er maar kort over het regionale wegennet wordt gereden.

De locaties in Arnhem zijn niet gelegen aan de Betuweroute en moeten gebruik maken van het reguliere spoor wat ook voor passagiers wordt gebruikt voor aan- en afvoer. De route richting Rotterdam en het Rotterdamse havengebied loopt dan gedeeltelijk over een druk spoortraject met passagierstreinen.

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2016 een breder onderzoek uitgevoerd⁴. Dit onderzoek concentreerde zich op de goederenvervoercorridors van Nederland: de corridor Oost (Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland) en de corridor Zuidoost (Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland). Er werd een antwoord gezocht op de volgende onderzoeksvragen:

- Waar bevinden zich de mogelijkheden voor multimodaliteit, en om een modal shift te realiseren van weg naar spoor en of binnenvaart?
- Waar kunnen ladingstromen worden gecombineerd en kan waarde worden toegevoegd?

Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de potentie van de mogelijke railterminal in Gelderland in de nabijheid van Nijmegen verder lijkt te strekken dan de scope van dit onderzoek heeft toegelaten. Naar aanleiding hiervan is nog een specifieke studie uitgevoerd⁵. Uit dit onderzoek bleek dat de railterminal bij Valburg door de ligging aan de Betuweroute een unieke kans biedt om continentale en maritieme stromen te bundelen.

In december 2019 zijn de onderzoeken uit 2013 en 2016 geactualiseerd⁶. In deze studie heeft Panteia ter vergelijking de hypothetische mogelijke locaties Kleefse Waard, het Emplacement Arnhem en Tiel opnieuw onderzocht. In de studie concludeert Panteia dat de potentie voor de twee terminals in Arnhem aanzienlijk lager is dan voor die in Valburg. Dit komt hoofdzakelijk doordat het vanuit zowel Kleefse Waard als het Emplacement Arnhem niet opportuun is om nieuwe raildiensten op te zetten naar bestemmingen in Europa. Ook is bijladen niet mogelijk, doordat er geen containertreinen passeren op de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem. Dit betekent dat er zelfstandige diensten zouden moeten worden opgezet vanuit Emplacement Arnhem of

³ [https://gelderland.stateninformatie.nl/document/4921512/1/PS2013-719_bijlage_bij_Statenbrief](https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/4921512/1/PS2013-719_bijlage_bij_Statenbrief)

⁴ Potentie multimodale continentale ladingstromen voor de Goederenvervoercorridors, Onderzoek voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu i.h.k.v. MIRT onderzoek Goederencorridors, Panteia, 3 okt 2016;
<https://www.topcorridors.com/samenwerken/bibliotheek2/deelrapporten/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1047543>

⁵ Potentie multimodale continentale ladingstromen voor de Goederenvervoercorridors – RTG nationaal beschouwd, Onderzoek voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu i.h.k.v. MIRT onderzoek Goederencorridors, Panteia, 2 dec 2016;
<https://www.topcorridors.com/samenwerken/bibliotheek2/deelrapporten/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1047545>

⁶ Potentie Railterminal Gelderland, Eindrapportage voor Provincie Gelderland, Panteia, 11 dec 2019;
https://www.gelderland.nl/bestanden/Documenten/Gelderland/05Verkeer-en-vervoer/2019%20-%20Q4/191218_Bijlage_1_Potentie_Railterminal_Gelderland.pdf

Kleefse Waard. Het volume hiervoor is echter in vrijwel alle gevallen te klein. Op de Betuweroute passeren al containertreinen over het spoortraject. Dit maakt bijladen relatief gemakkelijk en kosteneffectiever. Hierdoor is de potentie voor lading van de locatie Valburg aanzienlijk hoger. De ontwikkeling van een railterminal op het Emplacement Arnhem of Kleefse Waard voldoet niet aan de projectdoelstelling. Deze locaties in Arnhem kunnen geen invulling geven aan het doel om de economische structuurversterking in de regio te bevorderen middels het aanbieden van drie modaliteiten in het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen: de weg (A15), het water (Barge Terminal Nijmegen) en het spoor (Betuweroute). En daarmee voldoen ze ook niet afdoende aan het leveren van een bijdrage voor de klimaatdoelen vanuit het project door significant meer spoorgoederenvervoer te bewerkstelligen in plaats van over de weg dat milieuvriendelijker is dan wegvervoer met een vrachtauto. Deze alternatieven zijn daarom geen oplossing en vallen af voor de ontwikkeling van een railterminal.

Voor de resterende twee potentieel geschikte locaties bij Tiel en Valburg is vanuit de projectdoelstelling nog verder gekeken. Dit in relatie tot wat er benodigd is aan infrastructuur, kosten en investeringen voor een rendabele railterminal op basis van het ladingspotentieel op beide locaties. De mogelijke locatie op het bedrijvenpark Medel (Tiel) ligt aan de Betuweroute en in de directe nabijheid van de Waal en de A15. Deze locatie verschilt op deze punten niet van Valburg. De locatie Medel ligt daarentegen aanzienlijk westelijker dan Valburg en daarmee aanzienlijk dichterbij het Rail Service Centrum (RSC) te Rotterdam en verder weg van de intermodale opties te Duisburg. Panteia berekent daarom voor Tiel een ander ladingspotentieel dan voor de locatie in Valburg. Het potentieel voor een terminal in Tiel is 45.000 laadeenheden, voor de RTG is dit 60.000 laadeenheden. Met een aanzienlijk lagere potentie biedt de locatie in Tiel onvoldoende perspectief voor de ontwikkeling van een railterminal. De investeringen voor een exploitant in infrastructuur en materieel op het terminalterrein in relatie tot een lagere potentie heeft direct effect op hoe rendabel de railterminal is voor een toekomstig exploitant. Daarbij komt dat de projectdoelstelling om CO₂ uitstoot te verminderen ook is vertaald in het terugdringen van uitstoot op de railterminal. Dit vraagt om investeringen in materieel en voorzieningen om CO₂ uitstoot terug te dringen. Belangrijk onderdeel voor deze CO₂ reductie op de terminal is de inzet van een elektrische kraan voor de container op- en overslag. Dit zijn grote kranen en deze zijn erg kostbaar. Dergelijke investeringen worden alleen in overweging genomen als er ook zicht is op ladingpotentie en voldoende groeimogelijkheden. In dat licht valt de locatie in Tiel af en blijft de locatie in Valburg over als reële optie ter invulling van de projectdoelstelling. Overigens vraagt de locatie in Tiel door het ontbreken van een ContainerUitwisselpunt (CUP) aan de Betuweroute ook veel hogere investeringen van de overheid. Ook op dit aspect is de locatie in Tiel geen reële oplossing.

Locatievarianten Valburg

Uit het voorgaande blijkt dat een railterminal op de locatie in Valburg de enige reële oplossing is om de projectdoelstelling te realiseren. In het MER zijn vervolgens drie locatievarianten onderzocht voor de locatie Valburg:

- Noordvariant: Een variant ten noorden van het huidige CUP
- Middenvariant: Een variant waarbij de terminal op de middenbundel van het huidige CUP ligt
- Zuidvariant: Een variant ten zuiden van het spoor, tussen Betuweroute en A15

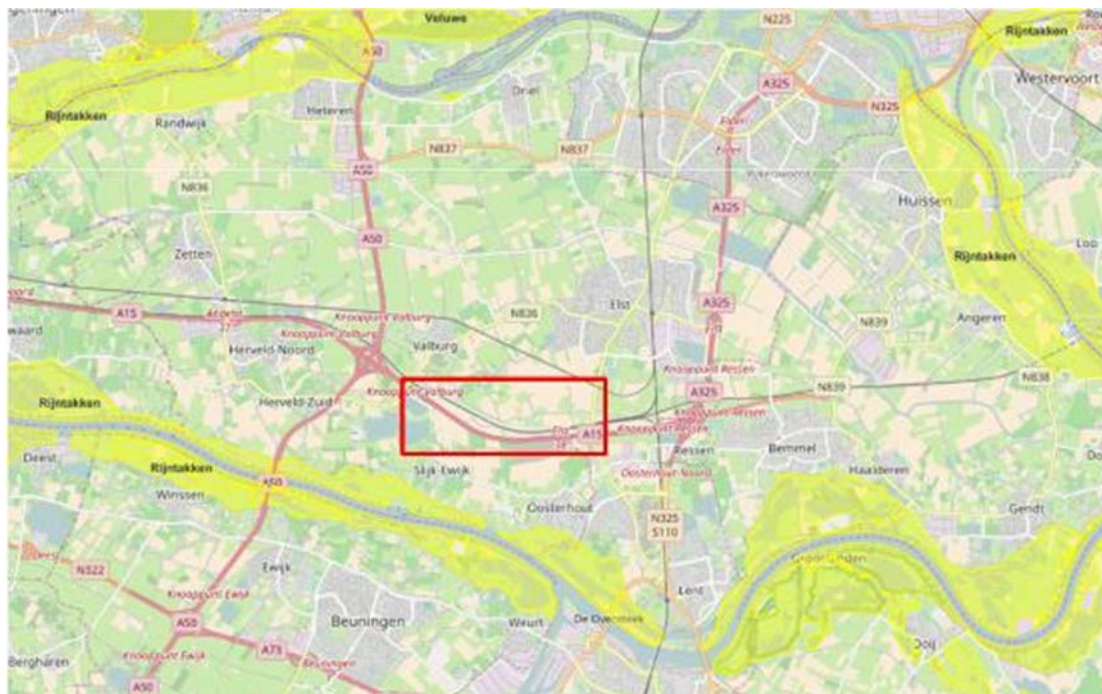
Voor de ontsluiting van de RTG zijn de volgende alternatieven onderzocht in het MER. Alternatief 5 is alleen van toepassing op de ontsluiting van de zuidelijke variant. Alle andere alternatieven hebben betrekking op de ontsluiting van zowel de noordelijke als de midden variant. De ontsluitingsmogelijkheden zijn:

- Alternatief 1A: Parallel noordkant Betuweroute, over dienstweg Ontsluiting noordelijk langs het spoor richting het oosten
- Alternatief 1B: Parallel noordkant Betuweroute, nieuwe weg. Er wordt geen gebruik gemaakt van de huidige dienstweg, maar er wordt een nieuwe verbinding aangelegd noordelijk parallel aan de dienstweg en geluidswal
- Alternatief 2: Oversteek naar zuidkant. Ontsluiting richting het oosten, onderdoorgang via een tunnel onder de Betuweroute door, uitkomend op de Rijksweg Zuid
- Alternatief 3: Omrijden via Tielsestraat. Ontsluiting richting het westen via nieuwe verbinding noordelijk langs de geluidswal, via het viaduct van de Tielsestraat loopt de route over de Betuweroute naar De Hoge Brugstraat
- Alternatief 4: Reethsestraat. Ontsluiting loopt via de Reethsestraat die opgewaardeerd (verbreed) wordt en voorzien wordt van een vrij liggend fietspad
- Alternatief 5: Zuidvariant, via De Hoge Brugstraat (alleen voor de Zuidvariant)

Naast deze ontsluitingsalternatieven is er één bouwsteen: viaduct over Betuweroute in plaats van een tunnel. Deze vormt geen volledig alternatief, maar kan alleen aan alternatief 2 worden toegevoegd.

Effecten van locatievarianten op Natura 2000-gebieden

Ter plaatse van het plangebied voor alle locatievarianten voor de terminal en de bijbehorende ontsluiting, liggen geen beschermde Natura 2000-gebieden. Er is hiermee enkel sprake van mogelijke externe effecten op de beschermde natuurwaarden in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 kilometer van het plangebied. Voor de effectbeoordeling zijn alle Natura 2000-gebieden waarop effecten verwacht worden meegenomen die binnen een straal van tien kilometer rondom het plangebied liggen. Voor de effectbepaling van stikstof zijn bij de stikstofberekeningen ook Natura 2000-gebieden meegenomen die buiten een straal van tien kilometer rondom het plangebied liggen. In onderstaande figuur B2.2 is de ligging van de Natura 2000-gebieden binnen een straal van tien kilometer weergegeven, het gaat om de Rijntakken en de Veluwe.



Figuur B2.2 Ligging plangebied in rood kader ten opzichte van de Veluwe en Rijntakken (bron; synbiosys)

Gelet op de afstand van de railterminal bij Valburg tot aan de nabijgelegen Natura 2000-gebieden volgt uit het MER dat externe effecten op de beschermde natuurwaarden alléén stikstofeffecten betreffen. De ligging van de locatievarianten voor de terminal en de ontsluitingsvarianten ten opzichte van Natura 2000-gebieden is zodanig, dat er geen onderscheid is in de effecten van de locatievarianten op Natura 2000 voor de uitstoot van stikstof vanaf de terminal Valburg. Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 2,5 km afstand en Natura 2000-gebied de Veluwe op 7 km. De verkeersafwikkeling voor het verkeer van en naar de terminal is voor alle locatievarianten gelijk, zodra het gebruik maakt van de hoofdinfrastructuur. Ook hierin zijn de locatievarianten niet onderscheidend.

Eerdere keuze voor varianten en alternatieven Provinciale Staten

Provinciale Staten hebben in december 2017 gekozen voor de noordvariant (PS2017-667) op basis van een onderzoek naar milieueffecten, gebruiksmogelijkheden van het ContainterUitwisselPunt (CUP), kosten en ruimtebeslag. De milieueffecten van de inrichtingsvarianten (uitgewerkt in de Milieueffectenstudie) onderscheidden zich slechts in beperkte mate van elkaar. De milieueffecten tussen de midden- en noordvariant zijn niet onderscheidend doordat deze vrijwel op dezelfde locatie liggen, de varianten zijn in de Milieueffectenstudie als één variant opgenomen. De kosten voor de varianten en het ruimtebeslag onderscheidden zich wel. Dit heeft te maken met aanpassingen op het CUP en of er gebruik kan worden gemaakt van bestaande voorzieningen. De aanleg van een midden- of zuidvariant leidt tot een forse investering en aanvullend ruimtebeslag ten opzichte van de noordvariant. Bij de middenvariant is de functionaliteit van het CUP beperkt, doordat niet alle rangeersporen bereikbaar zijn en sommige opstelsporen ook korter worden. Vanwege deze beperking in gebruik van het CUP, de hoge kosten en de milieueffecten die niet positief onderscheidend zijn ten



opzichte van de noordvariant, viel ook de middenbundel af. Voor de ontsluitingsweg is door Provinciale Staten gekozen voor het alternatief '1B' met een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg. De nieuwe ontsluitingsweg zal een snellere route bieden voor het doorgaande verkeer en doorgaand verkeer over de Reethsestraat ontmoedigen.

Alternatieven in bedrijfsvoering op de terminal

In de ontwikkeling van de terminal, is op diverse aspecten van de bedrijfsvoering gekeken naar verduurzaming, beperking van milieueffecten en in het bijzonder terugdringen van stikstofuitstoot.

De bedrijfsvoering van de railterminal verdeelt zich in twee fases. Tot en met 30.000 laadeenheden wordt er gebruik gemaakt van 2 reachstackers (diesel aangedreven) en één elektrische empty handler. Vanaf 30.000 laadeenheden, met een maximum van 90.000 laadeenheden, wordt er gebruik gemaakt van elektrische portaalkranen en een empty handler (elektrisch). Deze keuze is gemaakt omdat uit eerdere onderzoeken blijkt dat het bedrijfseconomisch niet haalbaar is om direct te starten met elektrische portaalkranen die de uitstoot van stikstof op de terminal aanzienlijk beperken. De terminal blijkt dan in de startfase niet exploitabel door de hoge aanschafwaarde van elektrische portaalkranen. Hetzelfde geldt voor elektrische reachstackers. De aanschafwaarde hiervan is erg hoog, daarom is het niet realistisch om dit voor te schrijven. In de startfase van de terminal is de stikstofuitstoot niet verder terug te brengen zonder de exploitatie onrealistisch te maken. Reachstackers zijn alleen nog nodig indien containers buiten het bereik van de portaalkranen geplaatst moeten worden.

De laadeenheden worden per vrachtwagen naar de railterminal vervoert. Een terminalexploitant heeft geen invloed op het wagenpark van de leveranciers. Er wordt daarom uitgegaan van het huidige wagenpark in Nederland in het openingsjaar 2025. Het proces op de terminal is zodanig gestroomlijnd dat de tijd dat motoren draaien zoveel mogelijk is beperkt (bronmaatregel). Voor de koeling, nodig voor een deel van de laadeenheden, is het uitgangspunt dat deze reefers geëlektrificeerd worden gekoeld.

Bij alle railterminals in Nederland worden goederentreinen de terminal opgetrokken door middel van diesel aangedreven locomotieven. Dit is nodig omdat de sporen van de railterminal niet geëlektrificeerd zijn volgens het huidige ontwerp. Dat betekent dat de elektrische locomotief afgekoppeld wordt en er een diesellocomotief nodig is om de wagons de RTG op en af te laten rijden. Dit rangeren is tijdrovend en meer milieubelastend. De provincie heeft ProRail gevraagd om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar het logistieke concept 'Zeilend binnenkomen', waarbij de elektrische treinen op hun eigen uitrolsnelheid de terminal op komen rijden. Rangeren met een diesellocomotief is niet meer nodig. Op basis van de haalbaarheidsstudie van ProRail wordt het concept Zeilend binnenkomen gerealiseerd op de terminal. Dit betekent dat het per spoor aan- en afvoeren van lading volledig geëlektrificeerd plaatsvindt (bronmaatregel). Met de realisatie van Zeilend binnenkomen op de terminal, vult de provincie Gelderland zoveel mogelijk de ambitie in om de terminal te verduurzamen.

Op de Betuweroute rijdt maximaal 5 % van de goederentreinen nog met een diesellocomotief. Daarom wordt in de stikstofberekeningen nog uitgegaan dat 5 % van de laadeenheden via spoor door middel van een diesellocomotief de terminal wordt opgetrokken.



Conclusie Alternatievenonderzoek

Op basis van de projectdoelstelling zijn er geen alternatieven voor de locatie Valburg die de economische structuurversterking in de regio bevorderen middels het aanbieden van drie modaliteiten in het knooppunt Nijmegen in de vervoersvormen: de weg (A15), het water (Barge Terminal Nijmegen) en het spoor (Betuweroute) en afdoende bijdrage leveren aan de klimaatdoelen. Er zijn drie locatievarianten voor de ligging van de railterminal in Valburg met vijf ontsluitingsmogelijkheden in het MER onderzocht. Gekozen is voor de noordvariant met een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg en een aantal maatregelen in de bedrijfsvoering om de terminal te verduurzamen. De railterminal heeft geen ruimtebeslag op Natura 2000. De mogelijke externe effecten op de beschermde natuurwaarden betreffen alléén stikstofeffecten. Deze zijn de passende beoordeling onderzocht.