

To: 5.1.2e | 5.1.2e @gelderland.nl]
Cc: 5.1.2e | 5.1.2e | 5.1.2e @gelderland.nl]; 5.1.2e | 5.1.2e @gelderland.nl]; 5.1.2e
5.1.2e | 5.1.2e @gelderland.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Tue 6/17/2025 10:03:18 AM
Subject: Meedenken aanpak vergunning stikstof
Received: Tue 6/17/2025 10:03:21 AM

Dag 5.1.2e,

buiten verzoek zie ik, dus ik bel je buiten verzoek op over onderstaande.

Aanleiding

Bestuurders van Gemeente Bronckhorst en Provincie Gelderland hebben binnen de gebiedsopgave Laag-Keppel ambtenaren gevraagd om te onderzoeken of we de verkeerssituatie van de Dorpsstraat en de Hummeloseweg in Laag-Keppel kunnen verbeteren. Bewoners klagen al 20 jaar over de verkeersonveiligheid en leefbaarheid. Na een 4 jaar durend proces gaan we een verkeersbesluit vaststellen waarin de huidige wegen als éénrichtingsweg worden ingericht waarbij het doorgaande verkeer wordt verwezen naar het hoofdwegennet in plaats van de N814. Hierdoor vinden wijzigingen van de verkeerssituaties plaats. Op sommige wegen wordt een verkeerstoename verwacht, terwijl op andere wegen een verkeersafname wordt verwacht. De wijzigingen van het verkeer leiden tot een permanente toename aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en is hiermee vergunningsplichtig. Het gaat hierbij alleen om licht verkeer (personenauto's). Vracht- en landbouwverkeer worden niet beïnvloed, aangezien deze nu al niet mogen rijden op de aan te passen wegen.

Fases

Het voornemen kent twee fases:

1. Proef (duur 1 jaar) waarbij de verkeerssituatie wordt aangepast en de daadwerkelijke veranderingen in verkeer worden gemeten (0-metingen referentie en metingen na wijzingen). Ook vindt er een participatieproces plaats met omwonenden.
2. Definitieve wijziging verkeerssituatie.

We bevinden ons nu in **fase 1**. Voor de proef hebben we een AERIUS-berekening gemaakt. We hebben de verwachte wijzigingen in de verkeerssituatie in beeld gebracht door een verkeersmodel te bouwen op basis van een kentekenonderzoek en deze te actualiseren en kalibreren aan de hand van de permanente telpunten die in het gebied aanwezig zijn op provinciale wegen. Dat is dus een goed onderbouwd uitgangspunt voor de proef. In **fase 2** gebruiken we de verkeersgegevens die we met de proef hebben verzameld om de berekeningen voor de definitieve situatie (en alles wat daaruit volgt) te actualiseren.

Resultaten, aanpak en vervolg

Ik wil graag overleggen hoe we het proces van de vergunning kunnen aanvliezen. We willen namelijk meteen één vergunning aanvragen voor zowel de proef als de definitieve situatie. Hierbij actualiseren we de berekeningen, beoordelingen, maatregelen (indien nodig) en de omgevingsvergunning n.a.v. de gegevens uit de proef. Die ruimte hebben we. Fase 1 loopt naadloos over in fase 2, maar de verkeersgegevens uit de proef zijn al na enkele maanden bekend. Dat betekent dat we gedurende de proef al kunnen starten met de nieuwe berekeningen en aanpassen van de beoordelingen, maatregelen en omgevingsvergunning. Zodat na de proef de nieuwe situatie vergund is en meteen kan worden doorgegaan. Dat vraagt wel om goede afspraken. De verwachting is overigens dat er geen of geen grote wijzigingen zullen optreden n.a.v. de metingen tijdens de proef gelet op de betrouwbare uitgangspunten van de eerste berekening.

De AERIUS-berekening voor de vergunningaanvraag van de proef resulteert in zeer lage permanente deposities op Rijntakken, Veluwe, Landgoederen Brummen en Stelkampsveld (zie tabel hieronder). Ik wil graag met je overleggen welke mogelijkheden we hebben om de situatie vergunbaar te krijgen:

1. We zitten zelf op de lijn om het ecologische te beoordelen in een gebiedsspecifieke passende beoordeling, gelet op de zeer lage permanente deposities. Wat we hierbij nog gaan berekenen, zijn de deposities in zichtjaren 2030 en 2035. Mogelijk neemt de depositie door autonome ontwikkelingen in het wagenpark af, wat we kunnen gebruiken in onze beoordeling. Dat moet alleen nog blijken.
2. Salderen met landbouwpercelen. We gaan op zoek naar landbouwpercelen waarmee we kunnen (extern) salderen, mocht ecologisch beoordelen geen optie zijn.

Tabel 3.4 Berekende projectbijdrage als gevolg van de wijziging van de verkeerssituatie (verschilberekening)

Natura 2000-gebied	Berekende basisvariant (ha gekarteerd)	Grootste toename basisvariant (mol N/ha/jaar)	Berekende variant IJsselweg (ha gekarteerd)	Grootste toename variant IJsselweg (mol N/ha/jaar)
Rijntakken (38/66-68)	18,60	0,03	18,63	0,02
Veluwe (57)	7.032	0,02	6.990	0,02
Landgoederen Brummen (59)	58,75	0,01	58,09	0,01
Stelkampsveld (60)	12,74	0,01	13,84	0,01

Ik neem **buiten verzoek** contact met je op. Hopelijk wil je met ons meedenken.
Groet, ook namens **5.1.2e** en **5.1.2e**!

5.1.2e