

## 6. Samenvatting grensoverschrijdende effecten

De mogelijke langeafstandseffecten die kunnen leiden tot een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van FFH-gebieden op Nederlands grondgebied zijn globaal bepaald in dit deskundigenrapport over Natura 2000-tolerantie. In principe komen de onderstaande beschermde gebieden in aanmerking:

- FFH-gebied: **NL2000008** "Meinweg" op een afstand van min. 1,5 km ten zuiden van het plangebied
- FFH-gebied: **NL2003045** "Swalmdal" op een afstand van min. 3,3 km ten noordwesten van het plangebied
- FFH-gebied: **NL2003042** "Roerdal" op een afstand van min. 6,0 km ten zuiden/zuidwesten van het plangebied

Aangezien er op het niveau van het bestemmingsplan met betrekking tot het toekomstige commerciële en industriële gebruik in het plangebied en de hiermee verbonden emissies van luchtverontreinigende stoffen nog geen gedetailleerde informatie beschikbaar is, kunnen de concrete bedrijfsafhankelijke effecten van de geplande commerciële en industriële bedrijvigheid nog niet definitief worden geprognosticeerd en beoordeeld. Daarom werd in het luchtverontreinigingsrapport bij de ruimtelijke ordeningsprocedure (ACCON GMBH 2024) een voorbeeldberekening voor twee mogelijke stikstofemitterende bedrijven (oppervlaktebehandelingsinstallatie en noodstroomaggregaat) uitgevoerd, omdat nog niet duidelijk is welke bedrijven zich in de toekomst op de projectlocatie zullen vestigen.

Als relevant effect kunnen op dit planningsniveau bovendien de in de toekomst door de planningsintentie mogelijk veroorzaakte totale verkeersbelasting en de hiermee verbonden belasting van luchtverontreiniging ruwweg worden voorspeld, aangezien hiervoor op basis van de plangebiedgrootte en de geplande verkeersontsluiting al modelberekeningen bestaan. Op basis van de actuele verkeersprognose (BRILON BONDZIO WEISER GMBH) is daarom in het jaar 2024 door ACCON GMBH een luchtverontreinigingsrapport opgesteld, dat de basis vormt van de effectenbepaling van dit deskundigenrapport. De resultaten van het deskundigenrapport worden nadien nog eens samenvattend weergegeven en ingedeeld op basis van de wet omtrent natuurbescherming.

Aangezien de Nederlandse beschermde gebieden op afstand liggen, zijn door verkeer veroorzaakte stikstofdeposities de enige mogelijke langeafstandseffecten die zouden kunnen leiden tot een nadelige verandering in de habitatomstandigheden binnen de reikwijdte van de voorafgaande beoordeling, voor zover het geplande project leidt tot een aanzienlijke toename van het verkeersvolume op de hoofdwegen die de beschermde gebieden doorkruisen.

Conform § 34 lid 1 BNatSchG (Duitse nationale wet natuurbescherming) moeten projecten vóór de uitvoering worden gecontroleerd op hun gevolgen voor de instandhoudingsoogmerken van een Natura-2000-gebied indien een aanzienlijke aantasting van het gebied door stikstofbelastingen niet kan worden uitgesloten. Conform § 34 lid 2 BNatSchG is een projectintentie niet toegestaan als de controle van de gevolgen uitwijst dat het project zou kunnen leiden tot aanzienlijke aantasting van het gebied in zijn voor de instandhoudingsoogmerken relevante bestanddelen.

Als maatstaf voor de beoordeling van de bescherming van ecosystemen en de bescherming van de vegetatie worden zogeheten "Critical Loads" (kritische belastingen) gedefinieerd. Deze kritische belastingen zijn wetenschappelijk gefundeerde streefwaarden voor de bescherming van vegetatie-eenheden door verhoogde stikstofdepositie. Critical Loads zijn voorzorgniveaus voor bepaalde ecosystemen (FFH-gebieden) die als belastingen of depositieparameters van luchtverontreinigende stoffen worden uitgedrukt. Ze worden voor stikstofdepositie normaliter als kilogram per hectare en jaar [kg N/ha\*a] vermeld. Als een FFH-biotooptype qua oppervlak niet wordt beïnvloed door een voor de intentie relevante extra belasting aan stikstofdepositie > 0,3 kg N/(ha\*a), is daarmee voldaan aan het uitsluitingscriterium en is de controle voltooid.

Om de effecten van de gewijzigde verkeerssituatie door de uitbreiding ook voor het FFH-gebied te kunnen bepalen, bedraagt de grootte van het rekengebied 8.000 m x 8.000 m. De extra belasting voor de invoer van luchtverontreinigende stoffen is uitgevoerd in een modelberekening voor het prognose-nulgeval en prognose-plangeval (prognosehorizont 2035) voor de schadelijke stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM10 en PM2,5). Bijzonder belangrijk voor ecosystemen zijn hierbij in eerste instantie de stikstofemissies, aangezien die een relevante verandering van de voedingsstofomstandigheden in de FFH-gebieden kunnen veroorzaken. Fijnstof daarentegen is voor de natuurlijke huishouding eerder van ondergeschikt belang en met name relevant voor het beschermde goed menselijke gezondheid.

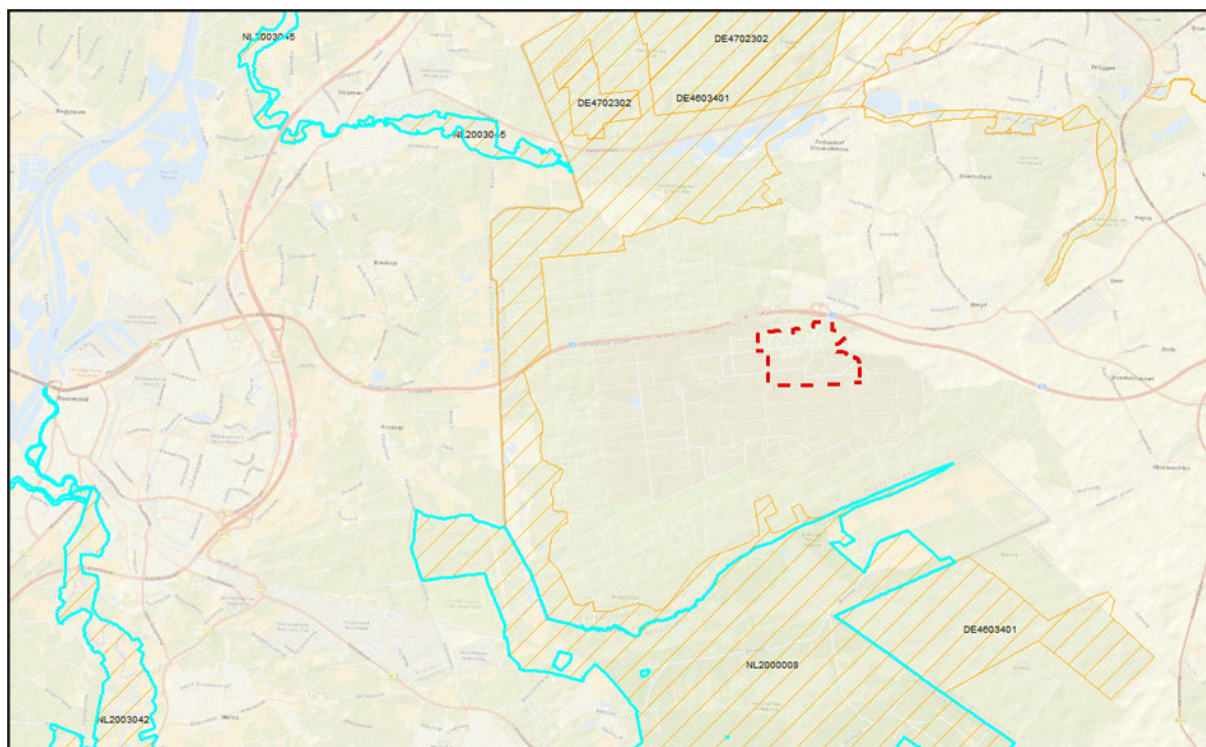
De verontreinigingsconcentratie van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) wordt in beide prognosegevallen voornamelijk door de emissies van de A52 bepaald. Voor het prognose-plangeval komen ook nog de emissies van de geplande wegen en onder omstandigheden de emissies van afzonderlijke stikstofemitterende bedrijven erbij, voor zoverre deze in de toekomst in het plangebied moeten worden gevestigd.

Het deskundigenrapport van ACCON GMBH (2024) komt samenvattend tot het resultaat dat aanzienlijke aantasting door de intentie veroorzaakte stikstofbelasting in een FFH-gebied alleen kan optreden als de te verwachten door de intentie veroorzaakte extra belasting een relevante omvang bereikt, d.w.z. boven 0,3 kg N/(ha\*a) ligt. Conform H PSE-leidraad (instructies voor de controle van stikstofbelasting in de FFH-effectenbeoordeling van wegen) kan aanzienlijke aantasting door verkeersafhankelijke stikstofbelasting echter uitgesloten worden als de dagelijkse verkeersbelasting (GDV) <5.000 motorvoertuigen/24h is en daarmee buiten de in de leidraad aangegeven toepassingsgrenzen ligt.

Voor de A73 in Nederland kan een door het project veroorzaakte verkeerstoename aan de hand van de actuele gegevens niet eenduidig worden geverifieerd. Conform de verkeersprognose voor de planningsintentie (BRILON BONDZIO WEISER GMBH) ligt de toename van het verkeer (verschil tussen prognose-plangeval en prognose-nulgeval) aan de andere kant van de Duits-Nederlandse grens lager dan 5.000 motorvoertuigen/24h<sup>1</sup>. Hoe het verkeer zich vanaf de grens verder over het wegennetwerk van Nederland verdeelt en hoeveel verkeer überhaupt bij de te kruisen FFH-gebieden in de buurt van snelwegen aan Nederlandse kant (zie afb. 10) zal aankomen en hoeveel stikstofemissies daarmee verbonden zal zijn, kan op basis van de geringe voorspelde verkeersintensiteit niet worden voorspeld door de in het luchtverontreinigingsadvies toegepaste modelberekeningen. Daarmee hoeft de A73 voor het onderzoek van mogelijke nadelige invloeden door stikstofdepositie in de dichtstbijzijnde FFH-gebieden niet in acht te worden genomen.

---

<sup>1</sup> Opm.: dit komt in het statistische gemiddelde overeen met minder dan 210 voertuigen per uur of 3,5 motorvoertuigen per minuut



**Afbeelding 1: Overzicht van de FFH-gebieden op Nederlands grondgebied**

Kaartbasis: OpenStreetMap-medewerkers 2023, CC-BY-SA 2.0

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de toename van de verkeersgerelateerde stikstofdepositie die voor het ontwikkelingsplan Elm-131 kan worden voorspeld, beperkt blijft tot de gebieden langs de A52 en bij de knooppunten en nieuwe wegen in het plangebied.

Ook de als voorbeeld berekende stikstofemitterende activiteiten leiden niet tot verifieerbare negatieve effecten op naburige Natura 2000-gebieden, aangezien de toename van de projectgerelateerde stikstofdepositie beperkt blijft tot de onmiddellijke omgeving van de bedrijfslocatie. De werkelijke effecten van luchtverontreiniging door bedrijven moeten daarom zo nodig grondiger worden onderzocht op het niveau van de vergunning. Als er echter beperkingen worden opgelegd vanwege de gevoeligheid van de omgeving, brengt dit het geplande gebruik van het commerciële en industriële gebied niet fundamenteel in gevaar.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat het uitsluitingscriterium  $0,3 \text{ kg N}/(\text{ha} \cdot \text{a})$  voor FFH-gebieden door planmatige ontwikkeling van het bestemmingsplan zowel op Duits als op Nederlands grondgebied absoluut wordt aangehouden (ACCON GMBH, 2024).

De mogelijke effecten op stikstofgevoelige habitats en wettelijk beschermde biotoopgebieden buiten Natura 2000-gebieden zijn niet het onderwerp van deze beoordeling. Zie de relevante opmerkingen in het milieuraapport voor het Elm-131 bestemmingsplan.

Opgesteld:

Erfstadt-Lechenich 11.04.2024

SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN