

A | a

BA

Aa

Stikstofdepositieonderzoek BP Brugseheide 10

Colofon

Titel: Stikstofdepositieonderzoek BP Brugseheide 10

Auteur(s): Willem van Wagenberg & Rick van Soest

Projectnaam: BP Het Spant, Brugseheide 10

Projectnummer: 19049

Datum: 18 oktober 2023

Contactadres voor
deze publicatie: Accent adviseurs
Luchthavenweg 13^E
5657 EA EINDHOVEN
T 040 – 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.

Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor goed**

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
2	Juridisch kader	5
2.1	Procedure	5
2.2	Achtergrond	6
3	Invoergegevens	7
3.1	Referentie situatie 2021	7
3.2	Bouwfase 2024	8
3.3	Gebruiksfase 2025	9
4	Rekenresultaat	10

Bijlagen

Bijlage 1: AERIUS-berekeningen

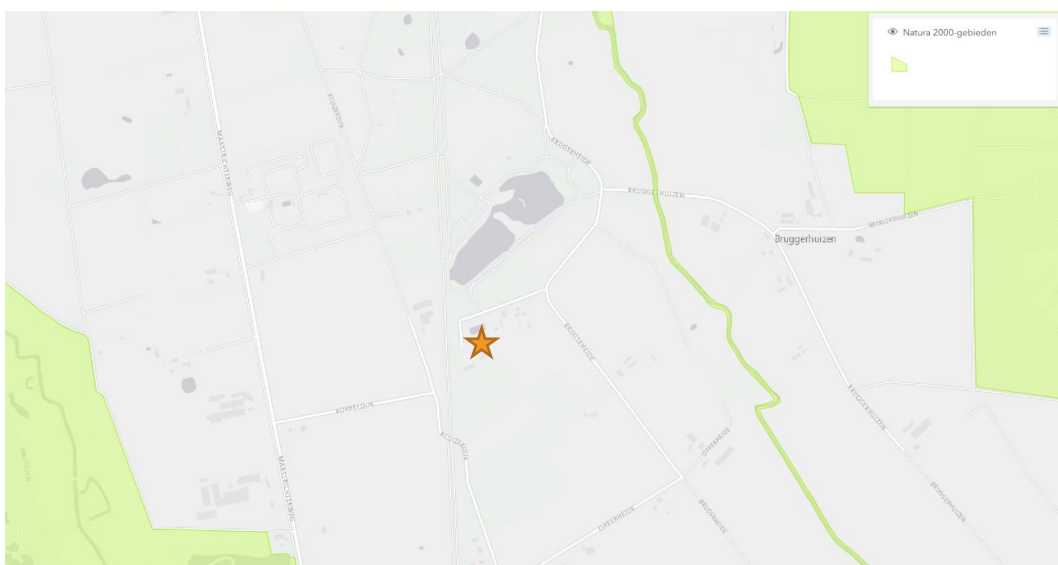
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Spant heeft in het voormalig verblijfsrecreatieterrein aan de Brugseheide 10 in Valkenswaard een geschikte toekomstbestendige locatie gevonden om hun zorgactiviteiten te ontplooiën. Om permanent verblijf op de locatie mogelijk te maken en om extra bebouwingmogelijkheden te creëren zal er een wijziging in het bestemmingsplan nodig zijn om de gronden te voorzien van een passend planologisch kader. In het kader van de te doorlopen procedure is voor dit bestemmingsplan inzicht vereist of er een significant negatief effect plaatsvindt op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux, gelegen op circa 400 meter van de planlocatie (figuur 1). Een van de mogelijke beïnvloedingsfactoren is de depositie van stikstof door de generatie van verkeer op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in dit Natura 2000-gebied. Om vast te stellen of de stikstofdepositie van de verkeersstromen een significant negatief effect veroorzaakt op een Natura 2000-gebied is via het landelijk voorgeschreven online rekeninstrument AERIUS Calculator een verschilberekening verricht. Hierbij is gekeken naar het verschil in stikstofdepositie tussen de oude en nieuwe situatie.

In dit rapport wordt een overzicht gegeven van het juridisch kader, de gehanteerde uitgangspunten en de resultaten.



Figuur 1: Locatie plangebied (oranje ster) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

2 Juridisch kader

2.1 Procedure

Bestemmingsplanprocedure

Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening vervolgens een 'voortoets' uitgevoerd te worden, dit is een ecologisch onderzoek. In dit ecologisch onderzoek dient de vraag beantwoord te worden of op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat een plan of project op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten (cumulatie) significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Het ecologisch onderzoek bevat onder andere een beschrijving van het plan, de te verwachten effecten op het Natura 2000-gebied en een analyse of daarbij sprake is van een kans op significant negatieve effecten.

Als uit de AERIUS berekening blijkt dat op geen enkel Natura 2000-gebied de bijdrage hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar, dan is er geen toestemming nodig op het gebied van stikstof in kader van de Wet Natuurbescherming. Blijkt uit het ecologisch onderzoek dat het optreden van significant negatieve effecten ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied niet kan worden uitgesloten, dan moet er een vervolgonderzoek worden uitgevoerd. Dat vervolgonderzoek is de 'passende beoordeling'. Ook kan ervoor gekozen worden reeds ten tijde van het ecologisch onderzoek te onderzoeken of interne salderingsmogelijkheden bestaan en hiermee de depositiebijdrage van een plan of project te verrekenen. In het geval na interne saldering de depositiebijdrage van een plan of project kan worden uitgesloten, komt men niet toe aan de passende beoordeling.

2.2 Achtergrond

De Wnb regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa, de bescherming van planten, dieren, bossen en andere houtopstanden. Op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb is het verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten een project te realiseren dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

De Raad van State hanteert als uitgangspunt dat een project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Op grond van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn mag alleen toestemming worden verleend voor het project als een passende beoordeling de zekerheid geeft dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.

In het verleden is het Programma aanpak stikstof (PAS) gehanteerd als passende beoordeling om de vergunningverlening te faciliteren en tegelijk de realisatie van de natuurdoelstellingen in de Natura 2000-gebieden dichterbij te brengen. De uitspraken van de Afdeling van 29 mei 2019 over het PAS en over beweiden en bemesten hebben echter duidelijk gemaakt dat dat programma niet houdbaar was.

Op grond van deze uitspraken geldt de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar niet meer. Hierdoor is elke ontwikkeling die leidt tot een toename van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden, vergunningplichtig op grond van de Wet natuurbescherming.

3 Invoergegevens

In de Regeling natuurbescherming is de AERIUS Calculator versie 2023 geïntroduceerd als verplicht rekeninstrument voor de berekening van de door projecten veroorzaakte stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats van Natura 2000-gebieden.

Om te berekenen in welke mate de functiewijziging en uitbreiding van de bebouwing invloed heeft op omliggende Natura 2000-gebieden op het gebied van stikstofdepositie, is een verschilberekening uitgevoerd. Hierbij is de stikstofuitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie in de voormalige situatie (referentie) vergeleken met de bouwfase en gebruiksfase (toekomstige situatie).

3.1 Referentie situatie 2021

In de voormalige situatie was het perceel aan de Brugseheide 10 in gebruik als groepsaccommodatie 'Venweide'. Zo werd deze locatie onder andere gebruikt voor familieweekenden, personeelsuitjes en als uitvalbasis door verschillende verenigingen. Hiervoor werden zowel de conferentie- en recreatiezaal, de eetruimte, de bar-lounge en het logiesgebouw met 18 slaapkamers gebruikt.

Het is lastig om de precieze verkeersgeneratie van de groepsaccommodatie te bepalen. Aan de hand van CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zal een globale inschatting worden gemaakt. In deze publicatie zijn kencijfers beschikbaar op basis van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging in de stedelijke zone.

Voor de conferentie- en recreatiezaal worden de kencijfers gehanteerd behorende tot de categorie 'evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw'. Aan de hand van de beschikbare parkeercijfers van deze categorie kan het aantal verkeersbewegingen worden beredeneerd. Volgens de kencijfers dient voor deze categorie in niet stedelijk gebied een parkeernorm van 11 te worden gehanteerd per 100 m² bvo. Ervan uitgaande dat dit getal een dubbele verkeersgeneratie teweeg brengt (aankomst en vertrek), komt de totale verkeersgeneratie bij een bvo van 150 m² op 33 motorvoertuigen per etmaal.

Voor het logiesgebouw worden de kencijfers gehanteerd behorende tot de categorie '1* hotel'. Tot deze categorie behoort een verkeersgeneratie van 12,7 motorvoertuig per etmaal, per 10 kamers. Dit geldt voor een niet stedelijke en in het buitengebied gelegen locatie. Voor het logiesgebouw met 18 slaapkamers komt dit neer op 22,9 motorvoertuigen per etmaal.

Voor zowel de eetruimte als de bar-lounge zal niet apart de verkeersgeneratie berekend worden. Dit aangezien er van wordt uitgegaan dat de eetruimte en de bar-lounge enkel gebruikt worden door de gasten van de conferentie- en recreatiezaal en het logiesgebouw.

De totale verkeersgeneratie in de voormalige situatie bedraagt 56 (33 + 22,9) motorvoertuigen per etmaal. In het AERIUS-rekenmodel is dit kencijfer ingevuld onder de categorie 'licht verkeer'. Tot deze categorie behoren alle personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens met vier wielen.

3.2 Bouwfase 2024

De gehanteerde invoergegevens voor de bouwfase zijn opgenomen in de uitvoer van de AERIUS Calculator die als bijlagen aan dit rapport zijn toegevoegd. Onderstaand volgt een nadere toelichting op de gehanteerde invoergegevens.

Mobiele werktuigen

Voor de tijdens de bouwfase in te zetten mobiele werktuigen wordt uitgegaan van Stage klasse IV. Deze stageklasse is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beoordeeld als reëel en aannemelijk¹. Het brandstofverbruik per mobiel werktuig is berekend via de formule die wordt toegepast conform bijlage 35 van 'Werken met AERIUS Calculator versie 2023 v1'.

Bij de inzet van de betonstorter wordt AdBlue toegevoegd aan de brandstof. Dit betreft circa 6% van het brandstofverbruik op jaarbasis. In aanvulling op de ingevoerde mobiele werktuigen zal ook een elektrische mobiele kraan ingezet worden. Deze heeft echter geen uitstoot, en is daarom niet meegenomen in de stikstofberekening.

Verkeersgeneratie transport en bouwverkeer

De verkeersbewegingen van het bouwverkeer bestaan uit vrachtwagens, personenwagens en bestelbussen, waarbij voor de bepaling van het voertuigtype de categorisering is gehanteerd zoals toegepast in de 'Werken met AERIUS Calculator versie 2023 v1'.

¹ Uitspraak 202006446/1/R1, d.d. 17 augustus 2022

3.3 Gebruiksfase 2025

In de gebruiksfase is het perceel aan de Brugseheide 10 in gebruik door zorginstelling Het Spant. Deze zorginstelling maakt hierbij gebruik van de bestaande bebouwing voor onder andere dagopvang van kinderen en jongvolwassenen met een verstandelijke beperking, gedragsproblemen of psychiatrische aandoeningen. Aan de hand van CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is een globale inschatting van de verkeersgeneratie ten behoeve van Het Spant gemaakt. In deze publicatie zijn kencijfers beschikbaar op basis van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging in de stedelijke zone.

Aangezien er in de CROW publicatie geen categorie staat die de precieze lading van Het Spant dekt, wordt de categorie 'kinderdagverblijf' gehanteerd. Dit aangezien de grootste verkeersdruk bij Het Spant zal ontstaan door het brengen en halen van de kinderen, net zoals bij een kinderdagverblijf. Tot deze categorie behoort een verkeersgeneratie van 39,9 motorvoertuig per etmaal, per 100 m² bvo. In het geval van Het Spant gaat dat over een bvo van 150 m², maar aangezien dit een speciaal soort dagverblijf betreft, zal de groepsgrootte hier een stuk lager liggen dan op een gemiddeld kinderdagverblijf. Om deze reden zal de verkeersgeneratie voor 1/3^e van het bvo worden berekend. Dit komt neer op 20 motorvoertuigen per etmaal.

De totale verkeersgeneratie in de huidige situatie bedraagt 20 motorvoertuigen per etmaal. In het AERIUS-rekenmodel is dit kencijfer ingevuld onder de categorie 'licht verkeer'. Tot deze categorie behoren alle personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens met vier wielen.

4 Rekenresultaat

Uit de verrichte berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Dit betekent dat er op Nederlandse en buitenlandse Natura 2000-gebieden geen sprake is van toename van stikstofdepositie als gevolg van deze ontwikkeling.

Bijlage 1

AERIUS-berekeningen



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl