

RHO ADVISEURS - MEMO

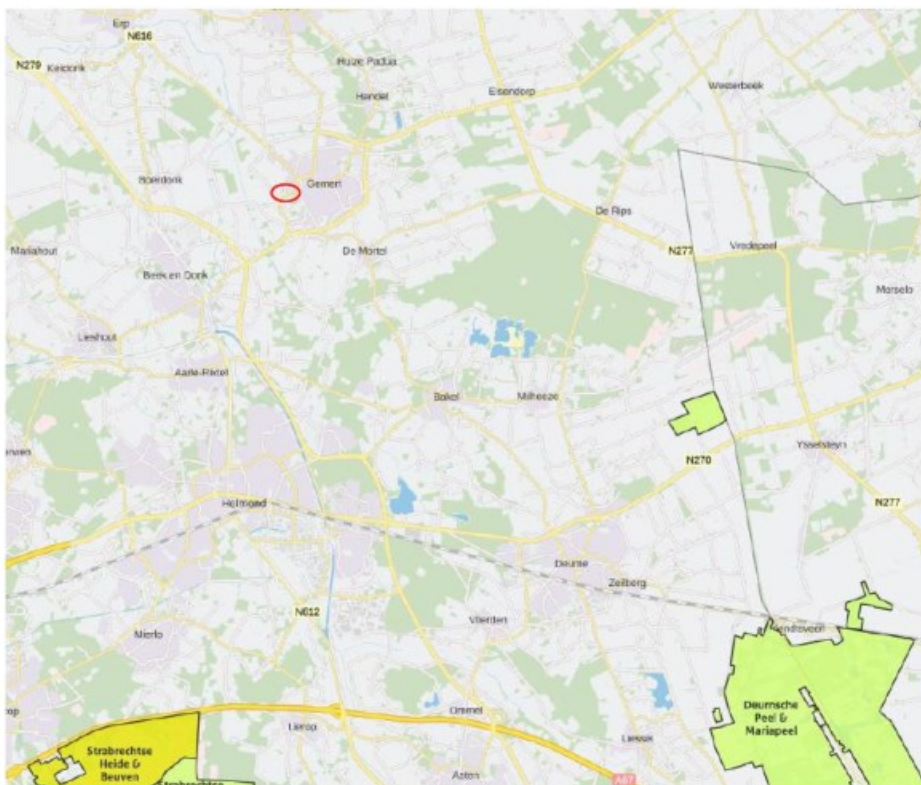
DATUM 13 februari 2023
KENMERK 20200430
VAN [REDACTED]

PROJECT De Haag Gemert
OPDRACHTGEVER [REDACTED]
ONDERWERP Berekeningen stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENINGEN DE HAAG GEMERT

1. INLEIDING

Op het perceel aan De Haag in Gemert is het voornemen om 3 woningen te realiseren. De beoogde ontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Wet natuurbescherming, waarbij de mogelijk gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 een rol spelen. Figuur 1 laat de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-netwerk zien. Niet alle Natura 2000-gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Het meest nabijgelegen gebied met stikstofgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 13 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met verzuringsgevoelige habitats liggen op (nog) grotere afstand. Met het programma AERIUS Calculator (2022) is een berekening uitgevoerd om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming. De berekeningen zijn opgenomen in een aparte bijlage.



Figuur 1 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebied



2. TOETSINGSKADER

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming:

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (SBZ's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van vergunningen meestal bij de provincies.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen:

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

Bij de beoordeling van de gevolgen van plannen, projecten en handelingen voor de instandhoudingsdoelstellingen spelen onder andere de ecologische effecten van verzuring en vermesting door een eventuele toename van stikstofdepositie een rol. Uit jurisprudentie volgt dat in een overbelaste situatie al bij een kleine toename van stikstofdepositie sprake kan zijn van significante negatieve effecten. In dat geval is een passende beoordeling noodzakelijk.

3. UITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Op dit moment zijn de uitgangspunten voor de realisatiefase nog niet bekend. Om deze reden is een analyse op hoofdlijnen uitgevoerd om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te tonen. In tabel 1 zijn de afzonderlijke emissiebronnen in de realisatiefase uitgewerkt welke gebaseerd zijn op vergelijkbare projecten. De uitkomsten op jaarbasis (laatste kolom) zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. De verwachting is dat de sloop- en bouwwerkzaamheden plaatsvinden in 2023. Er is daarom uitgegaan van het rekenjaar 2023. De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. De inzet van het overige materieel is ingevoerd als vlakbron aangezien dit materieel op het hele terrein werkzaam zal zijn. Met het bouwbedrijf zal de afspraak gemaakt worden dat machines uitgezet worden indien deze niet in bedrijf. Zodoende is er geen sprake van stationair draaien van machines.

Het verkeer wikkelt in zuidelijke richting af op de West-Om. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor de West-Om is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de West-Om 6.772 voor licht verkeer en 98 voor zwaar verkeer. Op de West-Om gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor Aeries juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de realisatiefase maximaal 0,01% licht verkeer en 0,16% zwaar verkeer toe aan de West-Om.

Tabel 1 Materieel inzet tijdens de bouw (worst-case inschatting)

Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draai-uren tijdens bouwfase	Totaal liter verbruik (15 liter per uur)
Rupskraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	8	120
Graafmachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	80	1.200
Mobiele kraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	130	1.950
Betonpomp	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	26	390
Betonmixer	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	13	195
Totaal			3.855 liter
Aanvoer materialen			
Vrachtwagens		30 vrachtwagens	60 bewegingen
Totaal			60 zwaar
Woon-werkverkeer		200 busjes	400 bewegingen
Totaal			400 licht

Beoogde situatie

Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2024 gehanteerd. De nieuwe woningen zijn geheel gasloos. Derhalve zijn er enkel stikstofemissies afkomstig van het verkeer. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de kencijfers uit de CROW publicatie 381 (weinig stedelijk, rest bebouwde kom, gemiddeld kencijfer). Voor de woningen ('koop, huis, vrijstaand' en 'koop, huis, twee-onder-een-kap') geldt respectievelijk een verkeersgeneratie van 8,2 en 7,8 mvt/etmaal per woning, inclusief bezoekers. Dat komt voor één vrijstaande woning en twee twee-onder-een-kap woningen neer op 25 mvt/etmaal.

Daarbij is er vanuit gegaan dat 50% van het verkeer afwikkelt in noordelijke richting via de Komweg, de Vondellaan en de Boekelseweg op de N605 en 50% in zuidelijke richting via de West-Om op de N272. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor de N605 en de West-Om is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de N605 6.126 voor licht verkeer en voor de West-Om 6.772 voor licht verkeer. Op de N605 en de West-Om gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor Aerius juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de gebruiksfase maximaal 0,2% licht verkeer toe aan de N605 en maximaal 0,2% licht verkeer toe aan de West-Om.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (2022) voor de realisatie- en gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.