



VOORTOETS NATURA 2000 SOMBEEK IV TE DENEKAMP

VOORTOETS NATURA 2000 SOMBEEK IV TE DENEKAMP

COLOFON

Opdrachtgever	BJZ bestemmingsplannen
Contactpersoon	Niels Broekhuis
Datum	Augustus 2017
Status	Definitief
Projectnummer	17014
Auteur	Tim Asbreuk
Controle	Elmar Prins

INHOUD

1	INLEIDING	4
2	ACHTERGROND INFORMATIE	5
2.1	BESCHRIJVING PLANGEBIED EN DE GEPLANDE ONTWIKKELING	5
2.2	NATURA 2000	5
3	METHODE	7
3.1	GEBRUIK EFFECTENINDICATOR	7
3.2	TOEPASSING AERIUS CALCULATOR	7
3.2.1	INLEIDING	7
3.2.2	REFERENTIESITUATIE; HET HUIDIGE GEBRUIK	7
3.2.3	TOEKOMSTIGE SITUATIE; HET BASISSCENARIO	8
3.2.4	TOEKOMSTIGE SITUATIE; GROEISCENARIO	9
4	RESULTATEN	10
4.1	INSTANDHOUDINGSDOELEN DINKELLAND	10
4.2	EFFECTENINDICATOR	10
4.2.1	ACTIVITEIT BEDRIJVENTERREIN	11
4.2.2	ACTIVITEIT WEG	12
5	CONCLUSIE	15
 BIJLAGEN		
BIJLAGE 1	RICHTLIJN VERKEERSAANTREKKENDE WERKING	
BIJLAGE 2	RESULTATEN EFFECTENINDICATOR ACTIVITEIT 'BEDRIJVENTERREIN'	
BIJLAGE 3	RESULTATEN EFFECTENINDICATOR ACTIVITEIT 'WEG'	
BIJLAGE 4	RESULTATEN STIKSTOFDEPOSITIEBEREKENINGEN AERIUS – BASISSCENARIO	
BIJLAGE 5	RESULTATEN STIKSTOFDEPOSITIEBEREKENINGEN AERIUS – GROEISCENARIO	

1 INLEIDING

Voor de uitbreiding van bedrijventerrein Sombeek, wordt aansluitend aan het huidige bedrijventerrein 2,25 hectare toegevoegd. Twee bedrijven, Steghuis Transport Twente en Bonfait, hebben interesse geuit om zich hier te vestigen. Beide bedrijven zijn op dit moment reeds gevestigd in Denekamp. Steghuis Transport Twente bevindt zich al op het bedrijventerrein Sombeek. Vanwege uitbreiding van beide bedrijven zijn zij voornemens zich op Sombeek IV te vestigen.

Momenteel bestaat het plangebied grotendeels uit een korte vegetatie afgewisseld met bosjes en ruigtevegetaties, rondom ligt een houtsingel.

De voorgenomen uitbreidingslocatie ligt op ongeveer 2,3 kilometer afstand van Natura 2000-gebied 'Dinkelland'. Op ruim 4 kilometer van het plangebied liggen de Natura 2000-gebieden 'Bergvennen & Brecklenkampse Veld' en 'Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek', vanwege de ruime afstand van deze twee en andere Natura 2000-gebieden worden enkel de effecten op het Natura 2000-gebied 'Dinkelland' getoetst.

Het Natura 2000 netwerk is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Nederland is de bescherming van Natura 2000 geregeld in de Wet natuurbescherming. Ieder Natura 2000-gebied is aangewezen om specifieke habitats en soorten te beschermen. Voor activiteiten die een negatief effect kunnen hebben op de instandhoudingsdoelen van die habitats of soorten geldt een vergunningplicht. Om vast te stellen of dit bij de voorgenomen vestiging van de twee bedrijven op Sombeek IV het geval is, heeft Buiting Advies in 2016 een voortoets Natura 2000 uitgevoerd. Hieronder volgt het verslag van deze voortoets.

In hoofdstuk 2 worden de ligging van het plangebied en de geplande maatregelen kort toegelicht en wordt nadere informatie gegeven over de betreffende natuurwetgeving. In hoofdstuk 3 wordt de onderzoeksmethodiek beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de feitelijke beoordeling met resultaten. In hoofdstuk 5 volgt de conclusie.

2 ACHTERGROND INFORMATIE

In dit hoofdstuk beschrijven we de ligging van het plangebied. Daarnaast lichten we de geplande werkzaamheden toe en gaan we in op de achterliggende natuurwetgeving.

2.1 BESCHRIJVING PLANGEBIED EN DE GEPLANEDE ONTWIKKELING

Onderstaande informatie is afkomstig uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Sombeek' (BJZ.nu, 2017, concept).

Het plangebied ligt in het noordoosten van Denekamp, aangrenzend aan het bestaande bedrijvenpark 'Sombeek'. (afbeelding 1). Het plangebied is circa 2,25 hectare groot en bestaat momenteel uit een grazige vegetatie met hier en daar wat struweel en ruigtevegetaties.

Ten noorden van het plangebied ligt de Scandinaviërouten en ten westen bevindt zich de Nordhornsestraat. Rondom het plangebied bevinden zich verder nog enkele woningen, agrarische gronden en een kantoorpand. Tussen de hiervoor genoemde wegen en het plangebied bevindt zich een houtsingel met onder andere zomereik, wilde lijsterbes, boswilg en berk.

Op dit terrein zijn twee bedrijven voornemens (Steghuis Transport Twente en Bonfait) zich te vestigen. Deze bedrijven bevinden zich reeds binnen Denekamp en het Steghuis Transport Twente bevindt zich aangrenzend aan het plangebied. Voor de vestiging van deze bedrijven worden verschillende voorzieningen aangelegd zoals gebouwen en verharding.

2.2 NATURA 2000

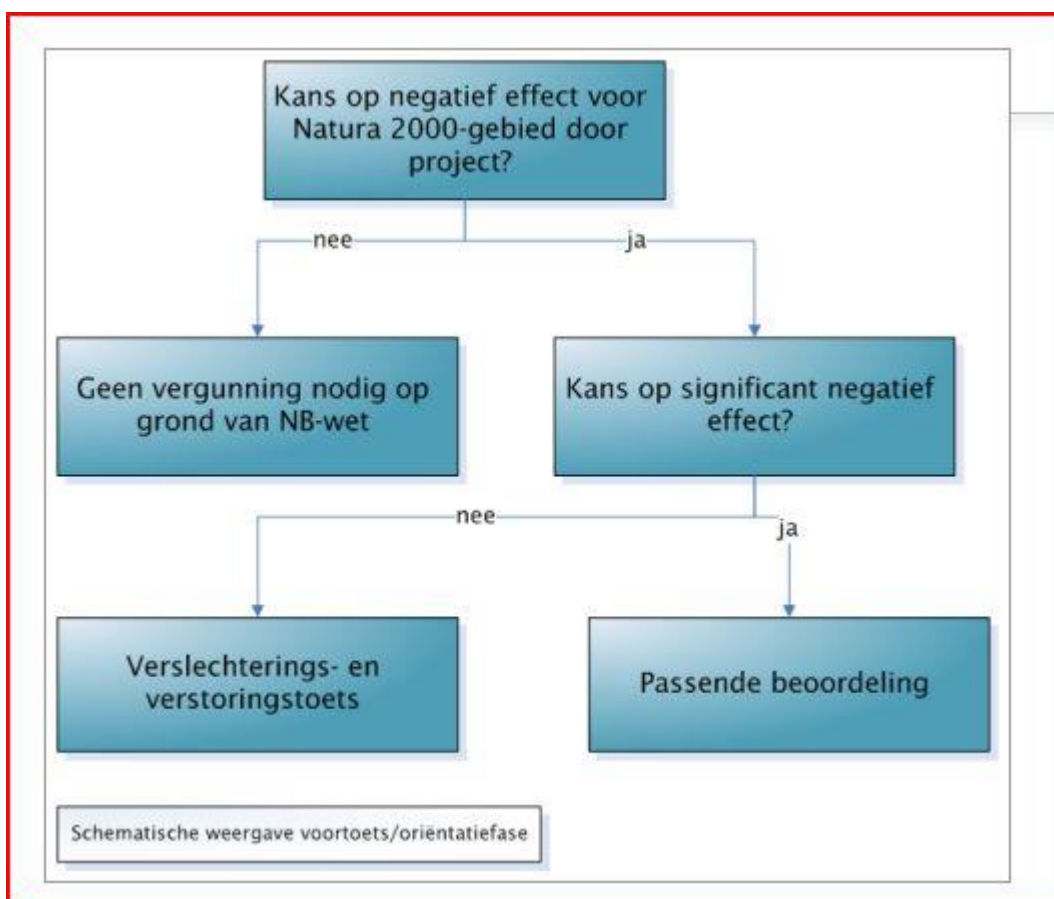
De huidige bedrijfslocatie bevindt zich op circa 2,3 kilometer van het Natura 2000-gebied Dinkelland (afbeelding 1). Andere Natura 2000-gebieden liggen op minstens 4 kilometer van de planlocatie.



Afbeelding 1: de locatie van het plangebied (rood) ten opzichte van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Dinkelland' (geel). Bron: synbiosys.alterra.nl.

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. De bescherming van de Nederlandse Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor activiteiten in en om Natura 2000-gebieden een vergunningplicht voor activiteiten die de beschermde natuur kunnen verstoren. Ieder Natura 2000-gebied is aangewezen om specifieke habitats en soorten te beschermen. Voor deze soorten en habitats zijn per gebied ook instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Bij de vergunningverlening wordt getoetst of er significante gevolgen zijn van de activiteiten voor de soorten en habitats waarvoor het beschermde gebied is aangewezen. Daarbij geldt dat ook ontwikkelingen die buiten Natura 2000-gebied zelf plaatsvinden geen negatieve invloed op de instandhoudingsdoelen van een Natura 2000-gebied mogen hebben (via externe werking). Natura2000-gebieden bestaan uit habitatrichtlijngebieden en vogelrichtlijngebieden. De laatstgenoemde richtlijn regelt de beschermingsgebieden voor vogels. De eerste voor alle andere diergroepen en planten.

Met een voortoets wordt nagegaan of er mogelijk negatieve effecten zijn van de geplande ingreep, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen. Blijkt uit de voortoets dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn, dan is verdere toetsing niet noodzakelijk. Zijn er negatieve gevolgen te verwachten maar zijn deze gevolgen zeker niet significant dan dient vervolgens een verstorings- en verslechteringstoets te worden uitgevoerd en dient een vergunning aangevraagd te worden voor de werkzaamheden. Is er kans op significante negatieve effecten dan wordt een passende beoordeling uitgevoerd en dient eveneens een vergunning aangevraagd te worden (afbeelding 2).



Afbeelding 2. toetsingsprocedure bij de Natura 2000 vergunningverlening.

3 METHODE

Als leidraad bij deze voortoets is gebruik gemaakt van het 'stappenplan vergunningaanvraag' (provincie Gelderland 2011), waarin duidelijk staat beschreven hoe een voortoets verloopt. Bij deze voortoets zijn de volgende stappen doorlopen:

- Vaststellen voor welke soorten en habitats het Natura 2000-gebied is aangewezen.
- Bepalen van de mogelijke effecten op doelsoorten en habitattypen. Hierbij is gebruik gemaakt van de 'effectenindicator' en de 'AERIUS calculator'.
- Beoordeling effecten en rapportage en advies. Na de bepaling van de mogelijke effecten worden deze beoordeeld en is een verslag opgesteld met daarbij een advies over het eventuele vervolgtraject.

De toepassing van de effectenindicator en de AERIUS calculator wordt hieronder nader toegelicht.

3.1 GEBRUIK EFFECTENINDICATOR

De effectenindicator is ontwikkeld door de overheid en is bedoeld om de mogelijke schadelijke effecten van activiteiten te verkennen. De effectenindicator geeft informatie over de gevoeligheid van soorten en habitattypen voor storende factoren. Doel van deze voortoets is om de mogelijke effecten van de vestiging van het bedrijventerrein te onderzoeken. Binnen de effectenindicator moet gekozen worden voor een activiteit. Bij deze toets is gekozen voor de activiteit 'bedrijventerrein' omdat dit veel overeenkomsten vertoont met de voorgenomen ontwikkeling.

De vestiging van het bedrijf leidt in de toekomst mogelijk tot extra verkeersbewegingen. Om de gevolgen van deze extra verkeersbewegingen te onderzoeken is in de effectenindicator ook gekozen voor de activiteit 'weg'.

3.2 TOEPASSING AERIUS CALCULATOR

3.2.1 INLEIDING

Wanneer de bedrijven zich vestigen op Sombeek IV kan dit zorgen voor extra stikstofuitstoot. Zo zorgen transport met (vracht-) auto's en woon-werkverkeer voor de uitstoot van stikstof. Tot slot worden gebouwen geplaatst, indien deze gebouwen worden verwarmd met aardgas kan ook tot stikstofuitstoot kan leiden.

Stikstof in de lucht kan neerslaan of uitregenen op vegetaties in de omgeving. Door deze stikstofdepositie kunnen kwetsbare plant- en diersoorten worden verstoord. Om de gevolgen van stikstofdepositie op plant- en diersoorten in Natura 2000-gebieden te bepalen heeft de overheid het rekeninstrument AERIUS calculator ontwikkeld. Dit instrument is bij deze voortoets gebruikt om de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie van de vestiging van het bedrijf op de planlocatie in te schatten.

3.2.2 REFERENTIESITUATIE; HET HUIDIGE GEBRUIK

Met deze voortoets wordt de extra stikstofdepositie geschat als gevolg van het gewijzigde bestemmingsplan. Uit jurisprudentie blijkt dat voor de inschatting van de gevolgen van een nieuw bestemmingsplan, ter vervanging van een bestaand bestemmingsplan, de feitelijke situatie ten tijde van de vaststelling van het nieuwe plan als referentiesituatie geldt (ministerie EZ 2015). Voor onze inschatting houdt dit in dat wij de huidige situatie, waarbij het terrein braak ligt, als referentie hanteren. Voor de vestiging van Bonfait houdt dit in dat de volledige uitstoot wordt meegerekend. Bij Steghuis Transport Twente toetsen wij enkel de netto toename aangezien dit bedrijf reeds op het Sombeek ligt. Bij onze inschatting bepalen we dus hoeveel stikstof er in de nieuwe situatie meer of minder wordt uitgestoten dan in de huidige situatie. Vervolgens bepalen we of dit negatieve gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.

3.2.3 TOEKOMSTIGE SITUATIE; HET BASISSCENARIO

Bij het maken van een inschatting van de toekomstige stikstofuitstoot vanaf de locatie is het noodzakelijk een beeld te hebben van de activiteiten die er in de toekomst plaats zullen vinden. Voor het maken van de inschatting is hierbij ten eerste gebruik gemaakt van de gegevens concept bestemmingsplan (BJZ, 2016) en het Verkeersrapport (Goudappel Coffeng, 2106). Met deze gegevens is dit basisscenario opgesteld. Daarnaast is door Loosveld (2017) de stikstofuitstoot van Bonfait berekend. Deze berekening is meegenomen in deze Voortoets.

VERKEERSBEWEGINGEN

Het verkeersonderzoek geeft informatie over de verkeersbewegingen die in de toekomst op de locatie verwacht kunnen worden wanneer de bedrijven zich vestigen. Bij deze onderzoeken werd uitgegaan van een 'gemiddelde werkdag' situatie. Voor ons basisscenario gaan wij ook uit van deze situatie. Daarbij nemen we aan dat als gevolg van de vestiging van de bedrijven op de locatie in de toekomst ruim 450 verkeersbewegingen plaatsvinden, zoals ook aangenomen in het verkeersonderzoek (Goudappel Coffeng, 2016). De verkeersbewegingen in de toekomst bestaan uit 383 bewegingen met personenauto's en 37 bewegingen met lichte en 53 met zware vrachtwagens.

Voor de berekeningen met AERIUS hebben we de extra vervoersbewegingen als berekend door Goudappel Coffeng (2016) die in de toekomst plaats vinden ten opzichte van de huidige situatie. Dit levert de volgende extra vervoersbewegingen op:

- Personenauto's: 383 bewegingen.
- Vrachtauto's licht: 37 bewegingen.
- Vrachtauto's zwaar: 53 bewegingen

Bij de AERIUS calculator moet ook worden aangegeven welk type voertuig de stikstofuitstoot veroorzaakt. Daarbij kan gekozen worden uit de categorieën licht verkeer, middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer. Deze laatste categorie veroorzaakt de meeste uitstoot.

Bij de berekening dient verder te worden aangegeven tot welke type de weg behoort. In dit geval is gekozen voor een weg binnen de bebouwde kom.

Tot slot moet worden aangegeven over welke lengte de vervoersbewegingen plaatsvinden. Als algemeen criterium voor wegverkeer van en naar inrichtingen wordt aangehouden dat de gevolgen voor het milieu van het verkeer niet meer aan de inrichting worden toegekend wanneer dit verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Verkeer wordt geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld wanneer het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden (toelichting op de website bij12, van de samenwerkende provincies, zie bijlage 1). Wij zijn er bij de inschatting van mogelijke effecten van het verkeer van uitgegaan dat het verkeer is opgenomen in het verkeersbeeld zodra het, komende vanaf de planlocatie en rijdende over de Sombeekweg de N342 heeft bereikt (zie bijlagen 4 en 5).

VERWARMING KANTOOR

Op het terrein komen in de toekomst een of meerdere kantoorpanden. Wij gaan er bij dit onderzoek vanuit dat dit kantoor met een gasgestookte verwarmingsketel wordt verwarmd. Hierbij komt stikstofoxide vrij. Maar hoeveel?

Indicaties van het gasgebruik van een kantoor worden gegeven op de website www.milieubarometer.nl. Een gemiddeld kantoor gebruikt 2.2m³ gas per kubieke meter kantoorruimte. Het te bouwen kantoor heeft een

geschatte inhoud van zo'n 1.800 m³, uitgaande van een vloeroppervlakte van 400m², een verdiepingshoogte van 3 meter en anderhalve verdieping aan gebouw. Dit leidt tot een verbruik van 3.960m³ aardgas per jaar.

Een andere indicatie op de website van de milieubarometer geeft aan dat een gemiddeld kantoor 239m³ gas per jaar per fte gebruikt. Stel dat er op het kantoor 10 medewerkers aanwezig zijn, dan leidt dit tot een verbruik van 2.390m³ gas per jaar.

Bij onze inschatting gaan wij uit van een jaarlijks gebruik van 4.000m³ gas per jaar, gebaseerd op het gegeven dat een gemiddeld kantoor 2.2m³ gas per kubieke meter kantoor gebruikt. Dit is een ruime inschatting omdat hier een nieuw kantoor wordt gebouwd dat voldoet aan de eisen van deze tijd. Te verwachten is dat een modern, nieuw kantoor beter geïsoleerd is dan oudere kantoren. Het verbruik zal in werkelijkheid waarschijnlijk lager zijn.

De NO_x uitstoot van een hedendaagse verwarmingsketel bedraagt zo'n 70mg NO_x per kubieke meter gas (Roeterdink en Kroon 2010). Het jaarlijkse gasverbruik van het kantoor leidt dan tot een uitstoot van 0,28kg NO_x. Wij hebben dit verdubbeld aangezien zich twee bedrijven vestigen tot 0,56kg.

3.2.4 TOEKOMSTIGE SITUATIE; GROEISCENARIO

Zoals in paragraaf 3.2.1 beschreven dient men bij het inschatten van de stikstofemissie uit te gaan van hetgeen planologisch mogelijk wordt gemaakt. Maar wat wordt er precies mogelijk gemaakt en van welke activiteiten of aantallen verkeersbewegingen dienen we uit te gaan?

Aangezien het huidige bestemmingsplan nog niet is afgerond, wordt bij de verkeersbewegingen uitgegaan van een groei van 25% ten opzichte van het berekende scenario en voor de verwarming van het kantoor is uitgegaan van 25% groei.

VERKEERSBEWEGINGEN

In het groeiscenario gaan we verder uit van 25% meer verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. In het groeiscenario vinden totaal 591 verkeersbewegingen.

- Personenauto's: 479 (basisscenario 383 bewegingen).
- Vrachtauto's licht: 46 (basisscenario 37 bewegingen).
- Vrachtauto's zwaar: 66 (basisscenario 53 bewegingen).

VERWARMING KANTOOR

Bij het groeiscenario gaan we ervan uit dat ten behoeve van een stijging tot 0,70 kg NO_x door de verwarming van de panden. Dit is zeer waarschijnlijk een grote overschatting aangezien het in de lijn der verwachtingen ligt dat panden vaker met zonne-energie of aardwarmte gaan worden verwarmd.

3.2.2 BONFAIT

Naast het bovenstaande scenario is ook de voor Bonfait berekende stikstofuitstoot (Loosveld, 2017) meegenomen in het uiteindelijke scenario.

4 RESULTATEN

4.1 INSTANDHOUDINGSDOELEN DINKELLAND

Onderstaande informatie is afkomstig van het ontwerp beheerplan Dinkelland (provincie Overijssel 2015).

HET GEBIED

Het Natura 2000-gebied Dinkelland heeft een oppervlakte van 532 hectare. Het gebied wordt in het noorden begrensd door kanaal Almelo-Nordhorn, in het westen door het Omleidingskanaal, in het oosten door de Duitse grens en in het zuiden door het Lutterzand. Het gebied bestaat uit het beekdal van de Dinkel, met een aantal zijbeken, waaronder het oostelijk deel van het beekdal van de Snoeyinksbeek en een drietal gevarieerde heideterreinen langs de Puntbeek en Rammelbeek, te weten Punthuizen, Stroothuizen en het Beuninger Achterveld.

Status en instandhoudingsdoelen

Het gebied is in 2013 definitief aangewezen onder de Habitatrichtlijn. Het gebied is daarbij ook aangewezen als Natura 2000-gebied.

Het gebied is onder de Habitatrichtlijn aangewezen voor de volgende habitattypen:

- H3130, zwakgebufferde vennen. Dit type komt over een klein oppervlakte voor. Het doel is behoud van oppervlakte en verbetering van kwaliteit.
- H4010A, vochtige heiden van de hogere zandgronden. Dit type komt op circa 20 hectare voor. Doel is behoud van oppervlakte en verbetering van kwaliteit.
- H4030, droge heiden. Dit type komt op enige tientallen hectaren voor. Doel is uitbreiding van oppervlakte en behoud van kwaliteit.
- H6120, stroomdalgraslanden. Dit type komt op zeer klein oppervlakte voor. Doel is uitbreiding van oppervlakte en verbetering van kwaliteit.
- H6230, heischrale graslanden. Het is onduidelijk of dit aanwezig is. Doel is behoud van oppervlakte en kwaliteit.
- H6410, blauwgraslanden. Dit type is op een klein oppervlakte aanwezig. Het doel is uitbreiding van oppervlakte en verbetering van kwaliteit.
- H7150, pioniervegetaties met snavelbiezen. Hiervan zijn enkele hectaren aanwezig. Doel is behoud van oppervlakte en kwaliteit.
- H91E0, vochtige alluviale bossen. Het betreft hier het subtype H91E0C, beekbegeleidende bossen. Enkele tientallen hectaren zijn aanwezig. Doel is het oppervlakte te behouden en de kwaliteit te verbeteren.

Daarnaast is het gebied aangewezen voor de Habitatrichtlijnsoort H1163, rivierdonderpad. Doel is behoud van het oppervlakte leefgebied en handhaving van de kwaliteit van het leefgebied.

4.2 EFFECTENINDICATOR

De effectenindicator geeft informatie over de verstoringsgevoeligheid van de habitattypen en doelsoorten waarvoor het Natura 2000-gebied Dinkelland is aangewezen. De resultaten van de effectenindicator voor de activiteit 'bedrijventerrein' zijn weergegeven in bijlage 2 en de resultaten voor de activiteit 'weg' zijn weergegeven in bijlage 3. Zoals te zien is in de bijlagen zijn de habitattypen en doelsoorten gevoelig tot zeer gevoelig voor een aantal storende factoren. Maar is verstoring ook daadwerkelijk te verwachten?

Deze vraag behandelen we achtereenvolgens voor activiteit bedrijventerrein en de activiteit weg, voor die versturende factoren waarvoor de habitattypen en doelsoorten gevoelig of zeer gevoelig zijn.

4.2.1 ACTIVITEIT BEDRIJVENTERREIN

Bij de onderstaande bespreking wordt ingegaan op de mogelijke verstoring die vestiging van het bedrijventerrein en de realisatie van de voorzieningen op het terrein met zich mee zouden kunnen brengen. De gevolgen van de extra verkeersbewegingen en de gevolgen van extra stikstofuitstoot worden besproken in de volgende paragraaf, bij de activiteit 'weg'.

OPPERVLAKTEVERLIES

De habitattypen zijn gevoelig voor oppervlakteverlies en de rivierdonderpad is zeer gevoelig voor oppervlakteverlies, zoals te zien is in de tabel in bijlage 2. In dit geval is oppervlakteverlies echter niet te verwachten doordat de planlocatie 2,3 kilometer van het Natura 2000-gebied ligt. Als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein verdwijnt er geen habitatype binnen het Natura-2000 gebied en ook verdwijnt er geen leefgebied voor de rivierdonderpad.

VERSNIPPERING

De habitattypen zijn gevoelig voor versnippering en de rivierdonderpad is zeer gevoelig voor versnippering. Ook deze verstoring is in dit geval niet te verwachten. De planlocatie ligt een 2,3 kilometer bij het natuurgebied vandaan waardoor er geen kans bestaat dat er in het gebied versnippering optreedt als gevolg van de vestiging van het bedrijventerrein. Bovendien zijn geen ingrepen in het watersysteem voorzien.

VERONTREINIGING

Doelsoorten en habitattypen blijken gevoelig of zeer gevoelig (rivierdonderpad) voor verontreiniging die op kan treden als gevolg van een bedrijventerrein. Echter, de planlocatie ligt 2,3 kilometer bij het Natura 2000-gebied vandaan. Op de planlocatie zal in de toekomst zorgvuldig gewerkt worden, waarbij vuil water via de riolering wordt afgevoerd, zodat geen vervuiling van de directe omgeving is te verwachten. Een verontreinigend effect is dan ook niet aannemelijk.

De realisatie van de gebouwen en activiteiten op het terrein hebben verder mogelijk een verontreinigend effect doordat er activiteiten plaatsvinden die stikstof uitstoten. Op de mogelijke effecten van deze stikstofdepositie gaat paragraaf 4.2.2 in, bij de bespreking van de activiteit 'weg'.

VERDROGING

Enkele habitattypen zijn zeer gevoelig voor verdroging en ook de rivierdonderpad is zeer gevoelig voor verdroging. Uit het Natura 2000 ontwerp-beheerplan Dinkelland (Provincie Overijssel 2015) blijkt dat belangrijke hydrologische knelpunten voor de instandhoudingsdoelstellingen worden gevormd door buisdrainage en diepe waterstanden in waterlopen nabij het Natura 2000-gebied, door sloten binnen het Natura 2000-gebied en door herprofilering en verdieping van de Snoeyinksbeek. Het Omleidingskanaal heeft een beperkt effect op de verlaging van de grondwaterstand in het gebied, maar detailontwatering tussen het Kanaal en Stroothuizen blijkt wel een groot effect te hebben op het deelgebied Stroothuizen. Verder blijken grondwateronttrekkingen negatieve invloed te kunnen hebben op het gebied.

De uitbreiding van het bedrijventerrein op de planlocatie leidt niet tot grondwateronttrekkingen. Ook worden bij de vestiging van de bedrijven geen waterlopen aangelegd die een effect kunnen hebben op de grondwaterstand. Daarbij is de planlocatie op ruim 2 kilometer van het Natura 2000-gebied gelegen en wordt het van het deelgebied Stroothuizen gescheiden door het Omleidingskanaal (zie afbeelding 1). Beïnvloeding van grondwaterstanden in het Natura 2000-gebied door de uitbreiding van het bedrijventerrein op de planlocatie is dan ook niet te verwachten.

VERSTORING DOOR GELUID

De doelsoort rivierdonderpad is gevoelig voor verstoring door geluid. De planlocatie ligt op ruime afstand van het Natura 2000-gebied. Verstoring door geluid is door de afstand tussen het Natura 2000-gebied en het plangebied is een verstoring door geluid dan ook niet te verwachten.

VERSTORING DOOR TRILLING

De rivierdonderpad is gevoelig voor trilling. Om echt effect te kunnen hebben op deze soort dient de trilling in de directe omgeving plaats te vinden, bijvoorbeeld direct in of aangrenzend aan het water waarin deze vissoort leeft. In dit geval ligt de planlocatie op 2,3 kilometer van het Natura 2000-gebied. Vanwege de grote afstand van de planlocatie, van 2,3 kilometer tot het Natura 2000-gebied, is verstoring door trilling niet te verwachten.

OPTISCHE VERSTORING

Een bedrijventerrein zou tot optische verstoring kunnen leiden. In dit geval zijn alle habitattypen hiervoor gevoelig. Uit de effectbeoordeling van bestaande activiteiten rond Natura 2000-gebieden in Overijssel blijkt dat voor optische verstoring een maximale effectafstand aangehouden wordt van 600 meter (Arcadis 2012). In dit geval ligt de planlocatie op 2,3 kilometer van het Natura 2000-gebied. Daarbij wordt het plangebied door onder andere beplanting en bebouwing afgeschermd van het Natura 2000-gebied. Optische verstoring treedt dan ook niet op.

MECHANISCHE EFFECTEN

Met name de rivierdonderpad is gevoelig voor verstoring door mechanische effecten. Deze verstoring ontstaat bijvoorbeeld door betreding, door golfslag of door luchtwerveling als gevolg van menselijke activiteiten, aldus de toelichting bij de effectenindicator. In dit geval komen mechanische effecten niet voor, doordat de planlocatie op 2,3 kilometer van het natuurgebied ligt. Betreding, luchtwerveling of golfslag als gevolg van activiteiten op de planlocatie komen daardoor niet voor.

4.2.2 ACTIVITEIT WEG

De uitbreiding van het bedrijventerrein genereert in de toekomst mogelijk extra verkeer. Er wordt in dit geval geen nieuwe weg aangelegd, maar de extra verkeersbewegingen vinden plaats op de planlocatie en de al bestaande wegen. Over welke afstand moeten deze extra vervoersbewegingen nu worden meegenomen bij de bepaling van milieueffecten? Zoals toegelicht in paragraaf 3.2 en bijlage 1 wordt als algemeen criterium voor wegverkeer van en naar inrichtingen aangehouden dat de gevolgen voor het milieu van het verkeer niet meer aan de inrichting worden toegekend wanneer dit verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Wij zijn er bij de inschatting van mogelijke effecten van uitgegaan dat het verkeer is opgenomen in het verkeersbeeld zodra het, komende vanaf de planlocatie en rijdende over de Sombeekweg de N342 heeft bereikt. Dit houdt in dat bij de bespreking hieronder met name de gevolgen voor het milieu van het extra verkeer over de Sombeekweg tot aan dit knooppunt worden beschouwd.

OPPERVLAKTEVERLIES

De habitattypen zijn gevoelig voor oppervlakteverlies en ook de rivierdonderpad is gevoelig voor oppervlakteverlies, zoals te zien is in de tabel in bijlage 3. In dit geval vindt oppervlakteverlies niet plaats doordat het wegverkeer zich verplaatst over een bestaande weg buiten het eigenlijke Natura 2000-gebied. Een nieuwe weg wordt niet aangelegd zodat er geen verlies aan oppervlakte is van leefgebied of habitat.

VERSNIPPERING

De habitattypen en de doelsoort zijn gevoelig of zeer gevoelig voor versnippering. Het extra verkeer rijdt over een bestaande weg, ver buiten het Natura 2000-gebied, zodat een versnipperende werking niet optreedt.

VERMESTING EN VERZURING DOOR N-DEPOSITIE

De habitattypen blijken gevoelig tot zeer gevoelig voor vermisting en verzuring. Verkeer is een belangrijke bron van verzurende en vermestende stoffen. Maar ook de verwarming van het toekomstige kantoren/gebouwen kunnen stikstofemissie genereren. Om de effecten van deze stikstofemissie in te schatten op Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van de AERIUS calculator, waarbij rekening is gehouden met stikstofemissie als gevolg van verkeer, als gevolg van verkeersactiviteiten en als gevolg van de verwarming van het toekomstige kantoor. In paragraaf 3.2 is de wijze van toepassing van dit rekeninstrument nader toegelicht.

Uit de berekeningen met de AERIUS calculator voor het basisscenario blijkt dat de te verwachten activiteit op de planlocatie niet leidt tot een extra stikstofdepositie die hoger is dan de drempelwaarde (bijlage 4). Dat geldt tevens voor het groeiscenario waarbij het elke dag druk is. Met andere woorden, de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden als gevolg van deze stikstofemissie is gering, namelijk beneden de drempelwaarde van 1,0 mol stikstof per hectare per jaar. Voor activiteiten met een depositie lager dan de drempelwaarde geldt geen vergunning- of meldingsplicht (website van de gezamenlijke provincies over de PAS, <http://pas.bij12.nl>).

Ook in het extreme geval dat er in de toekomst een sterke groei plaatsvindt van het bedrijf, van 25% ten opzichte van het basisscenario, wat leidt tot een groot aantal extra verkeersbewegingen, wat leidt tot extra laad- en losactiviteiten en wat leidt tot een extra stikstofuitstoot voor de verwarming van het kantoor, is een depositie hoger dan de drempelwaarde niet te verwachten (zie groeiscenario, bijlage 5). De berekeningen van Loosveld (2017) die specifiek op het bedrijf Bonfait zijn gericht laten geen verwachte extra stikstofdepositie zien hoger dan de drempelwaarde.

VERONTREINIGING

Habitattypen blijken gevoelig en de rivierdonderpad blijkt zeer gevoelig voor verontreiniging. Het weg-deel waarvan wij de milieugevolgen nog meenemen in onze beschouwing ligt ongeveer 2 kilometer van het Natura 2000-gebied. Een verstoring effect door verontreiniging als gevolg van de mogelijke toename van het wegverkeer zal over een dergelijke afstand niet optreden.

VERDROGING

Verschillende habitattypen en de rivierdonderpad zijn zeer gevoelig voor verdroging. In dit specifieke geval is verdroging niet te verwachten omdat er gebruik wordt gemaakt van bestaande wegen en er geen nieuwe wegen worden aangelegd voor de mogelijke toename in verkeersbewegingen.

VERSTORING DOOR GELUID

De doelsoort is gevoelig voor verstoring door geluid. Het traject van de weg dat wij hier beoordelen ligt op ongeveer 2 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied. Vrachtverkeer en lawaai van personenauto's zal niet leiden tot verstoring van deze doelsoort; daarvoor is deze afstand veel te groot.

VERSTORING DOOR TRILLING

De rivierdonderpad is gevoelig voor trilling. Om echt effect te kunnen hebben op deze soort dient de trilling in de directe omgeving plaats te vinden, bijvoorbeeld direct in of aangrenzend aan het water waarin deze vissoort leeft. In dit geval ligt het wegdeel op 2 kilometer van het Natura 2000-gebied. Vanwege de grote afstand van 2 kilometer tot het Natura 2000-gebied, is verstoring door trilling niet te verwachten.

OPTISCHE VERSTORING

De extra verkeersbewegingen zouden tot optische verstoring kunnen leiden van de aanwezige habitattypen. Doordat de extra verkeersbewegingen plaatsvinden op ruim 2 kilometer van het Natura 2000-gebied is

optische verstoring niet te verwachten. Daarbij wordt dit wegdeel door beplanting en bebouwing gescheiden van het Natura 2000-gebied. Optische verstoring zal dan ook niet optreden.

VERANDERING IN POPULATIEDYNAMIEK

Zowel de habitattypen als de doelsoorten blijken gevoelig voor een verandering in populatiedynamiek. Deze verandering kan bijvoorbeeld optreden bij een weg wanneer er sterfte optreedt van individuen door wegverkeer. In dit geval is deze verstoring niet te verwachten doordat de extra verkeersbewegingen die aan de inrichting kunnen worden toegekend op twee van het Natura 2000-gebied plaatsvinden.

5 CONCLUSIE

Aangrenzend aan het Sombeek is men voornemens het deel Sombeek IV te realiseren. Op dit deel zijn Steghuis Transport Twente en Bonfait van plan zich te vestigen. De locatie ligt op ongeveer 2,3 kilometer afstand Natura 2000-gebied Dinkelland. Middels deze voortoets is onderzocht of er negatieve effecten te verwachten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen die zijn vastgesteld voor dit gebied. Bij deze voortoets hebben we gebruik gemaakt van de 'effectenindicator' en de 'AERIUS calculator' om de mogelijke effecten te bepalen.

Uit de resultaten van de effectenindicator blijkt dat er negatieve effecten mogelijk zijn wanneer een bedrijventerrein zich vestigt nabij het Natura 2000-gebied (bijlagen 2 en 3). Echter, in dit geval zijn door het type activiteit en de afstand tot het Natura 2000-gebied geen negatieve effecten te verwachten. Hierdoor komen versturende effecten voor habitattypen en doelsoorten, door bijvoorbeeld oppervlakteverlies, versnippering of mechanische effecten niet voor. De extra verkeersbewegingen die in de toekomst mogelijk plaatsvinden als gevolg van vestiging van de bedrijven leiden ook niet tot negatieve effecten op het Natura 2000-gebied.

Berekeningen met de AERIUS calculator geven verder aan dat de extra verkeersbewegingen en de extra activiteit op de planlocatie, zoals de verwarming van het kantoorgebouw niet leiden tot een stikstofdepositie die hoger is dan de drempelwaarde. Ook als de berekeningen van Loosveld (2017) hierbij worden opgeteld laten deze geen depositie zien die hoger is dan de drempelwaarde.

Doordat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen niet optreden als gevolg van de voorgenomen bestemmingswijziging en de vestiging van de bedrijven is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig. Ook is het niet noodzakelijk een nadere verstorings- of verslechteringtoets uit te voeren.

GERAADPLEEGDE BRONNEN

Arcadis 2012. Centrale Beoordeling van bestaande handelingen in en rond Natura 2000 gebieden in Overijssel.

Goudappel Coffeng. 2016. Bestemmingsplan uitbreiding Sombeek Denekamp, Verkeer.

Loosveld. 2017. STIKSTOFDEPOSITIE OP N2000 GEBIEDEN BONFAIT BV, Faradayweg 2 te Denekamp.

Ministerie EZ. 2015. Handreiking Passende Beoordeling Stikstofaspecten Bestemmingsplannen. Ministerie van EZ, Programmadirectie Juridisch Instrumentarium Natuur en Gebiedsinrichting. Versie 17-6-2015.

Provincie Gelderland. 2011. Stappenplan vergunningaanvraag. Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. 13pp.

Provincie Overijssel. 2015. Natura 2000 ontwerp-beheerplan Dinkelland.

Regiegroep Natura 2000. 2011. Naslagwerk Natura 2000. 240pp.

Roeterdink, W. G. Kroon, P. 2010. Gas-, hout-, en oliegestookte ketels. NEC en fijn stof emissies van ketels met een vermogen van minder dan 1 MWth. Energieonderzoek Centrum Nederland.

Internet

www.milieubarometer.nl

www.synbiosys.alterra.nl/natura2000.

www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase

<http://pas.bij12.nl/>

BIJLAGE 1. RICHTLIJN VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

Informatie afkomstig van de website <http://pas.bij12.nl/content/verkeersaantrekkende-werking-van-een-inrichting>

Verkeersaantrekkende werking van een inrichting

Nieuwe of wijziging van activiteiten binnen een inrichting kunnen ook leiden tot extra verkeer en vervoer (wegverkeer, railverkeer, scheepvaart) van en naar de inrichting. Bij activiteiten met een dergelijke verkeersaantrekkende werking, kunnen ook de effecten op de emissies buiten de inrichting worden meegenomen (indirecte effecten).

Daarbij spelen de volgende factoren een rol:

- de afstand van een emissiebron tot een N2000-gebied
- de omvang van de emissies

Wanneer verkeer en vervoersbewegingen (over weg, water, spoor) van en naar de inrichting worden meegenomen als emissiebron, ligt de vraag voor of en tot hoever van de inrichting de effecten van wijzigingen in verkeer- en vervoerbewegingen worden meegenomen. Deze grens zal per [project](#) bepaald moeten worden en is afhankelijk van de [project](#) specifieke omstandigheden. [1]

Een algemeen criterium voor wegverkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen voor het milieu van dit verkeer niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld[2]. Het berekenen van de depositie van de verkeersaantrekkende werking kan in AERIUS en hoeft niet middels een verkeersmodel.

In de praktijk wordt bij inrichtingen veelal een keuze gemaakt tussen de volgende afbakeningen:

- grens van de inrichting (alleen verkeersbewegingen op het terrein van de inrichting);
- aansluiting ontsluitingsweg van inrichting op een doorgaande weg;
- eerste knooppunt/aansluiting op de doorgaande weg.

[1] Met betrekking tot de berekeningen betreffende verkeersaantrekkende werking kan gebruik worden gemaakt van de kengetallen van kennisgroep CROW.

[2] Verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersend verkeersbeeld op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden.

BIJLAGE 2. RESULTATEN EFFECTENINDICATOR ACTIVITEIT 'BEDRIJVENTERREIN'

Storingsfactor	Verstoring door mechanische effecten									
	1	2	7	8	13	14	15	16	17	
Zwakgebufferde vennen										
Vochtige heiden										
Droge heiden										
*Stroomdalgraslanden										
*Heischrale graslanden										
Blauwgraslanden										
Pioniervegetaties met snavelbiezen										
Rivierdonderpad						...		...		

- zeer gevoelig
- gevoelig
- niet gevoelig
- n.v.t.
- ... onbekend

Mogelijk effect van de activiteit 'bedrijventerrein' op de soorten en habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied Dinkelland is aangewezen.

BIJLAGE 3. RESULTATEN EFFECTENINDICATOR ACTIVITEIT 'WEG'

	Verandering in populatiedynamiek											
	Optische verstoring											
	Verstoring door trilling											
	Verstoring door licht											
	Verstoring door geluid											
	Verdroging											
	Verontreiniging											
	Vermesting door N-depositie uit de lucht											
	Verzuuring door N-depositie uit de lucht											
	Versnippering											
	Oppervlakteverlies											
Storingsfactor	1	2	3	4	7	8	13	14	15	16	18	
Zwakgebufferde vennen	■	■	■	■	■	■	☒	☒	☒	■	■	
Vochtige heiden	■	■	■	■	■	■	☒	☒	☒	■	■	
Droge heiden	■	■	■	■	■	■	☒	☒	☒	■	■	
*Stroomdalgraslanden	■	■	■	■	■	■	☒	☒	☒	■	■	
*Heischrale graslanden	■	■	■	■	■	■	☒	☒	☒	■	■	
Blauwgraslanden	■	■	■	■	■	■	☒	☒	☒	■	■	
Pioniervegetaties met snavelbiezen	■	■	■	■	■	■	☒	☒	☒	■	■	
Rivierdonderpad	■	■	■	■	■	■	■	...	■	...	■	

- zeer gevoelig
- gevoelig
- niet gevoelig
- ☒ n.v.t.
- ... onbekend

Mogelijk effect van de activiteit 'weg' op de soorten en habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied Dinkelland is aangewezen.

BIJLAGE 4. RESULTATEN STIKSTOFDEPOSITIEBEREKENINGEN AERIUS – BASISSCENARIO

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	-

Activiteit

Omschrijving
-

Datum berekening	Rekenjaar
06 maart 2017, 10:36	2017

Rekeninstellingen
Berekend voor Wnb.

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	134,97 kg/j
NH ₃	2,59 kg/j

Depositie Hectare met hoogste project- bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied	Provincie
-	-

Situatie 1
-

Toelichting

Berekening voor eigen
gebruik

Situatie 1

RUYSrSydpDUU (06 maart 2017)
pagina 2/5

Locatie
Situatie 1



Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam **Bron 1**
 Locatie (X,Y) **265975, 489615**
 Uitstoothoogte **6,0 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 Temporele variatie **Standaard profiel industrie**
 NOx **< 1 kg/j**



Naam **Bron 2**
 Locatie (X,Y) **266156, 489385**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **134,37 kg/j**
 NH₃ **2,59 kg/j**

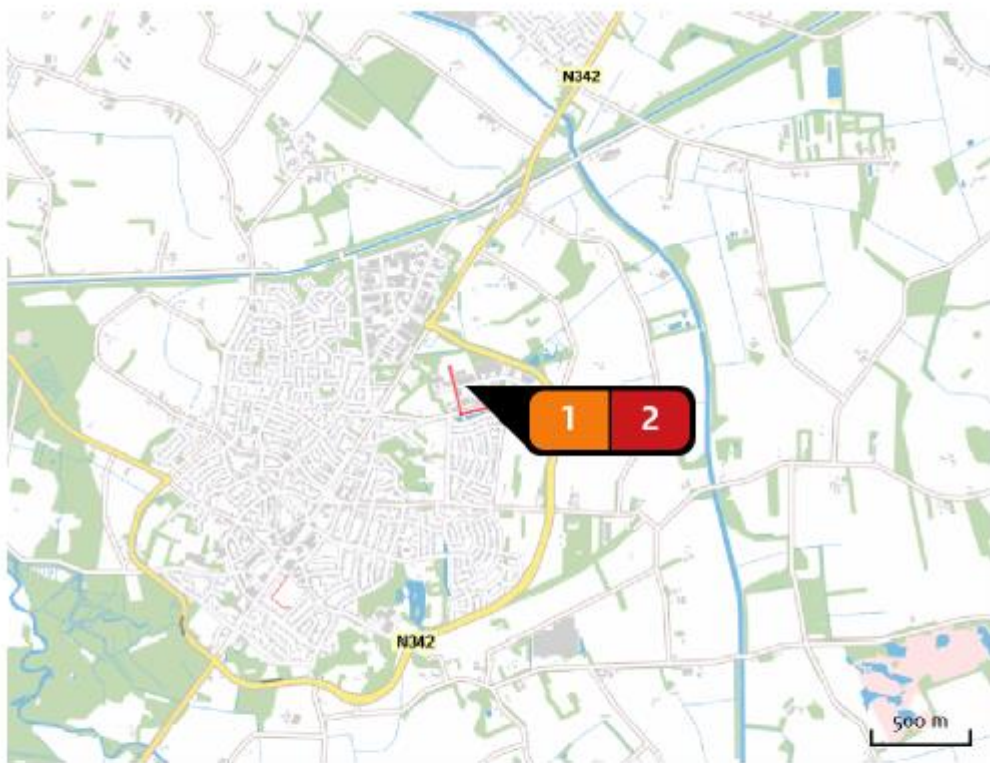
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	383,0	NOx NH ₃	31,79 kg/j 2,37 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	37,0	NOx NH ₃	37,30 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	53,0	NOx NH ₃	65,27 kg/j < 1 kg/j

Bijlage 5. Resultaten stikstofdepositieberekeningen AERIUS – groeiscenario

AERIUS CALCULATOR

Contact	Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
	-	-
Activiteit	Omschrijving	
	-	
	Datum berekening	Rekenjaar
	06 maart 2017, 10:53	2017
	Rekeninstellingen	
	Berekend voor Wnb.	
Totale emissie	Situatie 1	
	NOx	168,12 kg/j
	NH ₃	3,24 kg/j
Depositie Hectare met hoogste project- bijdrage (mol/ha/j)	Natuurgebied	Provincie
	-	-
	Situatie 1	
	-	
Toelichting		

Locatie
Situatie 1



Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam **Bron 1**
 Locatie (X,Y) **265975, 489615**
 Uitstoothoogte **6,0 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 Temporele variatie **Standaard profiel industrie**
 NOx **< 1 kg/j**



Naam **Bron 2**
 Locatie (X,Y) **266156, 489385**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **167,42 kg/j**
 NH3 **3,24 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	479,0	NOx NH3	39,76 kg/j 2,97 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	46,0	NOx NH3	46,38 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	66,0	NOx NH3	81,28 kg/j < 1 kg/j



Buiting Advies
Wilhelminaweg 64
6951 BP Dieren

0313 - 619042
www.buiting.nl