

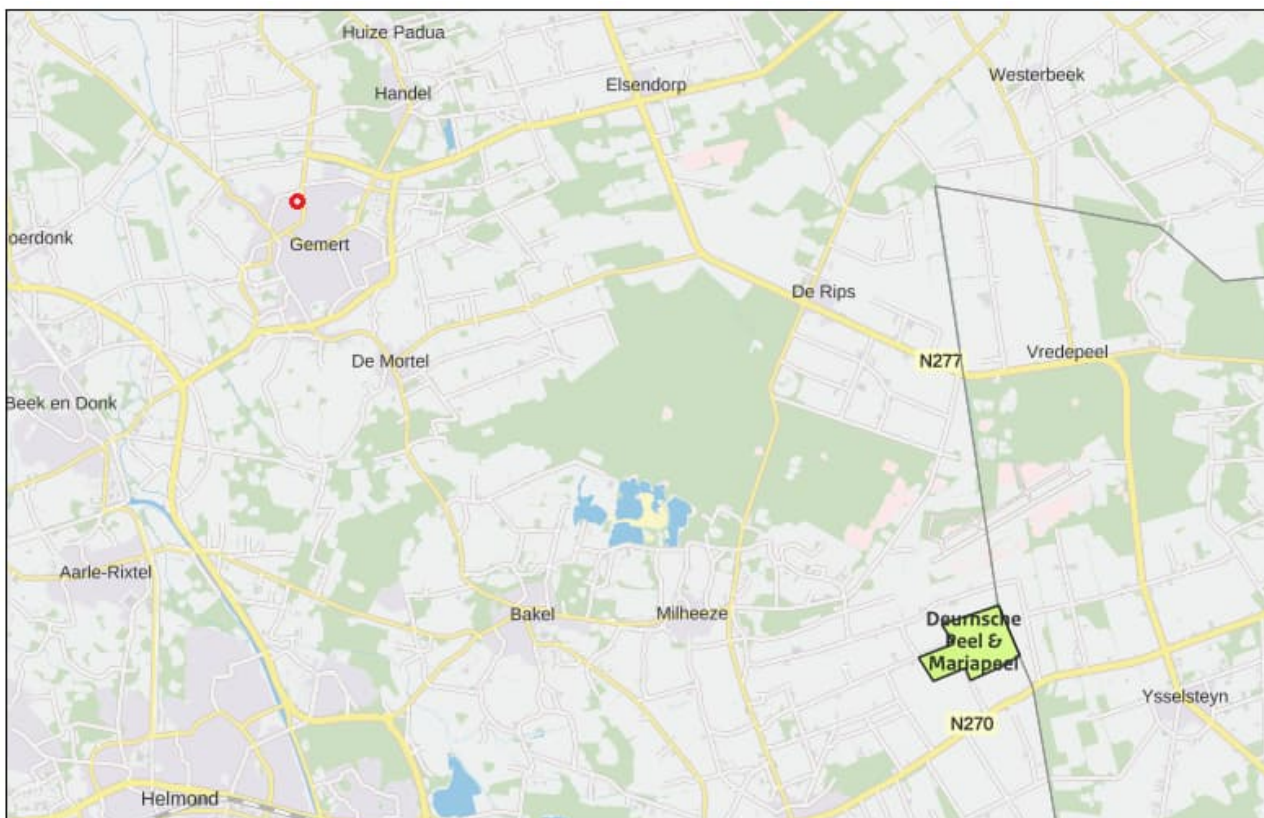
DATUM 20 februari 2023
VAN Mehria Tajqurishi

PROJECT Deel Gemert
OPDRACHTGEVER Keizersberg Vastgoed BV & Marieke Vissers en Bart Vissers

STIKSTOFBEREKENINGEN DEEL GEMERT

1. INLEIDING

Initiatiefnemers zijn voornemens om twee agrarische percelen aan de weg Deel in Gemert te ontwikkelen tot woningbouw. De beoogde ontwikkeling bestaat uit 11 woningen; 8 woningen op het oostelijke plandeel en 3 woningen op het westelijke plandeel. De 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 verzuringsgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt circa 12,8 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met verzuringsgevoelige habitats liggen op (nog) grotere afstand.



Figuur 1 Locatie beoogde ontwikkeling (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (AERIUS calculator)

Met het rekenmodel Aeries (versie 2022) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij is de gebruiksfase (na oplevering van de beoogde ontwikkeling) beschouwd. Voor de realisatiefase geldt een vrijstelling, hier wordt nader op ingegaan in deze memo. In deze memo wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusie. De invoer- en uitvoergegevens vanuit Aeries zijn opgenomen in een aparte bijlage.

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 gehele 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.

Wet Stikstofreductie en natuurverbetering

Het doel van de wet stikstofreductie en natuurverbetering is om de stikstofuitstoot te verlagen en de natuur te verbeteren. Het wetsvoorstel bevat een gedeeltelijke vrijstelling van de natuurvergunningsplicht voor de bouwsector. De vrijstelling geldt voor bouwactiviteiten in de bouw-, aanleg- en sloopfase, waarin emissies tijdelijk en beperkt zijn. Deze vrijstelling maakt vergunningverlening voor de aanleg/bouw van onder andere woningen, utiliteitsbouw, energieprojecten en activiteiten in de grond-, weg- en waterbouw makkelijker. Deze vrijstelling geldt alleen voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie en niet voor eventuele andere effecten als gevolg van het project op Natura-2000 gebieden (bijvoorbeeld verstoring). De vrijstelling is verder uitgewerkt in het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn). Deze wet is op 1 juli 2021 in werking getreden. Gelet op de uitspraak ABRS 2 november 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3159 (Porthos) is deze vrijstelling komen te vervallen en is de aanleg- en bouwfase doorgerekend.

3. BEREKENINGSUITGANGSPUNTEN

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. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen meer gedetailleerde berekeningen noodzakelijk zijn om te onderbouwen dat op dit punt geen sprake is van strijdigheid met de Wet natuurbescherming (bijvoorbeeld ten tijde van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het aspect bouwen). In tabel 1 zijn de afzonderlijke emissiebronnen voor het oostelijke deel in de realisatiefase uitgewerkt welke gebaseerd zijn op vergelijkbare projecten. Dit is ook gedaan voor het westelijke deel (voor 3 woningen, zie tabel 2). De uitkomsten op jaarbasis (laatste kolom) zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Er is van stage klasse IV uitgegaan, naar verwachting zullen deels ook elektrische machines ingezet worden. De verwachting is dat de sloop- en bouwwerkzaamheden plaatsvinden in 2023 en zullen eindigen in 2025. Voor de realisatiefase is in de berekening 2023 als rekenjaar aangehouden. Dat rekenjaar genereert de hoogste emissies (worstcase). Wanneer een rekenjaar verder in de toekomst ligt, worden de emissies lager door een toename van elektrisch rijden en schonere technieken. 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 zijn. Zodoende is er geen sprake van stationair draaien van machines.

Tabel 1 Materieelinzet tijdens realisatiefase oostelijk deel (8 woningen)

Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draaiuren tijdens bouwfase	Totaal liter verbruik (15 liter per uur)
Heistelling	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	60	900
Graafmachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	200	3.000
Mobiele hijskraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	80	1.200
Verreiker	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	80	1.200
Totaal			6.300 liter
Aanvoer materialen			
Vrachtwagens		175 vrachtwagens	350 bewegingen
Totaal			350 zwaar
Woon-werkverkeer		500 busjes	1.000 bewegingen
Totaal			1.000 licht

Tabel 2 Materieelinzet tijdens realisatiefase westelijk deel (3 woningen)

Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draaiuren tijdens bouwfase	Totaal liter verbruik (15 liter per uur)
Heistelling	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	30	450
Graafmachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	100	1.500
Mobiele hijskraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	40	600
Verreiker	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	40	600
Totaal			3.150 liter
Aanvoer materialen			
Vrachtwagens		88 vrachtwagens	176 bewegingen

Totaal		176 zwaar
Woon-werkverkeer	250 busjes	500 bewegingen
Totaal		500 licht

Het verkeer tijdens de aanlegfase wikkelt af via de Deel naar de Boekselseweg. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de Boekselseweg 4.954 voor licht verkeer en 92 voor zwaar verkeer. Op de Boekselseweg 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 oostelijke deel van het project voegt in de realisatiefase maximaal 0,06% licht verkeer en maximaal 1,0% zwaar verkeer toe aan de Boekselseweg. Het westelijke deel van het project voegt in de realisatiefase maximaal 0,03% licht verkeer en maximaal 0,5% zwaar verkeer toe aan de Boekselseweg. In totaal voegt het project in de realisatiefase maximaal 0,08% licht verkeer en maximaal 1,5% zwaar verkeer toe aan de Boekselseweg.

Gebruiksfase

Het programma omvat 11 woningen. De beoogde ontwikkeling krijgt geen gasaansluiting, zodoende is in de beoogde situatie geen sprake van directe emissies vanuit het plan. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 worden in de gebruiksfase bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Met kencijfers van CROW publicatie 381 kan voor verschillende functies de verkeersgeneratie bepaald worden. De kencijfers zijn gerelateerd aan de ligging van de planontwikkeling en de mate van stedelijkheid van het gebied. De betreffende ontwikkeling is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Voor de mate van stedelijkheid kan het gebied op basis van de adressendichtheid gekarakteriseerd worden als weinig stedelijk'. Voor de vrijstaande woningen geldt een verkeersgeneratie van 8,2 mvt/etmaal per woning, inclusief bezoekers. Voor twee-onder-één-kap woningen betreft dit 7,8 per woning. Dat komt voor 9 vrijstaande woningen en 2 twee-onder-één-kap woningen neer op 90 mvt/etmaal. 50% van het verkeer gaat richting het noorden via de Boekelseweg. De overige 50% gaat via de Deel, Kruiseind en de Komweg naar het zuiden. Een indicatie van de verkeersintensiteiten is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de verkeersintensiteiten in 2020 voor de Boekelseweg 4.954 en voor de Komweg 6.225 voor licht verkeer. Op de Boekelseweg en op de Komweg 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 gebruiksfase maximaal 0,9% licht verkeer aan de Boekelseweg en maximaal 0,7% licht verkeer toe aan de Komweg.

Voor de gebruiksfase is 2023 als rekenjaar aangehouden. Dat rekenjaar genereert voor het verkeer de hoogste emissies (worst-case). Wanneer een rekenjaar verder in de toekomst ligt, worden de emissies lager door een toename van elektrisch rijden en schonere technieken.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit een berekening 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 berekening zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de gebruiksfase is uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.