

RHO ADVISEURS - MEMO

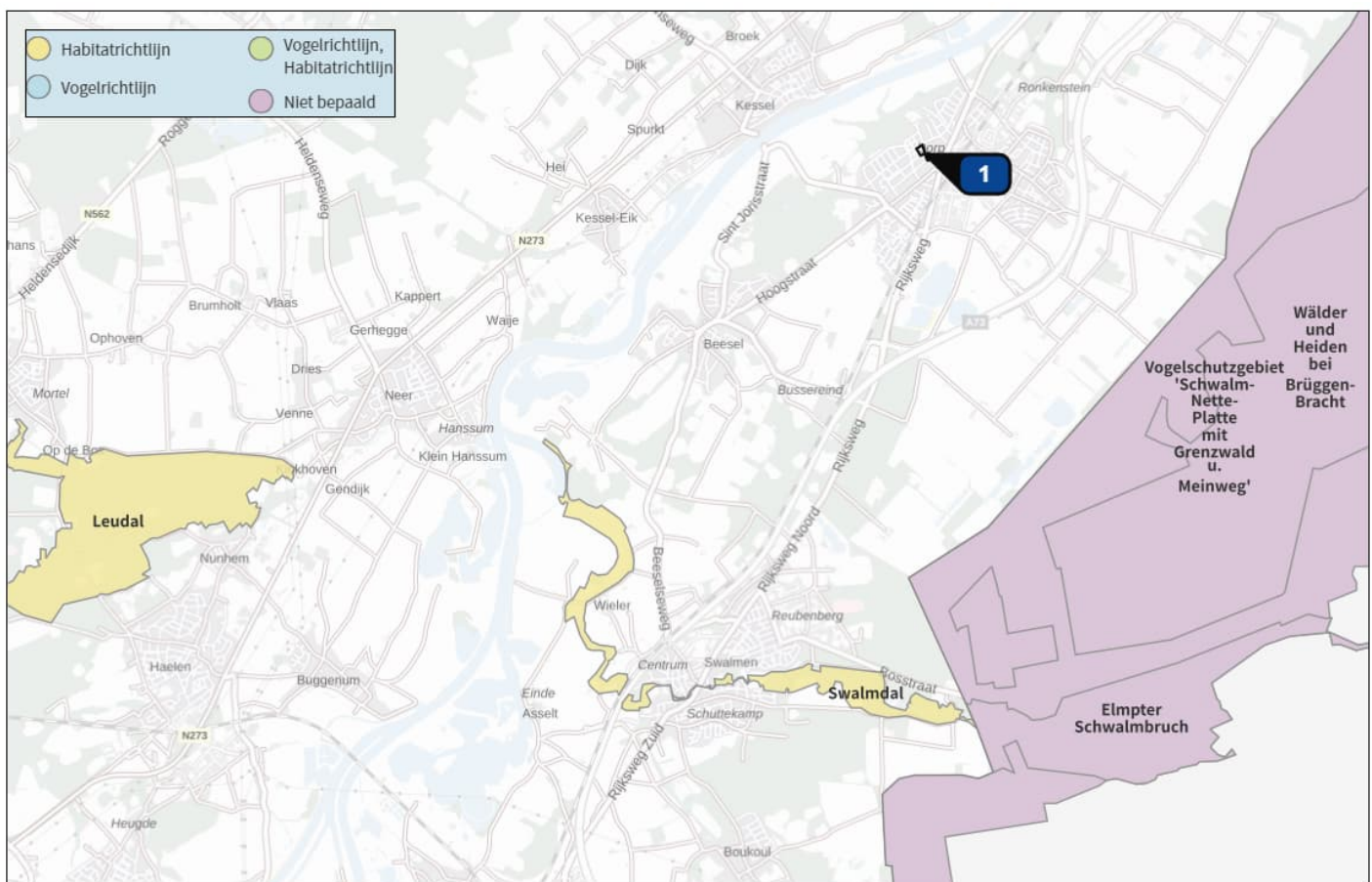
DATUM 21 juni 2024
KENMERK 20240181/156962/
VAN S. Lie
M. Tajqurishi

PROJECT 20240181 Rustoord in Reuver
OPDRACHTGEVER BAM Wonen BV

STIKSTOF

1. INLEIDING

De initiatiefnemer is voornemens om rondom Rustoord in Reuver in totaal 44 woningen te realiseren. De herontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Omgevingswet, waarbij de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden een rol spelen. Figuur 1 laat de ligging van het projectgebied ten opzichte van het Natura 2000-netwerk zien. Niet alle Natura 2000-gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Het meest nabijgelegen gebied met stikstofgevoelige habitats in Nederland betreft het Natura 2000-gebied Swalmdal. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het projectgebied bedraagt 5,3 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op grotere afstand. Het meest nabij gelegen Duitse Natura-2000 gebied betreft Vogelschutzgebiet 'Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg' op circa 3,2 kilometer.



Figuur 1 Ligging projectgebied (gemarkeerd) ten opzichte van Natura 2000-gebied

Met het rekenmodel Aeries (versie 2024) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij zijn de realisatie- en gebruiksfase (na oplevering van de beoogde ontwikkeling) beschouwd. 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

Omgevingswet

De aanwijzing en bescherming van de Nederlandse Natura 2000-gebieden is geregeld in de Omgevingswet en de bijbehorende uitvoeringsregelgeving. Elk Natura 2000-gebied is aangewezen door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit door middel van een aanwijzingsbesluit. Het aanwijzingsbesluit bepaalt voor welke soorten en habitats het gebied wordt aangewezen, welke instandhoudingsdoelen gerealiseerd moeten worden (behoud, herstel, uitbreiding) en de exacte begrenzing van het gebied. Voor elk Natura 2000-gebied is een beheerplan worden opgesteld, waarin maatregelen zijn opgenomen om de instandhoudingsdoelstellingen te bereiken. Beheerplannen worden in de meeste gevallen vastgesteld door de Provincie. In het beheerplan kan ook worden bepaald welke activiteiten in het gebied zijn toegestaan en onder welke voorwaarden. Schadelijke effecten op de aanwezige natuurwaarden waarvoor het gebied is aangewezen moeten daarbij uitgesloten zijn.

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 beschermingszones 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-gebieden) 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 vermeting 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 ecologische beoordeling noodzakelijk.

3. UITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Voor de realisatiefase is worst-case het rekenjaar 2025 gehanteerd. Naarmate het rekenjaar verder in de toekomst ligt, worden de emissies ten gevolge van transportbewegingen lager, omdat het rekenmodel uitgaat van toepassing van schonere technieken in de toekomst.

Gedurende de realisatiefase is er sprake van inzet van materieel (zoals graafmachines en kranen) en transporten. Op basis van vergelijkbare projecten wordt uitgegaan van de inzet van machines, zie tabellen 1 en 2. Het brandstofverbruik (l/uur) is gebaseerd op de Excel-tabel behorende bij het TNO-rapport 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste worst-case schatting van NOx en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen', gepubliceerd op 13 december 2021. De uitkomsten op jaarbasis zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. 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. Ten behoeve van het manoeuvreren is een lijnbron met 100% stagnatie toegevoegd.

Tabel 1 Materieel inzet realisatie 16 grondgebonden woningen 2025

Type materiaal	Stageklasse	Duur inzet (uren)	Gemiddeld verbruik (liter/uur)	Verbruik totaal (liter)	AdBlue verbruik
Afwerkinstallatie	IV, 2014-2018 75-560 kW	58	10,2	592	35
Betonpomp	IV, 2014-2018 75-560 kW	18	38,4	691	41
Graafmachine	IV, 2014-2018 75-560 kW	246	24,2	5.953	357
Heistelling	IV, 2014-2018 75-560 kW	58	27,8	1.612	96
Hijskraan	IV, 2014-2018 75-560 kW	146	12,6	1.840	110
Shovel	IV, 2014-2018 75-560 kW	160	16,8	2.688	161
Totaal 75-560 kW		686		13.376	800
Hoogwerker	IV, 2014-2018 56-75 kW	58	6,3	365	21
Mini-graafmachine	IV, 2014-2018 56-75 kW	58	11,9	690	41
Mini-heftruck	IV, 2014-2018 56-75 kW	98	5,5	539	32
Totaal 56-75 kW		214		1.594	94
Overige werktuigen	IV, 2014-2018 <56 kW	43	1,7	73	-

Tabel 2 Materieel inzet realisatie 36 appartementen 2025

Type materiaal	Stageklasse	Duur inzet (uren)	Gemiddeld verbruik (liter/uur)	Verbruik totaal (liter)	AdBlue verbruik
Afwerkinstallatie	IV, 2014-2018 75-560 kW	45	10,2	459	27
Betonpomp	IV, 2014-2018 75-560 kW	48	38,4	1.843	110
Graafmachine	IV, 2014-2018 75-560 kW	241	24,2	5.832	349
Heistelling	IV, 2014-2018 75-560 kW	62	27,8	1.724	103
Koppensneller	IV, 2014-2018 75-560 kW	28	20,4	571	34
Mobiele kraan	IV, 2014-2018 <56 kW	356	11,3	4.023	241
Shovel	IV, 2014-2018 75-560 kW	126	16,8	2.117	128
Totaal 75-560 kW		906		16.569	992
Mini-graafmachine	IV, 2014-2018 56-75 kW	45	11,9	536	32
Verreiker	IV, 2014-2018 56-75 kW	106	5,5	583	34
Totaal 56-75 kW	IV, 2014-2018 56-75 kW	151		1.119	66
Overige werktuigen	IV, 2014-2018 <56 kW	34	1,7	58	-

Voor de realisatie wordt uitgegaan van 4.548 lichte verkeersbewegingen, 396 middelzware bewegingen en 1.566 zware verkeersbewegingen.

Verkeersafwikkeling realisatiefase

Het verkeer wikkelt af via de Rustoord, Karel Doormanlaan, Pastoor Rijnderslaan en Prins Hendriklaan naar Rijksweg. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit 2023 (<https://www.cimlk.nl/kaart>). Volgens de kaart bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2022 op de Rijksweg 8.767 voor licht verkeer, 144 voor middelzwaar verkeer en 93 voor zwaar verkeer. Op de Rijksweg 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, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de realisatiefase maximaal 0,1% licht verkeer, 0,8% middelzwaar verkeer en maximaal 4,6% zwaar verkeer toe aan de Rijksweg.

Gebruiksfase

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 52 woningen. Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2025 gebruikt. De woningen krijgen geen gasaansluiting, zodoende is in de beoogde situatie geen sprake van directe emissies vanuit het project. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-netwerk worden in de gebruiksfase bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is berekend op basis van kencijfers uit CROW-publicatie 744 'toekomst bestendig parkeren'. Voor het bepalen van de te hanteren cijfers is op basis van CBS-data een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk' aangehouden. Het gebiedstype is gedefinieerd als 'rest bebouwde kom'. De verkeersgeneratie bedraagt 236 mvt/etmaal.

Tabel 2 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Funcatiegroep	Funcatietype	Aantal	Kencijfer	Aantal verkeer in mvt/etmaal
Wonen	Huur, appartement, vrije sector, >75 m ² bvo	24	4,1	98,4
	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	12	4,1	49,2
	Huur, huis, sociale huur	16	5,6	89,6
Totaal				237,2

Verkeersafwikkeling gebruiksfase

Het verkeer wikkelt evenredig als in de realisatiefase af via de Rustoord, Karel Doormanlaan, Pastoor Rijnderslaan en Prins Hendriklaan naar Rijksweg. Het onderhavige project voegt in de gebruiksfase maximaal 0,3% licht verkeer toe aan de Rijksweg.

Rekenpunten

Vanwege de ligging nabij de landsgrens zijn er 15 automatisch rekenpunten op Natura 2000-gebieden in het buitenland gegenereerd en toegevoegd aan de berekening.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (2024) 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 significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de realisatie- en gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Omgevingswet.