

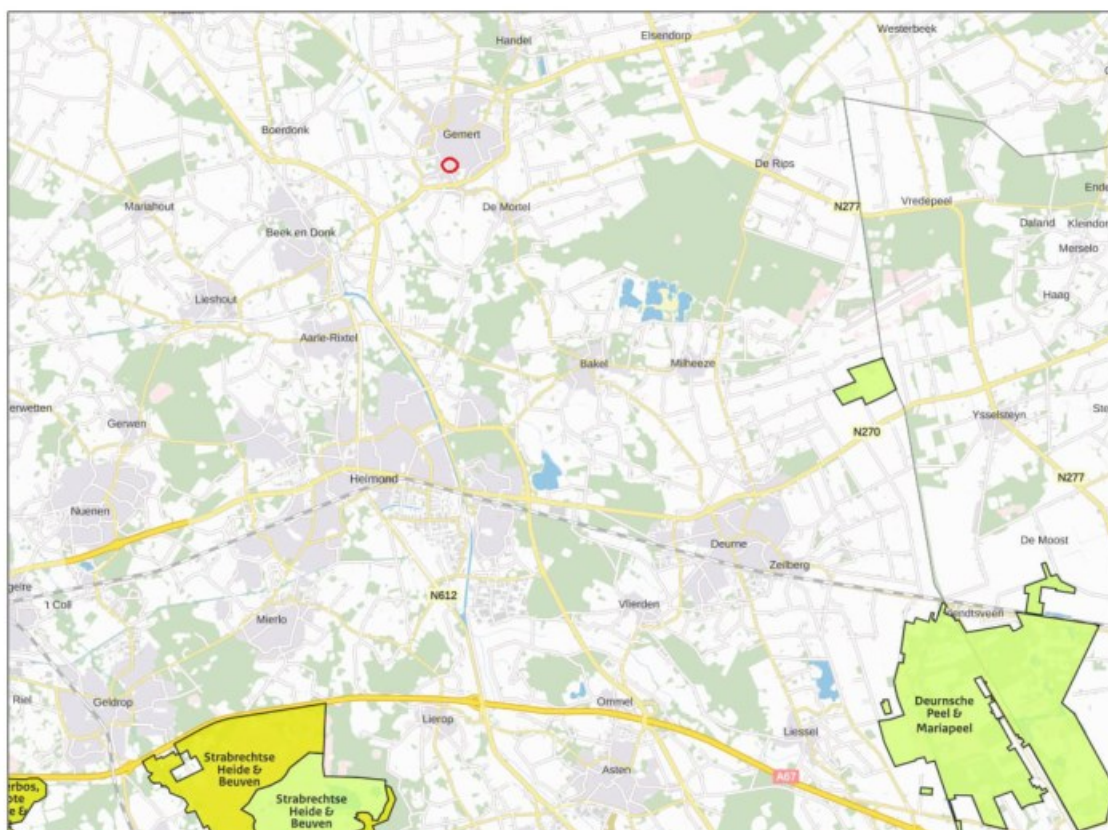
DATUM
VAN 16 februari 2023

PROJECT
OPDRACHTGEVER Binderseind 50

STIKSTOFBEREKENINGEN BINDERSEIND 50

1. INLEIDING

Op de hoek van Binderseind en de Churchilllaan te Gemert is het voornemen om 24 appartementen te realiseren. De beoogde herontwikkeling 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 12,5 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met verzuringsgevoelige habitats liggen op grotere afstand.



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

Met het rekenmodel Aerius (versie 2022) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij zijn de realisatiefase en gebruiksfase (na oplevering van de beoogde ontwikkeling) beschouwd. Het programma neemt alle Natura 2000-gebieden mee in de berekening binnen een straal van 25 kilometer. In deze memo wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusie. De invoer- en uitvoergegevens vanuit Aerius 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 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.

Wet stikstofreductie en natuurverbetering

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) is per 1 juli 2021 van kracht en bevat een vrijstelling van de vergunningplicht in artikel 2.7 lid 2 Wnb voor de aanlegfase van bouwwerkzaamheden. De vrijstelling is verder uitgewerkt in het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn). Uit een recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat de vrijstelling in deze vorm juridisch niet houdbaar is. Om deze reden zijn in deze notitie ook berekeningen voor de realisatiefase opgenomen.

3. BEREKENINGSUITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Tijdens de realisatiefase worden verschillende machines ingezet. Met betrekking tot het gebruik hiervan zijn aannames gedaan op basis van vergelijkbare projecten. Dit is weergegeven in tabel 1. Er is van stage klasse IV (75-560 kW, bouwjaar 2014-2018) uitgegaan, naar verwachting zullen deels ook elektrische machines ingezet worden. Er is hierbij een verbruik van 15 liter diesel per uur gehanteerd. De uitkomsten op jaarbasis zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Daarnaast is de verwachting dat de bouwwerkzaamheden plaatsvinden in 2023. De inzet van het 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.

Daarnaast zullen ook verkeersbewegingen leiden tot uitstoot van stikstofdepositie. Hiervoor zijn aannames gedaan op basis van soortgelijke projecten. De verkeersbewegingen zijn ook weergegeven in tabel 1. Deze zijn ingevoerd als lijnbron.

De heistelling maakt gebruik van AdBlue die ervoor zorgt dat schadelijke NOx in de uitlaatgassen wordt omgezet in onschadelijke stikstof en waterdamp, met als gevolg een duidelijk afname van stikstofoxiden (NOx) ter verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is maximaal 7% van het brandstofverbruik (laatste kolom tabel 1). Het gebruik van AdBlue is niet noodzakelijk voor de overige machines.

Tabel 1 Materieel inzet en verkeersbewegingen 2023

Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draaiuren tijdens bouwfase (uur/jaar)	Totaal liter verbruik (15 liter per uur)
Graafmachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	34	510
Heistelling	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	16	240
Mobiele kraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	55	825
Rupskraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	100	1.500
Betonpomp	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	12	180
Totaal		217	3.255
Aanvoer materialen			
Zwaar verkeer	225 bewegingen per jaar		
Licht verkeer	675 bewegingen per jaar		

Verkeersafwikkeling

Het verkeer wikkelt af via de Churchillaan en de Oudestraat naar de N272 (Zuid-Om). Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2020 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de N272 11.047 voor licht verkeer, 1.004 voor middelzwaar verkeer en 540 voor zwaar verkeer. Op de N272 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 realisatiefase maximaal 0,1% licht verkeer, 0,1% middelzwaar verkeer en 0,1% zwaar verkeer toe aan de N272.

Gebruiksfas

Het programma omvat 24 appartementen. 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 gebruiksfas 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 "centrum". Deze gebiedsindeling is afkomstig van Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017. Voor de mate van stedelijkheid kan het gebied op basis van de adressendichtheid gekarakteriseerd worden als 'matig stedelijk'. Op basis van het autobezit binnen de gemeente Gemert-Bakel in vergelijking met die in andere gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad, kan worden uitgegaan van het gemiddelde van de door het CROW gegeven bandbreedte. De gemiddelde verkeersgeneratie voor betaalbare koop bedraagt 4,3 mvt/etmaal. De gemiddelde verkeersgeneratie voor middeldure koop (laag en hoog) bedraagt 5,1 mvt/etmaal per woning. In tabel 1 is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend. Uit tabel 2 blijkt dat voor de totale ontwikkeling de verkeersgeneratie 112 mvt/etmaal bedraagt.

Tabel 2 Verkeersgeneratie

functie	CROW categorie	aantal	kencijfer	mvt/etmaal
betaalbare koop	Koop, appartement, goedkoop	14	4,3	60,2
middeldure koop (laag)	Koop, appartement, midden	4	5,1	20,4
middeldure koop (hoog)	Koop, appartement, midden	6	5,1	30,6
Totaal				112

Het verkeer wikkelt af via de Churchillaan en de Oudestraat naar de N272 (Zuid-Om). Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2020 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de N272 11.047 voor licht verkeer. Op de N272 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 gebruiksfas maximaal 1,1% licht verkeer toe aan de N272.

Voor de gebruiksfas is 2024 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 de berekeningen met AERIUS Calculator (versie 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 zowel de realisatiefase als de gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.