

**VOORTOETS NATUURBESCHERMINGSWET
1998
BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE
RANDWEG ZEVENBERGEN**

GEMEENTE MOERDIJK

21 oktober 2015
078611937:B - Definitief
B02046.000001.0100

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Juridisch kader	4
2.1	Natuurbeschermingswet 1998.....	4
2.2	Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)	5
2.3	Beoordelingskader	5
3	Planbeschrijving	7
3.1	Ligging plangebied.....	7
3.2	Huidige situatie.....	8
3.3	Inrichting bestemmingsplan	8
4	Effectbeschrijving	10
4.1	Afbakening	10
4.2	Verandering van stikstofdepositie.....	10
4.3	Cumulatieve effecten.....	10
5	Conclusie	11
	Bronnen.....	12
Bijlage 1	AERIUS-berekening	13

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

De ontwikkeling van de noordzijde van Zevenbergen (Noordrand), inclusief de Noordelijke randweg Zevenbergen, maakt deel uit van de groeiambitie van de gemeente Moerdijk zoals vastgelegd in Moerdijk MeerMogelijk. In de gemeente wordt groei van grootschalige bedrijvigheid afgestemd met verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Door de realisatie van de Noordelijke randweg wordt de bestaande provinciale weg N285 door de kern van Zevenbergen afgewaardeerd naar een gemeentelijke weg. De Noordelijke randweg sluit aan op de Oostrand (Oostelijke randweg) en zal weer aantakken op de provinciale weg N285 ten noorden van de kern Zevenbergen, ter hoogte van sportpark De Knip. Doordat het doorgaande verkeer de Noordelijke randweg zal volgen in plaats van door de kern te rijden, neemt de doorstroming toe en zal de leefbaarheid in Zevenbergen verbeteren.

Voordat de Noordelijke randweg Zevenbergen kan worden aangelegd is een bestemmingsplanbesluit nodig waarmee het tracé van de weg planologisch wordt vastgelegd. De eerste stap op weg naar een nieuw bestemmingsplan is het opstellen van een Milieueffectrapport (MER). In het MER zijn de resultaten opgenomen van het milieuonderzoek. Hiermee is een volwaardige afweging mogelijk van het milieubelang bij het bestemmingsplanbesluit. In dit kader is een oriënterende toetsing nodig vanuit de Natuurbeschermingswet 1998. Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, moet blijken dat er geen significant negatieve effecten zijn. Deze zogenaamde voortoets hoort bij het MER en bestemmingsplan. Wanneer in de voortoets significant negatieve effecten niet met zekerheid zijn uit te sluiten, is een Passende Beoordeling vereist.

1.2 LEESWIJZER

Dit rapport bestaat uit vijf hoofdstukken en één bijlage. Hoofdstuk 2 is het juridisch kader, hoofdstuk 3 de planbeschrijving, hoofdstuk 4 de effectbeschrijving. Tot slot staat in hoofdstuk 5 de conclusie. In bijlage 1 is de AERIUS-berekening van het plan opgenomen.

2

Juridisch kader

Dit hoofdstuk vormt het juridisch kader van de voortoets.

2.1 NATUURBESCHERMINGSWET 1998

Natura 2000-gebieden

Onder Natura 2000-gebieden^A vallen de gebieden die op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn aangewezen. Voor deze gebieden gelden instandhoudingsdoelen. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat deze instandhoudingsdoelen niet in gevaar mogen worden gebracht. Om dit toetsbaar te maken schrijft de Natuurbeschermingswet 1998 voor dat plannen die bij uitvoering gevolgen voor soorten en habitats van de betreffende gebieden zouden kunnen hebben, getoetst moeten worden. Een plan mag alleen worden vastgesteld wanneer zeker is dat de instandhoudingsdoelen van het gebied niet in gevaar worden gebracht. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen voor het project ontbreken én wanneer sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Bovendien moet voorafgaande aan het toestaan van een afwijking zeker zijn dat alle schade gecompenseerd wordt (de zogenaamde ADC-toets: Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compenserende maatregelen). Redenen van economische aard kunnen ook gelden als dwingende reden van groot openbaar belang. Als prioritaire soorten of habitats deel uitmaken van de instandhoudingsdoelen mogen redenen van sociale en economische aard alleen gebruikt worden na toetsing door de Europese Commissie.

Definitie significante effecten

Een activiteit heeft significante effecten als zij de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied in gevaar brengt. Hiervoor is geen objectieve grens; per geval zal bekeken worden of een effect significant is. Het oordeel moet gebaseerd zijn op de specifieke situatie die van toepassing is. Hierbij moet ook cumulatieve effecten onderzocht worden.

Relatie met planvaststelling

Conform artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998 moet een overheidsorgaan bij het vaststellen van een plan - dus ook bij het vaststellen van een bestemmingsplan - rekening houden met de gevolgen die het plan kan hebben voor de Natura 2000-gebieden waarop het plan bij uitvoering effecten kan hebben. Ook moet rekening gehouden worden met het Natura 2000-beheerplan, als dat al voor het betreffende gebied is vastgesteld. In eerste instantie kan in een voortoets worden vastgesteld of er sprake is van effecten.

^A Beschermde Natuurmonumenten zijn ook beschermd onder de Natuurbeschermingswet 1998. Deze gebieden overlappen meestal met definitief aangewezen Natura 2000-gebieden. In dat geval hoeft externe werking niet meer getoetst te worden (door het vervallen van artikel 65). Indien de effectbeoordeling aanleiding geeft, wordt ook naar Beschermde Natuurmonumenten gekeken.

Als uit een voortoets blijkt dat het plan afzonderlijk of in cumulatie met andere plannen en projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, is een Passende Beoordeling verplicht. Hieruit moet blijken dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast door de uitvoering van de activiteiten waarvoor het bestemmingsplan een ruimtelijk kader biedt. Als aantasting van de natuurlijke kenmerken niet is uitgesloten, kan het plan alleen worden vastgesteld als er geen andere bevredigende oplossing is, er een dwingende reden van groot openbaar belang wordt gediend en alle effecten volledig worden gecompenseerd (ADC-toets). Als er prioritaire soorten of habitats in het geding zijn en de dwingende reden is van sociale of economische aard, kan het plan alleen worden vastgesteld nadat ook advies is gevraagd aan de Commissie van de Europese gemeenschappen.

2.2 PROGRAMMATISCHE AANPAK STIKSTOF (PAS)

Op 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) van kracht. De PAS heeft tot doel de stikstofdepositie te verminderen en economische ontwikkelingen mogelijk te maken. Een te hoge stikstofdepositie kan het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen belemmeren. Naast de schade voor de natuur, belemmert dit ook de vergunningverlening. Daarom heeft het Rijk het initiatief genomen om de stikstofproblemen aan te pakken. In de PAS werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen. De PAS gaat gepaard met nieuwe regels voor vergunningverlening en is dus van toepassing op projecten. Wanneer een project voldoet aan de regels van de PAS, dan kan gebruik worden gemaakt van de Passende Beoordeling van de PAS (DLG & Tauw, 2015).

De PAS is niet van toepassing op plannen. Het is wel van belang om inzicht te hebben of de ontwikkelingen van het bestemmingsplan passen binnen de ontwikkelruimte van de PAS (Ministerie van EZ, 2015).

2.3 BEOORDELINGSKADER

Toetsingskader en studiegebied

Het toetsingskader van de Passende Beoordeling is de Natuurbeschermingswet 1998. De effecten van het plan op de Natura 2000-gebieden zijn relevant voor de toetsing (dit is beschreven in § 2.1). Centraal staan de effecten van het bestemmingsplan op het behalen van instandhoudingsdoelstellingen.

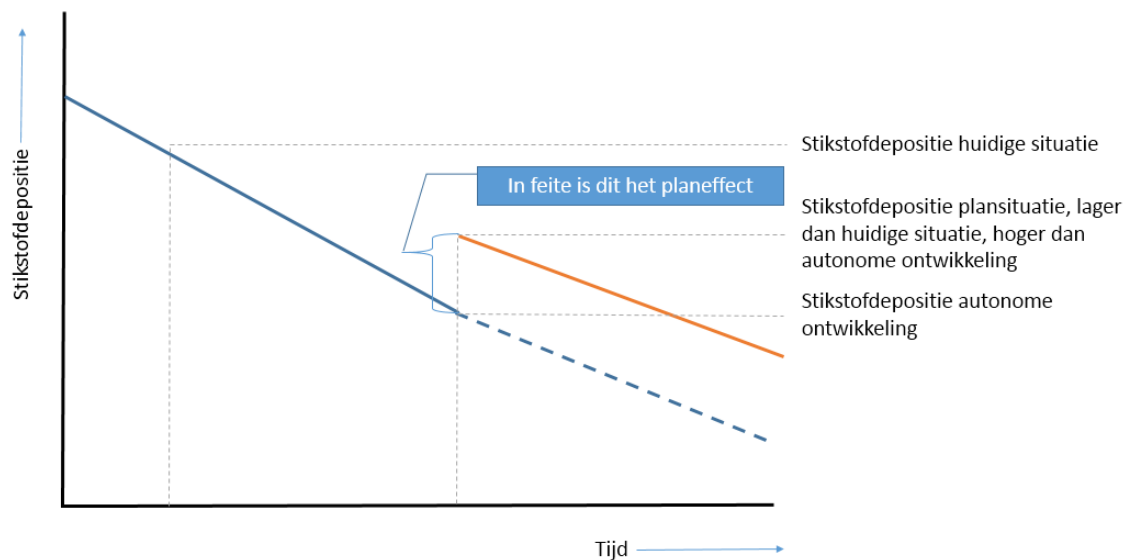
Instandhoudingsdoelstellingen gelden voor de kwalificerende natuurwaarden van de relevante Natura 2000-gebieden.

De effecten worden onderzocht binnen het studiegebied. Het studiegebied strekt zich tot de maximale effectafstanden. De effectafstanden verschillen per effect en het studiegebied kan dan ook per soort effect verschillen. In hoofdstuk 4 worden de effecten afgebakend en gekeken wat de maximale reikwijdte bepaald.

Referentiesituatie

Bij het beoordelen van initiatieven waarbij stikstofdepositie een rol speelt, is vaak sprake van een bron die een bepaalde vaste depositie veroorzaakt; bijvoorbeeld een intensieve veehouderij. In de nieuwe situatie kan een dergelijk bedrijf een hogere of lagere depositie veroorzaken dan in de huidige situatie en de effectbeoordeling dient dan op basis van deze toe- of afname plaats te vinden. Bij verkeer geldt dit echter niet. In plaats van een bron met een gelijkblijvende emissie, vormt een weg een bron met een emissie die jaarlijks lager wordt. Dit komt doordat het wegverkeer door de jaren heen steeds schoner wordt. Dit heeft te maken met het toepassen van steeds schonere technieken waardoor de stikstofemissies van auto's vermindert. Door de jaren heen worden steeds meer oude auto's vervangen door nieuwe, waardoor het aandeel sterker vervuilende auto's steeds kleiner wordt en het aandeel nieuwe en dus schonere auto's steeds groter.

Dit betekent dat er sprake is van een dalende lijn van de bijdrage van het wegverkeer aan de totale stikstofdepositie. In het geval van het toetsen van de effecten van een wegaanpassing is er dus geen sprake van een uitgangssituatie waarin de bron een vaste emissie heeft, maar van een bron waarvan de emissie jaar na jaar daalt. Dit betekent dat als een plan of project in de toekomst wordt vergeleken met een punt eerder in de tijd, dat de kans aanzienlijk is op een afname van de stikstofdepositie. Dit hoeft echter niet het gevolg te zijn van het plan of project, meestal is de afname het gevolg van de autonome ontwikkeling. Besloten is dat plannen en projecten niet zonder meer mogen profiteren van deze positieve scenario's, zie Afbeelding 1. Daarom is het bij verkeer noodzakelijk om een vergelijking te maken met de autonome ontwikkeling, om een beeld van het daadwerkelijke projecteffect te krijgen.



Afbeelding 1: Schematische weergave van de autonome ontwikkeling van de stikstofdepositie en wat nu het planeffect is als een plan in de toekomst moet worden getoetst.

3

Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt de te toetsen situatie beschreven. Hierbij gaat het om de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan mogelijk maakt op moment van in gebruikstelling. In het bestemmingsplan vindt de uitwerking plaats van het VKA uit het MER.

3.1 LIGGING PLANGEBIED

Afbeelding 1 geeft de ligging van het plangebied ten opzichte van Nederlandse Natura 2000-gebieden in de omgeving.



Afbeelding 2: Ligging van het plangebied (blauwe lijn) met in de omgeving Natura 2000-gebieden zijn geel aangegeven.

3.2 HUIDIGE SITUATIE

Afbeelding 3 geeft huidige situatie in het plangebied weer.



Afbeelding 3: Huidige situatie ter hoogte van het plangebied ten noorden van Zevenbergen. De begrenzing geeft het zoekgebied voor de nieuwe randweg weer.

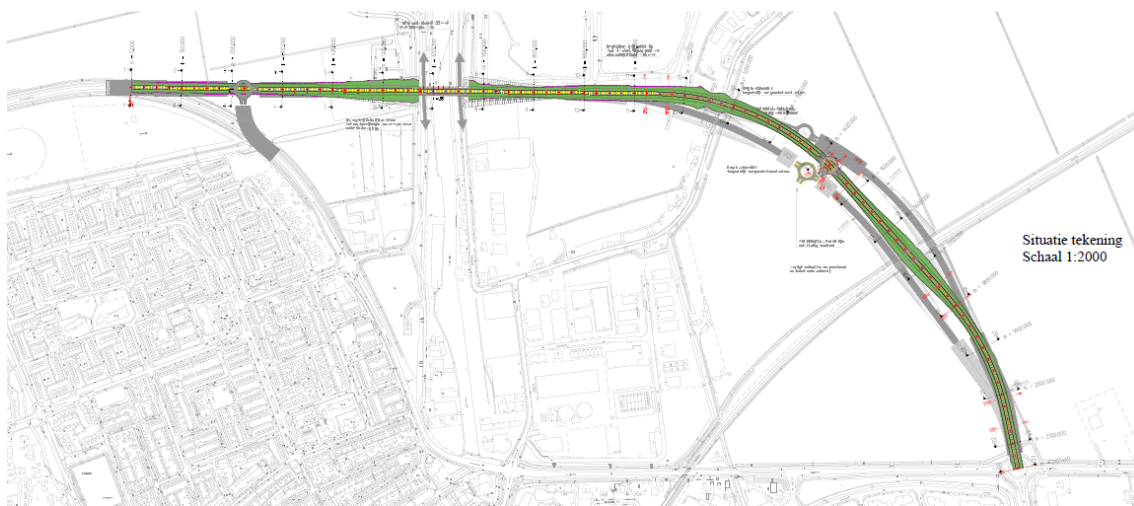
3.3 INRICHTING BESTEMMINGSPLAN

Het project MER en bestemmingsplan Noordelijke randweg Zevenbergen is gestart in 2012 en bestaat uit 5 fasen. Alternatief Kort B is als voorkeurstracé uit Fase 3A gekomen. In Fase 3B wordt het voorkeurstracé (incl. kruisingsvarianten) integraal beoordeeld na optimalisatie. Er zijn twee optimalisaties uitgevoerd.

De eerste optimalisatie bestaat uit een heroverweging van de ligging van het tracé tussen de Roode Vaart en de rotonde met de Oostrand. In de variant op Kort B (de doorsnijdingsvariant) doorsnijdt het tracé de Achterdijk de kavels 2289, 2001, 2002, 2003 in plaats van kavel 1286. Het tracé sluit aan op de oostelijke randweg via de bestaande rotonde. Voor deze variant zijn de effecten per milieuaspect beoordeeld (ARCADIS, 2015) en vergeleken met het tracé van Kort B. Vervolgens is door gemeente en provincie gekozen voor een “compromistracé” dat tussen het tracé van Kort B en de doorsnijdingsvariant ligt. Hiervoor is door de provincie een situatietekening opgesteld. Een uitsnede hiervan is opgenomen in Afbeelding 4. Mogelijke kruisingsvarianten hierin zijn:

- Een verdiepte passage onder en een verlaagde brug over de Roode Vaart in plaats van een brug over de Roode Vaart.
- Een brug over de spoorbaan in plaats van een tunnel.
- Twee VRI's of voorrangskruisingen in plaats van rotondes bij kruisingen met het onderliggende wegennet.

De kruisingsvarianten zijn verkeerskundig vrij te combineren. De hellingbanen van de verschillende kruisingsvarianten voor de spoorkruising en de kruising van de Roode Vaart overlappen de hellingbanen van de ongelijkvloerse kruising van de Achterdijk namelijk niet.



Afbeelding 4: Plansituatie Noordelijke Randweg Zevenbergen.

4

Effectbeschrijving

In dit hoofdstuk worden de verwachte effecten van het plan beschreven.

4.1 AFBAKENING

De veranderingen van de weg leidt tot een verandering van verkeersstromen in de omgeving. Effecten die bij de aanleg en gebruik van de nieuwe randweg horen zijn ruimtebeslag, toename van trilling, licht en geluid, onttrekking van water en stikstofdepositie. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Hollands Diep is gelegen op een afstand van bijna 5 km^B. Door de afstand en omdat het plangebied van het Hollands Diep is gescheiden door het industrieterrein Moerdijk en de A17, zijn de effecten door ruimtebeslag, toename van trilling, licht en geluid uitgesloten. Stikstofdepositie is een effect met een grote reikwijdte. Om de verandering van de stikstofdepositie te bepalen is gerekend met AERIUS Calculator (Bijlage 1). De keuze van kruispuntsvarianten zijn niet van invloed op de berekeningen en dus de conclusies van de voortoets. Bijlage 1 laat zien dat de verandering van de verkeersbewegingen niet beperkt is tot Zevenbergen, maar ook voor de omgeving. En de kruispuntvarianten zorgen niet voor een wezenlijke variatie in verkeer in de omgeving en dus ook niet voor andere stikstofdepositie.

4.2 VERANDERING VAN STIKSTOFDEPOSITIE

Voor beide situaties is de totale emissie (NH₃ en NO_x) berekend voor het jaar 2020. Dit is het jaar na realisatie. Situatie 1 is de autonome ontwikkeling en situatie 2 is de plansituatie in 2020 (zie Bijlage 1). Hoewel er sprake is van een toename van de stikstofemissie, is er binnen Natura 2000-gebied sprake van een afname van de stikstofdepositie in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Dit lijkt tegenstrijdig, maar een dergelijke verandering is wel mogelijk door een verandering van verkeersstromen of verkeersgedragingen als gevolg van de aanpassingen bij Zevenbergen. De afname van de verkeersintensiteit ter plaatse van de rijksweg is in dit geval maatgevend ten opzichte van de toename ter plaatse van de nieuwe randweg. Door de nieuwe randweg neemt de totale stikstofemissie inderdaad toe, maar de rijksweg ligt veel dichterbij het Natura 2000-gebied (Biesbosch). Voor het Natura 2000-gebied Biesbosch is in ieder geval berekend dat de stikstofdepositie maximaal met 0,03 mol N/ha/jaar afneemt, zie Bijlage 1. Dit betekent dat effecten als gevolg van stikstofdepositie zijn uitgesloten.

4.3 CUMULATIEVE EFFECTEN

Er is sprake van een afname van de stikstofdepositie en andere effecten zijn ook niet aan de orde. Dit betekent dat er geen sprake is van cumulatie van effecten.

^B Het dichtstbij gelegen Beschermde Natuurmonument is Kooibosje Terheijden op een afstand van bijna 10 km.

5

Conclusie

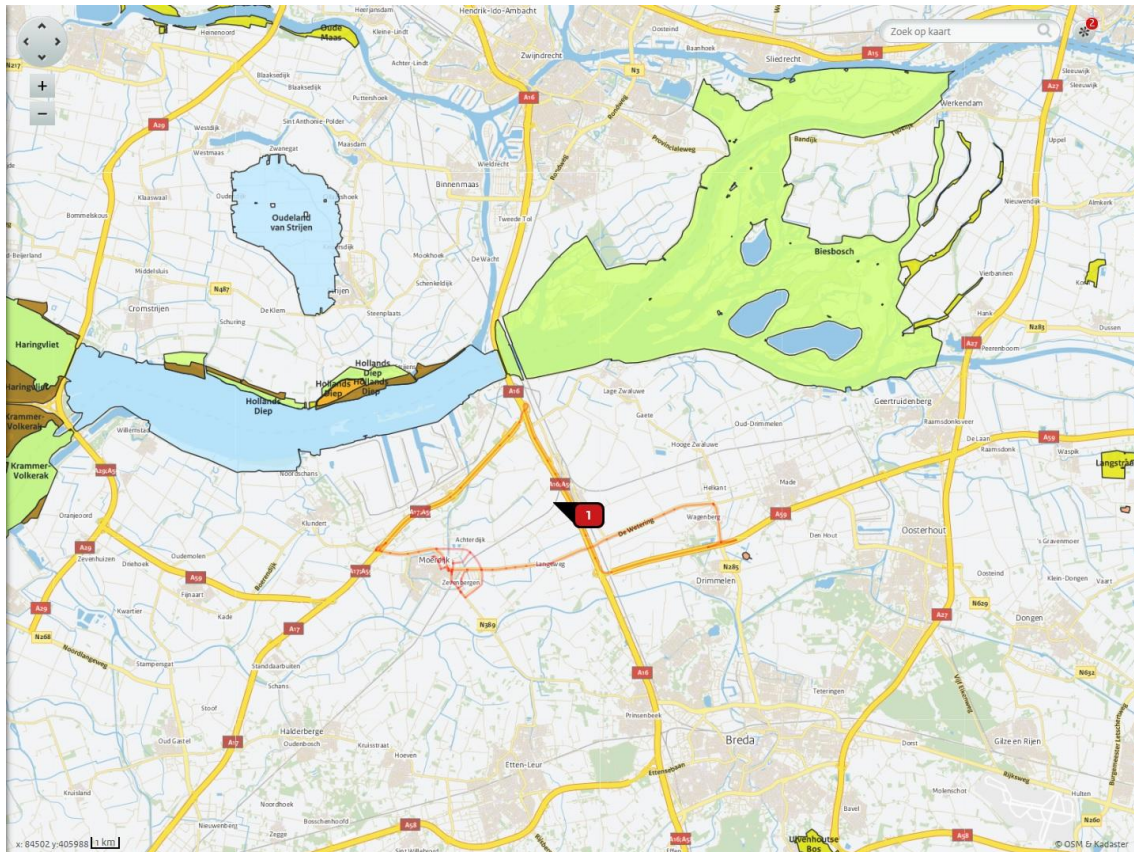
Voor het MER en Bestemmingsplan van de Noordelijke Randweg is een toetsing uitgevoerd. Tijdelijke of permanente effecten als gevolg van een toename geluid, visuele prikkels en verlichting en wateronttrekking zijn uitgesloten gezien de afstand tot beschermde natuurgebieden en het feit dat het industrieterrein Moerdijk en de A17 tussen het plangebieden en Natura 2000-gebieden zijn gelegen. Alleen een verandering van de stikstofdepositie is een relevant effect op grote afstand, maar uit berekeningen blijkt dat er sprake is van een afname. Dit betekent dat effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. Hiermee zijn significant negatieve effecten ook uitgesloten. Een Passende Beoordeling is niet nodig.

Bronnen

- ARCADIS, 2015. Noordelijke randweg Zevenbergen: verschillen in milieueffecten tussen voorkeurstracé en variant. Kenmerk: 078535522:C, d.d. 31 augustus 2015.
- Dienst Landelijk Gebied & Tauw, 2015. Deel II Passende Beoordeling over het programma aanpak stikstof 2015-2021. In opdracht van het Ministerie van Economische Zaken en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, d.d. 10 januari 2015.
- Ministerie van EZ, 2015. Handreiking Passende Beoordeling Stikstofaspecten Bestemmingsplannen. Ministerie van EZ, Programmadirectie Juridisch instrumentarium Natuur en Gebiedsinrichting, d.d. 17-6-2015.

Bijlage 1 AERIUS-berekening

Let op: de aangegeven locatie in het rapport geeft het middelpunt van het verkeersmodel aan. Dit is niet de locatie van de emissiebron. De berekening is gebaseerd op de verkeersemissies vanaf het voorkeurs tracé van de Noordelijke randweg en de bestaande wegen met significante netwerkeffecten door de aanleg van de randweg. Zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding 5: Rijnlijnen waarvoor de bijgevoegde berekening in AERIUS is gemaakt (rood). De selectie is gemaakt op basis van een toe- of afname van 500 mvt/etmaal (motorvoertuigen/etmaal).