

DATUM 23 november 2023
KENMERK 20220467/124006/

PROJECT 20220467 Bestemmingsplan MFC Dodewaard
OPDRACHTGEVER Gemeente Neder-Betuwe

STIKSTOFDEPOSITIE DALWAGEN 78B (MFC), DODEWAARD

1. INLEIDING

Er zijn plannen om aan de Dalwagen 78B in Dodewaard een multifunctioneel centrum (MFC) te realiseren. De planontwikkeling omvat de realisatie van een functieverzamelgebouw, waarin het kindcentrum, dorps huis, sporthal, en zorgcentrum worden ondergebracht. Met de realisatie van het functieverzamelgebouw wordt een gedeelte van de bestaande bebouwing gesloopt. Het gaat hierbij om een gebouw van de voetbalvereniging.

De beoogde ontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Wet natuurbescherming, waarbij de mogelijke 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 stikstofgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Rijntakken. De afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt circa 700 meter. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op een grotere afstand.



Figuur 1 Ligging van het plangebied

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.

3. UITGANGSPUNTEN

REFERENTIESITUATIE

Om de verandering in stikstofdepositie ten gevolge van het project in beeld te brengen worden er verschilberekeningen tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie (aanleg- en gebruiksfase) uitgevoerd. Voor de huidige situatie zijn de onderstaande gegevens relevant.

Gasverbruik

De bestaande gebouwen hebben een gasaansluiting. Er worden NOx-emissies uitgestoten door het gasverbruik.

- De huidige sporthal heeft een gasverbruik van gemiddeld 13.000 m³ per jaar. Uitgaande van 11,55 Nm³ rookgas per kuub aardgas (bron: PAS-bureau, 2018) is dit 150.150 Nm³ rookgas in het maatgevende jaar. Met een emissieconcentratie van 70 mg Nox/Nm³ rookgas is de uitstoot 10,51 kg NOx per jaar.
- De huidige voetbalkantine en de kleedkamers hebben een gasverbruik van 6.369 m³ per jaar. Dit komt neer op een uitstoot van 5,15 kg NOx per jaar.

Verkeer

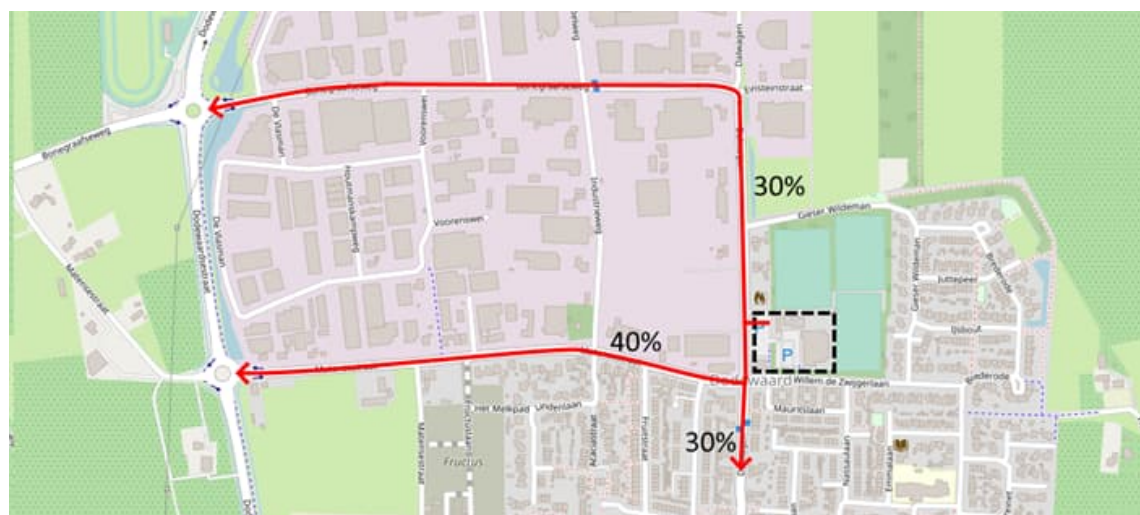
In de huidige situatie zorgt de sporthal voor verkeersgeneratie. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 worden mede bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Voor de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is gebruik gemaakt van de informatie uit het bestemmingsplan.

Tabel 1 Verkeersgeneratie huidige situatie

Functie	Functie benaming CROW	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie weekdag (mvt/etmaal)
Sporthal	Sportzaal	1.365 m ²	13,15 per 100 m ² bvo	180

In de berekening is worst-case uitgegaan van 2 zware mvt/etmaal (1 vrachtwagen per dag) De overige 178 mvt/etmaal is als licht verkeer gemodelleerd.

In de onderstaande figuur is de verkeerstoedeling weergegeven. De verkeerseffecten zijn meegenomen tot deze opgaan in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.



Figuur 2 Verkeerstoedeling

AANLEGFASE

Bij toetsing aan de Wet natuurbescherming dient ook de (tijdelijke) aanlegfase te worden betrokken. Transportbewegingen ten behoeve van de realisatie en de inzet van werktuigen binnen het gebied leiden tot emissies en kunnen daarmee ook van invloed zijn op de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden. Op basis van aangeleverde informatie door de initiatiefnemer en kencijfers is bekeken of sprake kan zijn van een toename van stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden.

Planning

De bouwtijd van de aanlegfase is als volgt verdeeld:

- 2024 (sloop / bouwrijp / grondwerk / fundatie);
- 2025 (bouw vanaf maaiveld / terreininrichting / renovatie).

Materieel

Op basis van informatie van de opdrachtgever en referentieprojecten is een inschatting gemaakt van het in te zetten materieel en de bijbehorende draaiuren.

Het brandstofverbruik is gebaseerd op (l/uur) is gebaseerd op de Excel-tabel behorende bij het TNO-rapport 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen', gepubliceerd op 13 december 2021. Voor het materieel is uitgegaan van een gemiddelde motorbelasting van 35%.

Voor het AdBlue gebruik is uitgegaan van 0,06 liter AdBlue per liter diesel.

In de onderstaande tabellen staat per rekenjaar een overzicht van het dieselmaterieel weergegeven.

Tabel 2 Materieel 2024

Type werktuig	Stage klasse	kW	Totaal draaiuren	Brandstofverbruik (l/uur)	Totaal verbruik (l)	AdBlue verbruik (l)
Sloopwerk / bouwrijp maken						
Graafmachine	IV (2014-2018)	90	112	9,1	1.022	61
Shovel	IV (2014-2018)	129	42	12,8	540	32
Kipper vrachtwagen	Zwaar utiliteitsvoertuig		52			
Grondwerk / fundatie						
Hijskraan	IV (2014-2018)	129	84	12,8	1.079	65
Hei / voorstelling	IV (2014-2018)	271	36	26,4	950	57
Graafmachine	IV (2014-2018)	90	168	9,1	1.533	92
Truckmixer / betonpomp	Zwaar utiliteitsvoertuig		48			

Tabel 3 Materieel 2025

Type werktuig	Stage klasse	kW	Totaal draaiuren	Brandstofverbruik (l/uur)	Totaal verbruik (l)	AdBlue verbruik (l)
Bouw vanaf maaiveld / terreininrichting / renovatie						
Hijskraan (Bouw vanaf maaiveld / terreininrichting / renovatie)	V (>= 2019)	129	959	12,36	11.853	711
Hoogwerker / verreiker	V (>= 2019)	35	959	3,67	3.520	
Trilplaat	V (>= 2019)	3,4	50	0,99	50	

Transportbewegingen

Voor het bouwverkeer wordt onderscheid gemaakt tussen licht verkeer (personen vervoer) en middelzwaar en zwaar vrachtverkeer (aan-/afvoer materiaal) . Het verkeer wikkelt zich af richting de rotonde tussen de Dodewaardsestraat en de Matensestraat, waar het opgaat in het heersende verkeersbeeld.

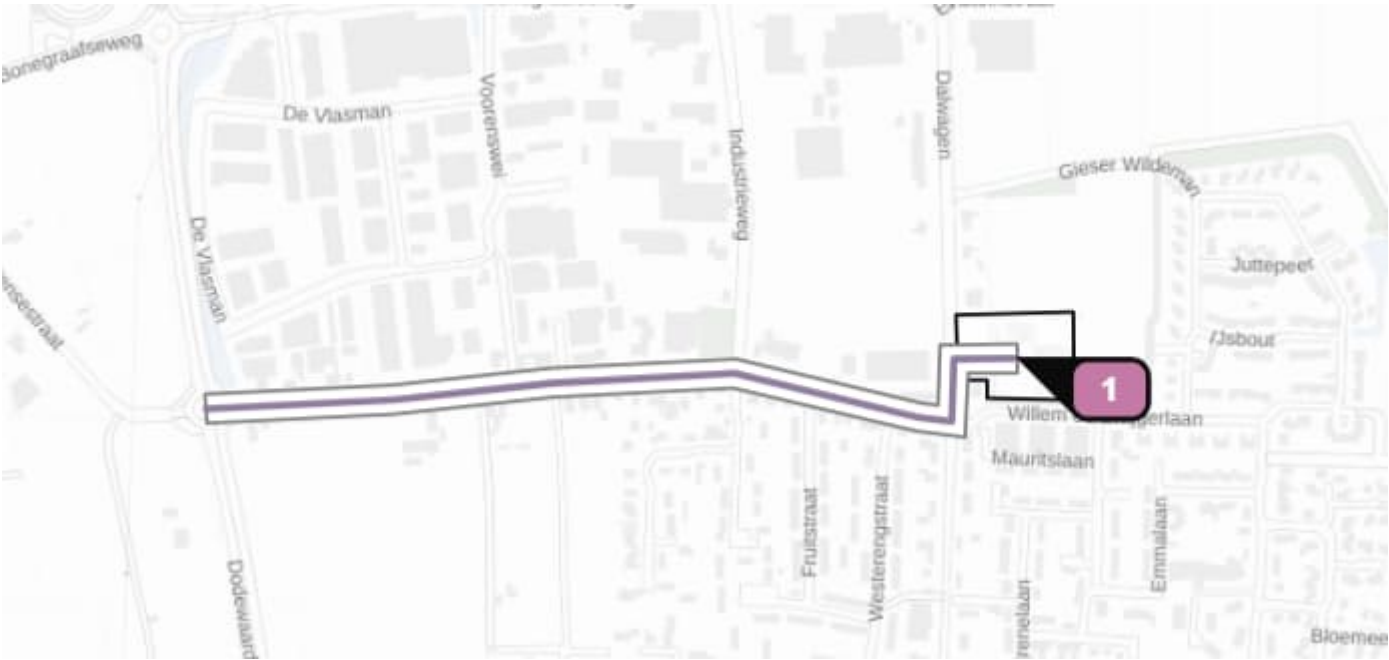
In de onderstaande tabellen staan de gehanteerde verkeersbewegingen weergegeven.

Tabel 4 Transportbewegingen 2024

Omschrijving	Verkeerscategorie	Bewegingen	Filevorming
Sloop / bouwrijp maken			
Persoonsvervoer	Licht wegverkeer	416	0%
Aan-/afvoer materiaal	Zwaar wegverkeer	104	50%
Grondwerk / fundatie			
Persoonsvervoer	Licht wegverkeer	624	0%
Aan-/afvoer materiaal	Zwaar wegverkeer	78	50%

Tabel 5 Transportbewegingen 2025

Omschrijving	Verkeerscategorie	Bewegingen	Filevorming
Bouw vanaf maaiveld / terreininrichting / renovatie			
Persoonsvervoer	Licht wegverkeer	3.120	0%
Aan-/afvoer materiaal	Middelzwaar wegverkeer	780	0%
Aan-/afvoer materiaal	Zwaar wegverkeer	390	50%



Figuur 3 Emissiebronnen aanlegfase

Voor de gebruiksfase is 2026 als rekenjaar aangehouden. De beoogde ontwikkelingen krijgen 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. Voor de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is gebruik gemaakt van de informatie uit het bestemmingsplan.

Tabel 6 Verkeersgeneratie

In de berekening is worst-case uitgegaan van 4 zware mvt/etmaal (2 vrachtwagen per dag) De overige 771 mvt/etmaal is als licht verkeer gemodelleerd. Voor de verkeerstoedeling zijn de zelfde uitgangspunten als voor de referentiesituatie gehanteerd.



4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie nergens hoger is dan afgerond 0,00 mol/ha/jaar en er derhalve geen relevant effect is. Negatieve effecten in de vorm van vermesting en verzuring zijn derhalve niet aan de orde. Geconcludeerd kan worden dat er geen significante (negatieve) gevolgen zijn voor de beschermde habitats in de Natura 2000-gebieden. Op basis van deze resultaten wordt geconcludeerd dat het aspect stikstof nadere besluitvorming niet in de weg staat.