

Voortoets stikstof en Natura2000

Realisatie kadevoorziening Lange Ooijen, Katwijk,
Land van Cuijk

Voortoets stikstof en Natura2000

Realisatie kadevoorziening Lange Ooijen, Katwijk, Land van Cuijk

Rapportnummer:	P222421
Naam opdrachtgever:	Gemeente Land van Cuijk
Opsteller:	5.1.2e
Status:	Concept
Datum:	12 mei 2026



**Pouderoyen Tonnaer is een handelsnaam van
Pouderoyen B.V.**

Wijchenseweg 102
6538 SX Nijmegen
T +31 (0)24 322 45 79

info@pouderoyentonnaer.nl
pouderoyentonnaer.nl



Op onze dienstverlening zijn de DNR
2011 voorwaarden van toepassing
die u vindt op pouderoyentonnaer.nl

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Wettelijk kader	4
3	Rekenmethode	5
4	Planbeschrijving.....	6
4.1	Ligging plangebied	6
4.2	Ligging Natura2000-gebieden	6
4.3	Planvoornemen	7
4.3.1	Emissies realisatiefase	8
4.3.2	Emissies gebruiksfase.....	9
4.3.3	Aerius berekeningen.....	11
5	Conclusie	11
	Bijlagen.....	12

1 Inleiding

Het voornemen bestaat een kadevoorziening te realiseren aan de Lange Oijen in Katwijk. Het betreft de aanleg van een kadevoorziening voor het laden en lossen van bulkgoederen in de haven ter hoogte van de bedrijven Legro en Bio Massa Centrale (BMC) Cuijk. Hiervoor moeten onder andere de mogelijke effecten ten gevolge van het planvoornemen voor Natura2000-gebieden beoordeeld worden. Deze voortoets ziet toe op de beoordeling van mogelijke stikstofeffecten als gevolg van de realisatiefase en de toekomstige gebruiksfase.

Er is een kans op een negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura2000-gebied als op grond van deze voortoets niet op voorhand valt uit te sluiten dat het plan significante gevolgen kan hebben voor Natura2000-gebieden. Als uit de voortoets volgt dat het plan mogelijk negatieve effecten heeft voor Natura2000-gebieden dan is een passende beoordeling vereist.

2 Wettelijk kader

De gebiedsbescherming in de voormalige Wet natuurbescherming en de huidige Omgevingswet implementeert onder andere de Europese Vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn. Gebieden die worden beschermd in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn vormen samen het Natura 2000-netwerk in Nederland. De Natura 2000-gebieden vormen de basis voor het behoud en herstel van de biodiversiteit in Europa en herbergen soorten en habitats die op Europees niveau van belang zijn, bijvoorbeeld door de functie als schakel van internationale trekroutes van vogels. Voor ieder Natura 2000-gebied is een aanwijzingsbesluit opgesteld, waarin omschreven staat voor welke kwalificerende natuurwaarden (habitats en/of soorten) het betreffende gebied is aangewezen. Tevens staan in het aanwijzingsbesluit de instandhoudingsdoelstellingen omschreven.

Voor projecten die nadelige effecten kunnen hebben op een Natura2000-gebied, dienen de effecten op de kwalificerende natuurwaarden te worden onderzocht, zoals volgt uit artikel 6 lid 3 van de Habitatrichtlijn. Ook in artikel 8.74b lid 1 van het huidige Besluit kwaliteit leefomgeving is bepaald dat voor zover een aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een Natura 2000-activiteit, de omgevingsvergunning alleen verleend wordt als de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.

Deze voortoets is bedoeld om te bepalen of significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000 gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten. Een voortoets moet zowel voor plannen als projecten worden opgesteld. Dit onderscheid wordt in het Europees natuurbeschermingsrecht gemaakt omdat plannen betrekking hebben op kaderstellende besluiten (bijvoorbeeld projectbesluit, omgevingsplan) en later middels een concreet project (omgevingsvergunning, bouwvergunning) worden uitgewerkt.

De afgelopen jaren is er veel jurisprudentie ontstaan over wat wel en niet in de voortoets mag worden betrokken en hoe daaraan invulling moet worden gegeven. Belangrijke vraag daarbij was of de stikstofemissies uit de realisatiefase en gebruiksfase van de nieuwe activiteit mogen worden afgezet tegen de stikstofemissies uit een eventuele bestaande situatie op de betreffende locatie (het zogenaamde intern salderen). De Raad van State heeft in de uitspraken van 18 december 2024 met zaaknummer 202201311/1 (Rendac) en met zaaknummer 202200383/1 (Amercentrale) in het kader van de projecttoets (vergunningenspoor) uitgesproken dat interne saldering (natuur)vergunningplichtig is, omdat intern salderen als mitigerende maatregel moet worden beschouwd (mitigerende maatregelen mogen enkel worden toegepast in een passende beoordeling). De voortoets moet de effecten van het project daarmee op zichzelf beoordelen zonder daarbij een eventuele referentiesituatie te betrekken. In januari 2026 is middels RvS uitspraak inzake 'Pasgeld – West Rijswijk' (ECLI:NL:RVS:2026:193) ook voor plannen uitgesproken dat intern salderen niet meer in de voortoets mag worden uitgevoerd.

Met het initiatief is sprake van een project in het kader van het natuurbeschermingsrecht Natura 2000 gebieden. In de voortoets worden de gevolgen van het gehele plan in de realisatiefase en de toekomstige gebruiksfase beoordeeld conform de daartoe gestelde eisen uit de jurisprudentie en handreiking voortoets op BIJ12.

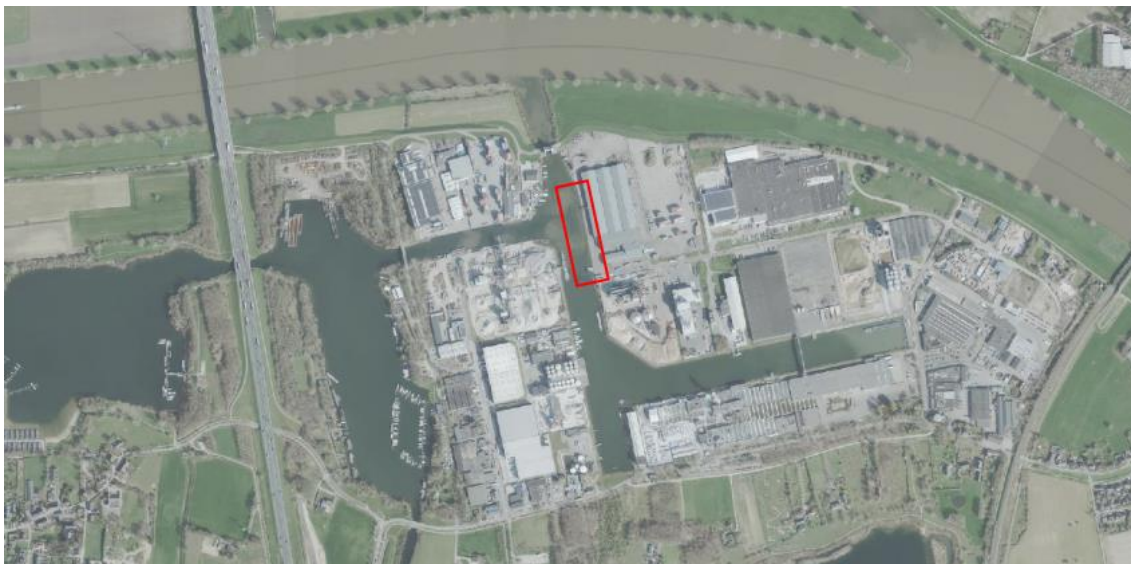
3 Rekenmethode

Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de omliggende Natura2000-gebieden is gebruikgemaakt van AERIUS Calculator (versie 2025.2). AERIUS berekent de stikstofdepositie in mol per hectare per jaar op de stikstofgevoelige natuurgebieden in de omgeving. Bij de berekening van de depositiebijdrage maakt AERIUS gebruik van standaard invoergegevens die centraal zijn vastgesteld, zoals gegevens over de meteorologische condities, de terreinruwheid en emissiekenmerken van onder andere wegverkeer en mobiele werktuigen.

4 Planbeschrijving

4.1 Ligging plangebied

De locatie is gelegen Lange Ooijen in de haven van Cuijk en is direct ontsloten op de Maas.

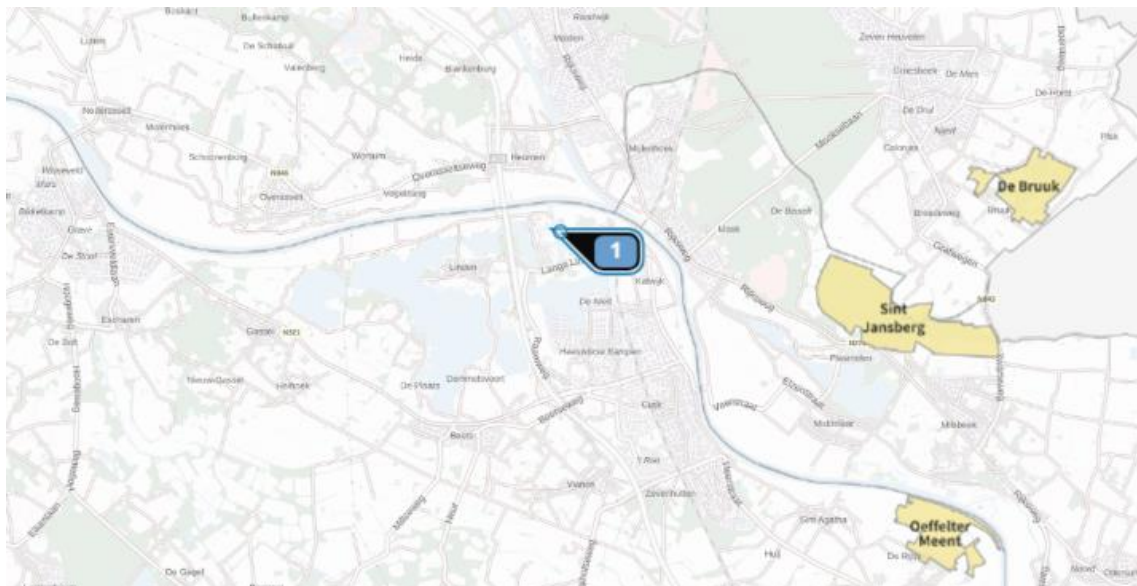


Figuur 1: Ligging van het projectgebied

4.2 Ligging Natura2000-gebieden

Het plangebied is in de nabijheid gelegen van de Natura 2000 gebieden 'Sint Jansberg', 'De Bruuk' en 'Oeffelter Meent'. Deze gebieden liggen op respectievelijk 4,2 kilometer, 6,7 kilometer en 7 kilometer afstand.

Gezien de grote afstanden tot Natura2000-gebieden en de aard van het plan kunnen overige effecten voor Natura2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. Alleen de mogelijk stikstofeffecten voor Natura2000-gebieden moeten nader onderzocht worden.



Figuur 2: Natura2000 gebieden in de omgeving van het plangebied

In de meeste Natura2000-gebieden is sprake van een te hoge stikstofdepositie en dit is schadelijk voor de natuur. Herstelmaatregelen moeten er voor zorgen dat de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura2000-gebieden worden gerealiseerd. Een toename van stikstofdepositie is niet toegestaan op stikstofgevoelige habitattypen in Natura2000-gebieden als het niet zeker is dat de toename van stikstofdepositie geen nadelige gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied.

4.3 Planvoornemen

Met het planvoornemen wordt een nieuwe kademuur gerealiseerd wat leidt tot:

- Het vergroten van het ladingspotentieel, omdat grotere schepen kunnen aanmeren
- Het vervangen van de bestaande dieselkraan door een elektrische kraan

Er zijn twee fasen te onderscheiden:

1. Realisatiefase: tijdelijke effecten ten gevolge bouw- en aanlegactiviteiten;
2. Gebruiksfasen: effecten voor onbepaalde tijd na ingebruikname van de kade.

Navigolgend worden de stikstofrelevante activiteiten per fase beschreven en de emissie als gevolg van het planvoornemen in beeld gebracht.

4.3.1 Emissies realisatiefase

De realisatiefase bestaat uit de volgende werkzaamheden:

- Opbreekwerkzaamheden: onder andere het slopen van gewapend beton, verwijderen taludbekleding, opbreken verharding en verwijderen kabels/leidingen/ ladders etc.
- Werkzaamheden kadeconstructie: onder andere het aanbrengen van damwand, aanbrengen gording, ankers bekisting en drainagekoffer;
- Grondwerkzaamheden: onder andere het ontgraven van talud, verwerken grond op locatie, walstroomkasten en fundering;

Op basis van de werkzaamheden is een ploeg mobiele werktuigen samengesteld (aantal per dag):

- 1x Rupsgraafmachine (50 ton) 4 weken
- 2x Shovel 20 weken
- 2x Dumper 20 weken
- 1x Bandenkraan 4 weken
- 2x Trilplaat 10 weken
- 1x Heistelling 1 week
- 1x Mobiele kraan 4 weken
- 2x Vrachtwagens 39 weken
- 1x Betonpomp 3 weken
- 1x Minigraver 25 weken

De totale doorlooptijd is 39 weken, waarbij de mobiele werktuigen op verschillende momenten worden ingezet. Op basis van de inzet, het gemiddelde brandstofverbruik voor deze mobiele werktuigen en een AdBlue verbruik van 6% leidt dit tot het volgende overzicht in de realisatiefase:

Mobiel werktuig	Vermogensklasse (kW)	Emissieklasse	Draaiuren	Totaal brandstof (liter)	AdBlue (liter)
Rupsgraafmachine 50 ton	300-400	Stage V	160	4800	288
Shovel	150-250	Stage V	150	4500	270
Dumper	100-200	Stage V	75	1500	90
Bandenkraan	120-200	Stage V	160	1920	115
Trilplaat	5-15	Stage V	20	40	0
Heistelling	300-500	Stage V	40	1000	60
Mobiele kraan	150-300	Stage V	160	2400	144
Betonpomp	200-300	Stage V	40	800	48
Minigraver	15-40	Stage V	100	300	0

Het bouwverkeer wordt afzonderlijk betrokken in de stikstofberekening. De verkeersbewegingen tijdens de realisatie ingeschat op 10 zware verkeersbewegingen, 2 middelzware en 12 lichte verkeersbewegingen per werkdag.

Er wordt vanuit gegaan dat alle lichte voertuigen van werklieden en installateurs langer dan 2 uur aanwezig kunnen zijn op de bouwplaats en een koude start hebben bij het weggrijden (voertuigen met een koude motor stoten meer emissie uit dan voertuigen met een warme motor). Het (middel)zwaar bouwverkeer komt alleen bouw materieel en -materiaal lossen en laden en zal niet langer dan 2 uur aanwezig zijn op de bouwplaats.

De verkeersstromen zijn gemodelleerd tot het punt waar deze opgaan in het heersende verkeersbeeld.

4.3.2 Emissies gebruiksfase

Met de nieuwe kademuur verandert het ladingspotentieel. Dat is door initiatiefnemer inzichtelijk gemaakt.

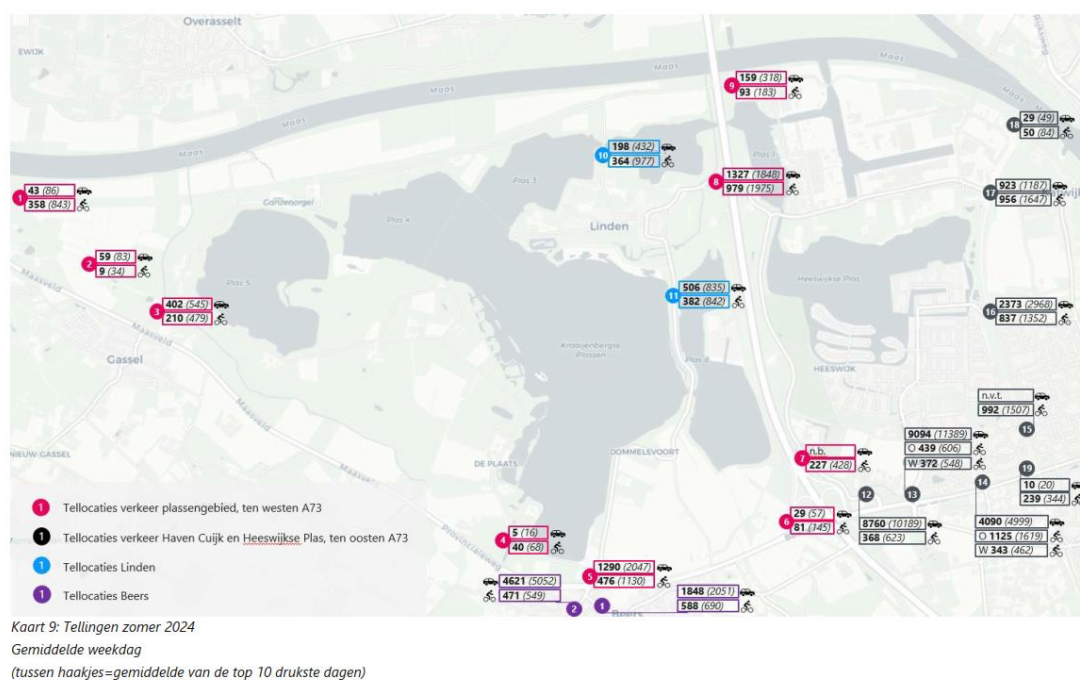
Een belangrijk gevolg van de nieuwe kademuur is dat er meer capaciteit kan worden getransporteerd per schip. Dat is ook terug te zien in de potentiële capaciteiten. Ten aanzien van de vaarbewegingen geldt dat er sprake is van aanvoer van verschillende producten per schip. Door de nieuwe kademuur kunnen ook grotere schepen aanmeren. Dit betreft conform opgave CEMT IV schepen met een gemiddelde laadcapaciteit van 3300 ton. Dat leidt op basis van het nieuwe aantal aan- en afvoertonnen tot een aantal van 266 schepen, daarmee 532 vaarbewegingen.

Daarnaast zijn er vrachtwagenbewegingen aan de orde. Aangezien er meer transport per schip aan de orde is, zal het aantal vervoersbewegingen per vrachtwagen afnemen. Daarnaast is het zo dat voor Legro de aanvoer per schip aan de kademuur via een elektrische transportband direct in de bedrijfshal wordt gevoerd. Hier worden de producten verwerkt/opgeslagen om vervolgens pas later te worden vervoerd. Deze transportbewegingen zijn dus niet toe te kennen aan de realisatie van de kademuur (die voorziet immers in de elektrische transportband). De exploitatie van Legro op zichzelf betreft een separaat project. De overige vrachtwagentransporten zijn wel direct verbonden aan het project van de kademuur. Daarbij geldt dat de transportbewegingen van Duynie naar de bedrijfshal van Duynie leiden, omdat er hierbij geen sprake is van een elektrisch transport. De overige transportbewegingen gaan naar andere locaties in Nederland.

Aan- en afvoer				
Legro				
<i>Aanvoer</i>				
Soort	Volume	Eenheid	Modaliteit	Bijzonderheden
Turf	250000	Ton	Schip	Vanuit zeehavens CEMT Va***
Schuimaardelkalk	25000	Ton	Schip	Met binnenvaart van nabij Dinteloord
				***ca 3300 ton per schip
<i>Afvoer</i>	275000	Ton	Truck	Door heel NL/DE/BE
BECC				
<i>Aanvoer</i>				
Houtige biomassa	250000	Ton	Schip	Mbhw CEMT Va
<i>Afvoer</i>	nvt			
Duynie Ingredients				
<i>Aanvoer</i>				
Ingredienten diervoeder	50000	ton	Schip	Mbhw CEMT Va
<i>Afvoer</i>				
Diervoeding	50000	ton	Truck	Naar diverse locaties in NL
Cosun Beet				
<i>Aanvoer</i>				
Suikerbieten	300000	ton	Truck	Vanaf telers in ca 40-50 km omtrek
<i>Afvoer</i>				
Suikerbieten	300000	ton	Schip	CEMT Va

De vrachtwagenbewegingen zijn bepaald aan de hand van een gemiddeld laadvermogen van 30 ton per wagen. De emissies die samenhangen met het gebruik van de dieselkraan komen te vervallen omdat deze zal worden vervangen door een elektrische kraan.

De verkeersbewegingen zijn gemodelleerd tot op het punt waarop deze op gaan in het heersende verkeersbeeld. Om dit punt te bepalen is aangesloten bij verkeerstellingsgegevens van de gemeente Land van Cuijk. Onderstaande figuur laat de gemiddelde weekdag tellingen zien op verschillende punten nabij het plangebied in 2024.

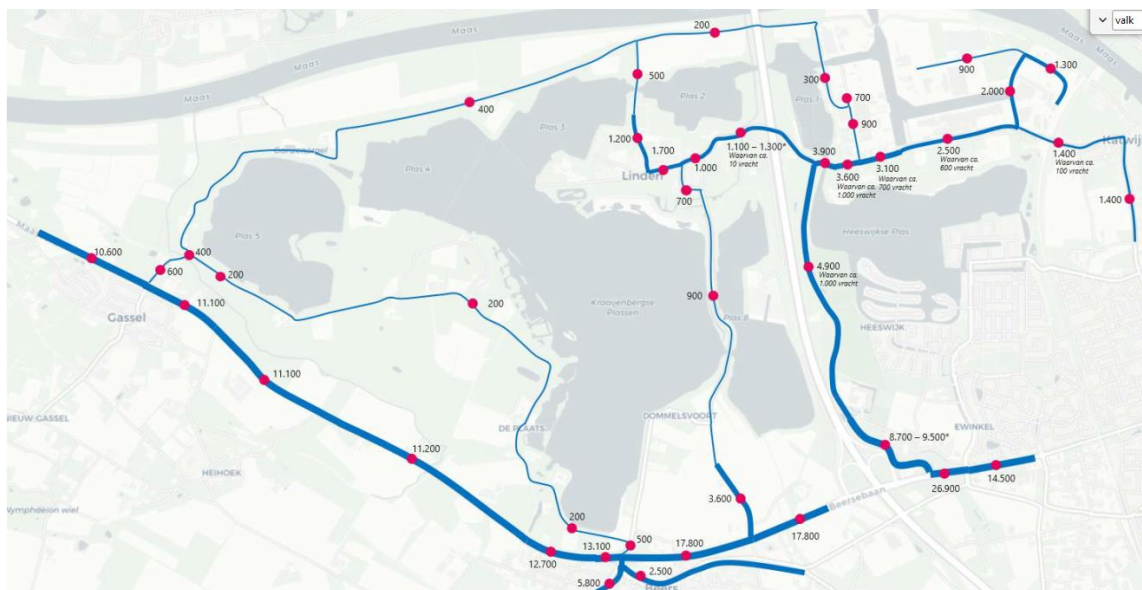


Figuur 3: Verkeerstellingen uitgevoerd in opdracht van gemeente Land van Cuijk 2024 nabij plangebied

Hieruit blijkt dat op het punt aan de Lange Linden bij de spoorwegovergang naar de Mariagaarde (punt 17) 923 voertuigen passeren. De ontsluitingsroute van verkeer zal richting de Beersebaan rijden, over de Raamweg. De telling op de Raamweg ter hoogte van de aansluiting op de Beersebaan (punt 12) laat 8760 voertuigen zien. Hier zijn echter ook een Van Der Valk hotel gevestigd, een KFC en McDonalds. Het is daarom relevant deze voertuigbewegingen uit de verkeerscijfers te halen. Uit de prognose voor 2040 uit het voorgenoemde rapport is deze uitsplitsing wel gemaakt. Hier is eveneens een uitsplitsing gemaakt naar het verkeer dat ter hoogte van het plangebied rijdt op basis van de prognoses van 2040. Dit komt neer op 2500 voertuigen. Om te kunnen bepalen hoe veel dat is in de huidige situatie, is gekeken naar de verhouding tussen de prognoses voor 2040 en de daadwerkelijke tellingen in 2024. Deze verhouding is gemiddeld genomen 1.5. Daarmee kan uit de prognose voor 2040 worden afgeleid dat er ter hoogte van de aantakking van de Korte Ooijen op de Lange Linden 1667 voertuigen zouden moeten rijden in 2024.

Het planvoornemen leidt tot een verkeersgeneratie per weekdag van 55 voertuigen. Dit betreft 3,2% van het aldaar rijdende verkeer. Er kan daarmee worden gesteld dat er sprake is van een verdunning tot enkele % van het heersend verkeer. In dit kader is een recente uitspraak van de Afdeling van 10 september 2025 ([ECLI:NL:RVS:2025:4335](#)) van belang. Hieruit kan namelijk worden afgeleid dat een

afkappercentage van 5% in algemene zin acceptabel is om te bepalen of het verkeer is opgegaan in het heersende verkeersbeeld. Het toegevoegde verkeer blijft hier ruimschoots onder.



Kaart 12: Prognose intensiteiten 2040
Gemiddelde werkdag, waarden afgeleid van regionale verkeersmodel
BBMA2022 (indien verrijkt met tellingen zomer 2024 is dit aangegeven
via bandbreedte en een *)

Figuur 4: Prognose verkeer in 2040 rondom plangebied

4.3.3 Aeries berekeningen

Voor de realisatiefase en gebruiksfase zijn afzonderlijke AERius berekeningen gemaakt, om de stikstofdepositie te bepalen. Uit beide berekeningen komen geen rekenresultaten > 0,00 mol/ha/jaar.

5 Conclusie

Significante nadelige gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000-gebieden kunnen op voorhand worden uitgesloten. Er is geen passende beoordeling vereist. De voorgenumen wijziging van het omgevingsplan is uitvoerbaar ten aanzien van Natura2000-gebieden.

Bijlagen

Bijlage 1: Aeries berekening realisatiefase

Bijlage 2: Aeries berekening gebruiksfase



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	3