

MEMO STIKSTOFRAPPORTAGE FASE 2

Van : David Nas
Inzake : Intospace 35/BP-toets Duiven, DUI01 (74374)
Dossiernr. : 74374
Datum : 9 maart 2022

Inleiding

Intospace ontwikkelt een cluster van distributiecentra in Duiven (het Project). Het Project bestaat uit drie warehouses die als geheel worden ontwikkeld en in twee fasen gerealiseerd. Voor de realisatie van fase 1 (warehouse (WH) 2 en 3) is reeds een omgevingsvergunning aangevraagd en onherroepelijk vergund. Er is ook een aanvraag omgevingsvergunning voor fase 2 (WH 1) ingediend. In dat kader zal moeten worden onderbouwd dat het gebruik van WH 1 niet leidt tot significante gevolgen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

In het hiernavolgende wordt onderbouwd dat het stikstofrapport zoals opgesteld voor fase 1, WH 2 en 3, voldoende is om ook te dienen als onderbouwing voor de conclusie dat tevens voor fase 2, WH 1, geldt dat uitgesloten is dat sprake zal zijn van significante gevolgen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Dat komt omdat de stikstofemissies van het Project worden bepaald door de verkeersgeneratie en bij de rapportage voor fase 1, WH 2 en 3, een verkeersgeneratie is gehanteerd die (ruim) voldoende is voor het gehele Project.

Het betreft de stikstofrapportage van Peutz van 9 juli 2021, FA 22030-4-NO-003, waarvan een kopie is bijgevoegd/ (*). In die stikstofrapportage is al vermeld dat binnen het projectgebied in fase 2 WH 1 zal worden gerealiseerd (inleiding, 2^e alinea) en dat de in de rapportage opgenomen verkeersgeneratie mogelijk 'ook toereikend is voor de totale ontwikkeling van DUI01 (fase 1 en 2)' (conclusie, laatste alinea). Voor dit laatste vormt deze memo een onderbouwing.

Toelichting-verkeersgeneratie

Voor fase 1 is al eerder onderbouwd dat het gebruik van WH 2 en 3 niet leidt tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Die conclusie is getrokken op basis van het volgende aantal verkeersbewegingen:

t3.1 Vervoersbewegingen warehouses 2 en 3 (fase 1) binnen het projectgebied en NO_x-emissies

Omschrijving	Aantal bezoekende voertuigen per etmaal	NO _x -emissie (kg/jaar)
Personenauto's	894	122,6
Middelzwaar vrachtverkeer	50	69,2
Zwaar vrachtverkeer	140	263,3

Deze aantallen verkeersbewegingen zijn als volgt tot stand gekomen. Het aanvankelijk aan de hand van ervaringskentallen van Intospace berekende aantal verkeersbewegingen is verhoogd, waarbij de als maximaal te genereren hoeveelheid verkeer is gebaseerd op de cijfers van een onderzoek van Movares naar de verkeersafwikkeling van het distributiecentrum. In dat onderzoek is uitgegaan van een planologisch gemaximaliseerd 'worst case'-scenario.

Bij deze benadering voor fase 1 bestaat geen relatie meer met het concrete door Intospace beoogde gebruik. Uiteindelijk is het maximum aantal verkeersbewegingen waarbij gevolgen voor Natura 2000-gebieden nog konden worden uitgesloten ten grondslag gelegd aan de berekeningen

voor fase 1. Op die manier zat fase 1 zo ruim mogelijk 'in zijn jasje' en behield Intospace alle ruimte. Deze ruimte is bedoeld voor het Project en wordt thans mede ingezet voor fase 2, zoals in het stikstofrapport van Peutz al aangekondigd.

Voor de uit te voeren toets of ook voor de fasen 1 en 2 tezamen gevolgen voor Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten moeten de hierboven voor fase 1 gebezigde maximale getallen worden vergeleken met de ervaringskentallen van Intospace. Hieronder zijn deze kentallen opgenomen, zowel voor fase 2 afzonderlijk (WH1), als voor fase 1 en 2 (WH 1,2 en 3) gezamenlijk.

Vergelijking "Somerset kentallen BLW02"		mvt/etm/opp (bewegingen)			
Omschrijving	Categorie	30.000 m2	100.000 m2	DUI01 WH1 18.500 m2	Totaal Bezoek/etm
Personenwagens		300	1.000	185	93
Vrachtverkeer	Licht (26%)	26	86	16	8
	Zwaar (74%)	74	246	46	23
				247	123

Vergelijking "Somerset kentallen BLW02"		mvt/etm/opp (bewegingen)			
Omschrijving	Categorie	30.000 m2	100.000 m2	DUI01 WH1+2+3 55.900 m2	Totaal Bezoek/etm
Personenwagens		300	1.000	559	280
Vrachtverkeer	Licht (26%)	26	86	48	24
	Zwaar (74%)	74	246	138	69
				745	373

Uit de vergelijking volgt dat wanneer wordt uitgegaan van de ervaringskentallen van Intospace voor de fasen 1 en 2 tezamen, nog steeds wordt gebleven binnen de maximale getallen zoals gehanteerd voor het onderzoek voor fase 1.

Toelichting-reële en aannemelijke uitgangspunten

Als grootste ontwikkelaar van distributiecentra in Nederland heeft Intospace een goed en reëel beeld van de verkeersgeneratie die feitelijk met een distributiecentrum gepaard gaat. De ervaringskentallen van Intospace zijn gebaseerd op tal van gerealiseerde en in werking zijnde ontwikkelingen van de afgelopen jaren, die zijn samengebracht in ervaringskentallen voor een ontwikkeling met een omvang van 30.000 m2 en een ontwikkeling van 100.000 m2. Onderliggende gegevens zijn te ontleen aan aangehecht 'overzicht verkeersgeneratie reeds gerealiseerde projecten'(*).

Het is dan ook conform de instructie gegevensinvoer Aerius Calculator 2021 (Par. 7.1.3.: Voor kleinere ontwikkelingen, zoals een uitbreiding van een veehouderij of een industriële inrichting, zal over het algemeen bekend zijn hoeveel vrachtwagens en personenauto's er verwacht worden op basis van de aangevraagde uitbreiding.) en conform de jurisprudentie (de uitgangspunten voor een stikstofberekening dienen reël en aannemelijk te zijn, o.a. ECLI:NL:RVS:2021:1960) om van deze ervaringskentallen uit te gaan.

Een vergelijking van de voor fase 1 gehanteerde getallen met de ervaringskentallen van Intospace leert dat zowel voor zwaar en licht vrachtverkeer, als voor personenauto's nog aanzienlijk ruimte resteert en derhalve de voor fase 1 gehanteerde getallen ruim voldoende zijn om de verwachte verkeerstromen voor de fasen 1 en 2 tezamen op te vangen.

Voor zwaar vrachtverkeer is bij fase 1 gerekend met 140 bezoekende zware vrachtauto's terwijl voor fase 1 en 2 tezamen volgens de ervaringskentallen sprake zal zijn van 69 bezoekende zware vrachtauto's. Hetzelfde geldt voor het lichte vrachtverkeer (50 versus 24). Ook voor de personenauto's blijft nog ruimte bestaan. Waar voor fase 1 gerekend is met 894 personenauto's zijn voor fase 1 en 2 tezamen op basis van de ervaringskentallen 280 bezoekende personenauto's te verwachten. Anders gezegd: met de gehanteerde invoergegevens voor fase 1 worden de verwachte verkeersbewegingen voor de fasen 1 en 2 tezamen nog met 100% overschat. Met het hanteren van de invoergegevens van fase 1 voor de stikstofberekening voor de fasen 1 en 2

tezamen wordt daarom een reëel en aannemelijk uitgangspunt (in feite nog steeds een overschatting) gehanteerd.

Aerius 2021

Na het onherroepelijk worden van de vergunning voor fase 1 (WH 2 en 3) is een nieuwe rekenmodule voor de berekening van de stikstofdepositie uitgekomen, Aerius 2021. Nu de rekenmodule dwingend moet worden gehanteerd bij nieuwe aanvragen is met deze module een herberekening voor fase 2 (WH 1) uitgevoerd.

Ook voor deze herberekening geldt dat de uitgangspunten reëel en aannemelijk moeten zijn. Waarmee de vraag is op welke grondslag de verkeersbewegingen voor de fasen 1, 2 en 3 tezamen het beste kunnen worden gescheiden naar fase 1 (vergunning reeds onherroepelijk) en fase 2 (aanvraag waarop deze memo ziet). Een benadering vanuit het te realiseren vloeroppervlak ligt voor de hand. Niet alleen is dit ook de basis vanuit de CROW om de verkeersgeneratie vast te stellen, het komt ook terug in de ervaringskentallen van Intospace. Ook die zijn gebaseerd op een omrekening van vloeroppervlak naar verkeersbewegingen. Wanneer de bovenstaande tabel wordt gehanteerd dient 1/3 van de totale verkeersstroom voor WH 1,2 en 3 tezamen te worden toegerekend aan WH 1. Dit strookt met de oppervlakten van de warehouses en met de verkeersgegevens die Movares (memo 22 juli 2022) heeft gehanteerd. Wel zijn de plannen in de loop der tijd wat aangepast, maar dat heeft niet geleid tot significant gewijzigde oppervlakten. Voor het overzicht worden de verschillende getallen op een rij gezet.

Movares 1 juli 2021 (A20-CBA-KA-2100084)

WH1: 18.500

WH2: 17.200

WH3: 20.200

WH1 is afgerond 33% van het totaal

Movares 22 juli 2021

WH1: 18.526 m²

WH2: 17.257 m²

WH3: 20.155 m².

WH1 is afgerond 33% van het totaal

Definitieve bouwplannen

WH1: 18.608

WH2: 17.477

WH3: 20.377

WH1 is afgerond 33% van het totaal

Met toerekening van 1/3 deel van de totale verkeersstroom aan WH 1 dient ook 1/3 van de in de saldering betrokken emissie aan WH 1 te worden toegerekend. Op basis van deze invoergegevens laat Aerius 2021 een uitkomst zien van 0,00 mol per ha per jaar depositie op enig hexagoon van overbelaste voor stikstof gevoelige habitat in een Natura 2000-gebied. Daarmee zijn significante negatieve effecten op deze natura 2000-gebieden uitgesloten.

De AERIUS berekening voor fase 2 is daarom gebaseerd op 33% van de verkeersaantallen voor het totaal en is bijgevoegd (*). Hiertoe is derhalve in de beoogde situatie gerekend met de volgende aantallen bezoekende voertuigen voor fase 2 (WH1):

- 298 bezoekende personenauto's/etmaal) (= $1/3 * 894$ mvt/etmaal)

- 17 bezoekende middelzware vrachtwagens/etmaal (= $1/3 * 50$ mvt/etmaal)

- 47 bezoekende zware vrachtwagens/etmaal ($1/3 * 140$ mvt/etmaal)

Conclusie

De conclusie is dat gelet op de te hanteren reële en aannemelijke uitgangspunten met de rapportage van Peutz die ziet op WH 2 en 3 (fase 1) tevens voor WH 1 (fase 2) is onderbouwd dat gevolgen voor Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Voor WH 1 (fase 2) waarvoor

deze memo dient is tevens een actuele Aeries berekening conform Aeries 2021 bijgevoegd, die deze conclusie bevestigt.

David (D.H.) Nas

Advocaat

Poelmann van den Broek N.V.

Wijchenseweg 10

Postbus 1126

6501 BC Nijmegen

T: +31 (0)24 381 14 05

M: +31 (0)655 76 31 23

pvd.nl

Bijlagen

- Stikstofrapportage van Peutz van 9 juli 2021, FA 22030-4-NO-003
- Overzicht verkeersgeneratie reeds gerealiseerde projecten
- Stikstofberekening Aeries 2021 voor WH 1