

cliënt: Gemeente Haarlem
Project- en Contractmanagement

contactpersoon: de heer A. Dekker

adres: Postbus 511
2003 PB HAARLEM

omschrijving: stikstofdepositieberekening gebruiksfase nieuwe sporthal van het Schoter aan de Sportweg 9 te Haarlem

van: ir. Linda van der Valk

datum: 28 oktober 2019

Geachte heer Dekker,

Hiermee ontvangt u de briefrapportage van de stikstofdepositieberekening voor de gebruiksfase van de nieuwe sporthal van het Schoter (middelbare school) aan de Sportweg 9 in Haarlem, zie afbeelding 1.

Afbeelding 1. Afbeelding van het plangebied (bron: GoogleMaps)



Voor de aanlegfase is een afzonderlijke berekening gemaakt¹.

Aanleiding

Ten behoeve van het vervangen van de gymzaal is een bestemmingsplanprocedure nodig. Onderdeel van de bestemmingsplanprocedure is een beoordeling in hoeverre sprake is van effecten op beschermde gebieden en of een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is.

¹ Valk, van der, L. DresmevanderValk. Stikstofdepositieberekening aanlegfase Nieuwe sporthal van het Schoter aan de Sportweg 9 te Haarlem, dd. 28-10-2019.

Het doel van de stikstofdepositieberekening is het vaststellen of een Passende beoordeling of vergunning nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming.

Eerst volgt een algemene beschrijving van het voormalige PAS, de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 en de gevolgen voor het verlenen van toestemming. Daarna worden de uitgangspunten besproken van de stikstofuitstoot van de voorgenomen ontwikkeling. De uitgangspunten zijn gebruikt als invoergegevens in de berekening van het rekenmodel AERIUS.

Waarom een stikstofbeleid?

In Nederlandse natuurgebieden met de status Natura 2000-gebied, zijn problemen met de stikstofdepositie. Door onder andere het verkeer, landbouw en industrie komen onbedoeld meststoffen (ammoniak en stikstofoxiden) via de lucht op kwetsbare natuurgebieden neer.

Planten zoals gras en brandnetels profiteren van de meststoffen en nemen in massa toe. Het grootste deel van deze plantensoorten hebben deze specialisatie niet, kunnen niet zo snel meegroeien en worden verdrongen. De botanische soortenrijkdom neemt af. Het aanhoudende overschot aan meststoffen heeft effecten op het hele ecosysteem. Zo verandert bijvoorbeeld de samenstelling van bodemlarven en rupsen, zodat broedvogels niet het juiste voedsel kunnen vinden voor hun nakomelingen.

Steeds meer vogel- en insectensoorten verdwijnen en de biodiversiteit neemt af. Om kwetsbare soorten een toekomst te blijven geven is het daarom van belang dat de uitstoot van stikstof wordt teruggedrongen.

Uitspraak Raad van State 29 mei 2019

De uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 heeft ertoe geleid dat de ingeschatte verlaging van de stikstofdepositie in Nederland te onzeker is. Er mag niet vanuit worden gegaan dat de stikstofdepositie ook daadwerkelijk daalt in de toekomst. De ontwikkelruimte is daarmee (vooral nog) niet beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen. Nederland heeft daarnaast te weinig inspanningen verricht om de stikstofdepositie proactief te verlagen. De PAS (Programmatistische Aanpak Stikstof) is sinds 29 mei 2019 niet meer wetmatig. Momenteel wordt gesproken van de "voormalige PAS".

Het systeem van meldingen binnen de PAS van projecten die een depositie lager dan 1 mol/ha/jaar hebben, maar hoger dan 0,05 mol/ha/jaar is daarmee ongeldig. Met de uitspraak van 29 mei 2019 staat ook de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar ter discussie. Momenteel worden alleen voor projecten die geen toename van stikstofdepositie tot gevolg hebben, toestemming verleend. Met de nieuwe versie van AERIUS die op 16 september 2019 beschikbaar is gesteld, kunnen berekeningen worden gedaan op basis van het rekenmodel die voldoet aan de uitspraak van de Raad van state. De drempelwaarde is voornamelijk 0,00 mol/ha/jaar.

Beschrijving herontwikkeling

De gymzaal van de school is gebouwd in 1972. De gymzaal wordt gesloopt waarna een nieuwe sporthal van ca. 3.800m² wordt gebouwd. De nieuwe sporthal wordt na de herbouw gebruikt door de school en de volleybalvereniging die momenteel gebruik maakt van de Beijneshal aan de Stationsplein te Haarlem. De nieuwe sporthal wordt gasloos uitgevoerd in tegenstelling tot de bestaande situatie, waarbij voor de verwarming van de gymzaal wel gas wordt gebruikt.

Uitgangspunten AERIUS-berekening

Omdat de sporthal gasloos worden uitgevoerd is voor het bepalen van de stikstofuitstoot in de gebruiksfase alleen de verkeersaantrekkende werking relevant. Voor het vervangen van de sporthal verandert het gebruik van de sporthal niet tot nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie. Het uitgangspunt voor de berekening is het toekomstige gebruik, waarbij het huidige gebruik vooralsnog buiten beschouwing is gelaten. Deze benadering van de berekening laat een “worst-case” resultaat zien. Indien sprake is van een stikstofdepositie die hoger is dan de 0,00 mol/ha/jaar, kan intern gesaldeerd worden. Het intern salderen houdt in, dat het resultaat wordt verminderd met het huidige gebruik dat ook wel de referentiesituatie genoemd wordt.

Op basis van de online rekentool van het CROW (zie bijlage 1) is de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe sporthal bepaald. De verkeersaantrekkende werking is afhankelijk van de functie en de ligging van het plangebied. Het plangebied is gelegen in de gemeente Haarlem, waarvan de stedelijkheidsgraad als zeer sterk stedelijk wordt beschouwd. Het CROW beschouwd een gemeente als zeer sterk stedelijk indien het aantal adressen per vierkante kilometer meer dan 2.500 bedraagt. Daarnaast is het plangebied gelegen in het Noordersportpark dat tot de rest van de bebouwde kom kan worden gerekend.

De verkeersgeneratie van deze functie (sporthal) bedraagt gemiddeld 358 motorvoertuigbewegingen per etmaal, gebaseerd op het bruto vloeroppervlakte van de sporthal van 3.800 m² (worstcase). De verkeersaantrekkende werking bedraagt hierdoor gemiddeld 358 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor de berekening is 358 motorvoertuigbewegingen per etmaal ingevoerd (worst-case) met het uitgangspunt dat sprake is van 10% file. File kan ontstaan voor en na de trainingstijden in de sporthal, wanneer meerdere bezoekers tegelijkertijd aankomen en/ of vertrekken.

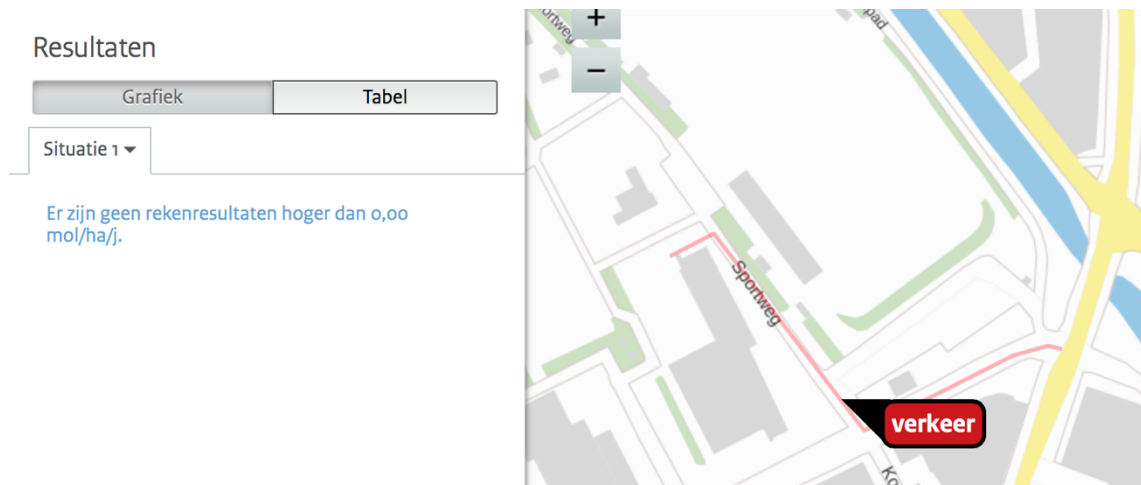
Het verkeer is in AERIUS als lijnbron geprojecteerd op de weg. Een algemeen criterium voor wegverkeer is dat de gevolgen voor het milieu van dit verkeer niet meer aan het project kunnen worden toegerekend wanneer geacht kan worden dat dit verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt². Voor de sporthal betekent dit dat de stikstofuitstoot relevant is van invoegend en uitvoegend verkeer op de Planetenlaan richting de Rijksstraatweg. Als worst-case benadering is uitgegaan van de ontsluiting op de Rijksstraatweg, met een lijnbron van 314 meter.

Resultaten AERIUS

De ingevoerde gegevens en de resultaten zijn samengevat in een bijgevoegd rapport. Uit de berekening blijkt dat voor de verkeersbewegingen van de nieuwe sporthal geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha stikstof op Natura 2000-gebieden, zie afbeelding 2.

² BIJ12, 2018. Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator, 47p.

Afbeelding 2. Planlocatie en resultaat gebruiksfase (bron: AERIUS)



Conclusie

Met de uitspraak van 29 mei 2019 staat ook de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar ter discussie. Momenteel worden alleen voor projecten, waarvan de berekende stikstofdepositie 0,00 mol/ha/jaar als resultaat heeft toestemming verleend. Voor het vervangen van de sporthal aan de Sportweg 9 te Haarlem, is met het rekenmodel AERIUS berekend dat in de gebruiksfase de stikstofdepositie 0,00 mol/ha/jaar op Natura 2000-gebieden is. Er bestaat geen aanleiding voor een Passende beoordeling, om intern of extern te salderen, of dat is sprake van een vergunningplicht in het kader van Wet natuurbescherming.

Indien u naar aanleiding van deze briefrapportage vragen hebt, kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

Ir. Linda van der Valk
Postbus 225
1970 AE IJmuiden
06-47570615
Linda@dresmevandervalk.nl

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: sport, cultuur en ontspanning
sporthal

Functieprofiel

grootte 3800 m2 bvo
gemeente Haarlem
ligging rest bebouwde kom

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	65 %
autobezetting klanten/bezoekers	1.40 pers/auto
autogebruik werknemers	65 %
autobezetting werknemers	1.00 pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	9 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	25 %
% bezoekers maatgevend uur	13 %
verblijftijd bezoekers	120 min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	358 mvt/etmaal ¹ +/- 9%
gemiddelde openingsdag	358 mvt/etmaal ² +/- 9%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	626 mvt/etmaal ³ +/- 9% (woensdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	740 mvt/etmaal ⁴ +/- 9% (woensdag / bovengemiddeld)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	92 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	111 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- ¹ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ² Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de 'gangbare werkfuncties') gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ³ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ⁴ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand 'gemiddeld' staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke ordeningsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.