

DATUM 13-02-2023
VAN Mehria Tajqurishi

PROJECT Aldi Sportlaan 17 Uithoorn
OPDRACHTGEVER ALDI Zoetermeer B.V.

STIKSTOFBEREKENINGEN ALDI SPORTLAAN 17 UITHOORN

1. INLEIDING

Aan de Sportlaan 17 te Uithoorn is het voornemen om een permanente supermarkt en 36 appartementen boven de supermarkt te realiseren. De beoogde herontwikkeling 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 Botshol. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 6,4 kilometer. Binnen een straal van 25 kilometer worden alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden meegenomen in de berekening.



Figuur 1 Locatie beoogde ontwikkeling (zwart omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (AERIUS calculator)

Met het rekenmodel Aeries (versie 2022) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij zijn de realisatiefase en gebruiksfase (na oplevering van de beoogde ontwikkeling) beschouwd. In deze memo wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusie. De invoer- en uitvoergegevens vanuit Aeries zijn opgenomen in een aparte bijlage.

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. BEREKENINGSUITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Het materieel dat ingezet wordt gedurende deze werkzaamheden is weergegeven in tabel 1. Omdat het materieel ingezet wordt op het gehele terrein van ontgroning zijn deze emissies ingevoerd als vlakbron. Er worden stage klasse IV machines ingezet. De verwachting is dat de werkzaamheden plaatsvinden in 2023 voor circa 175 dagen. Voor de realisatiefase is in de berekening 2023 als rekenjaar aangehouden. Dat rekenjaar genereert de hoogste emissies (worstcase). Wanneer een rekenjaar verder in de toekomst ligt, worden de emissies lager door een toename van elektrisch rijden en schonere technieken. De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. De inzet van het overige materieel is ingevoerd als vlakbron aangezien dit materieel op het hele terrein werkzaam zal zijn. Met het bouwbedrijf zal de afspraak gemaakt worden dat machines uitgezet worden indien deze niet in bedrijf. Zodoende is er geen sprake van stationair draaien van machines. Elk machine maakt gebruik van AdBlue die ervoor zorgt dat schadelijke NOx in de uitlaatgassen wordt omgezet in onschadelijke stikstof en waterdamp, met als gevolg een duidelijk afname van stikstofoxiden (NOx) ter verbetering van de luchtkwaliteit. De tabellen laten zien hoeveel AdBlue gebruikt wordt per machine. Dit is maximaal 6% van het brandstofverbruik.

Tabel 1 Materieelinzet tijdens realisatiefase

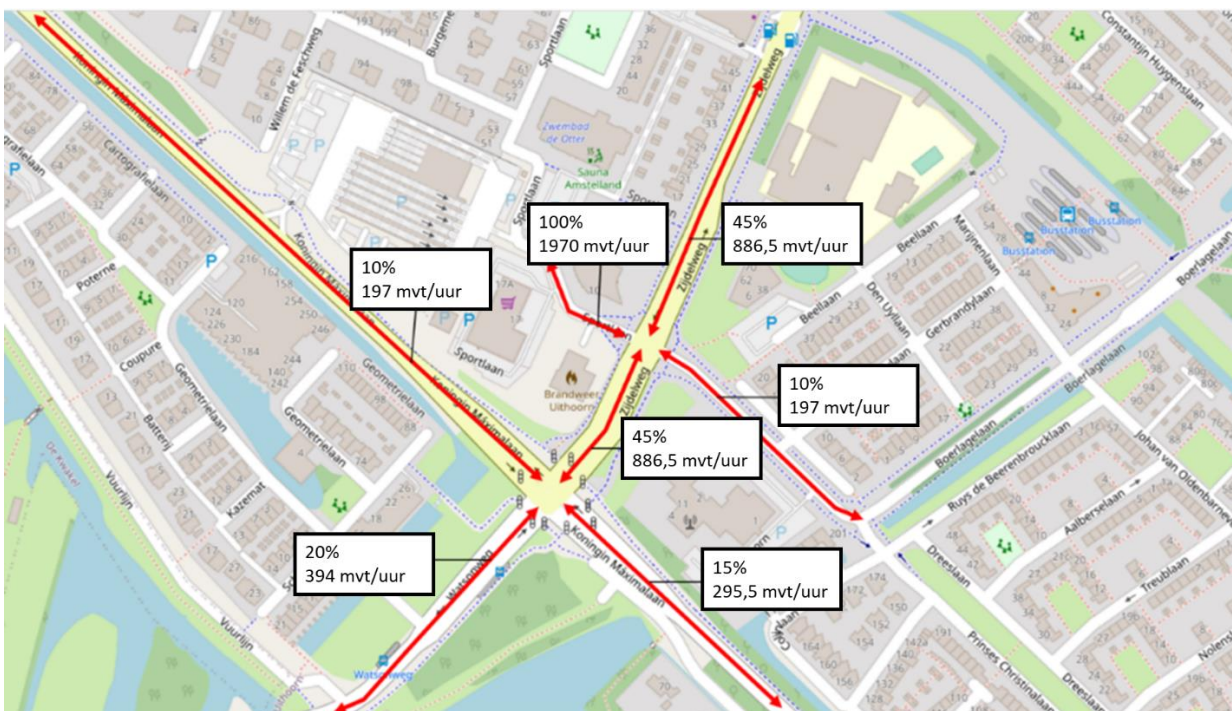
Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draaiuren tijdens bouwphase	Totaal liter verbruik (15 liter per uur) (in liter)	AdBlue (6% van brandstofverbruik (in liter))
Sloopkraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	160	2.400	144
Graafmachine (bouwrijp maken)	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	120	1.800	108
Heimachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	120	1.800	108
Dieplader	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	40	600	36
Betonmixer	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	280	4.200	252
betonpomp	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	440	6.600	396
Graafmachine (straatwerk)	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	160	2.400	144
Machinaal straatwerk	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	320	4.800	288
Totaal			24.600 liter	
Aanvoer materialen				
Zwaar verkeer		350	700 bewegingen	
Totaal			700 zwaar verkeer	
Woon-werkverkeer		1.750	3.500 bewegingen	
Totaal			3.500 licht	

De locatie wordt ontsloten via de Zijdelweg. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor de Zijdelweg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor deze weg 11.415 voor licht verkeer en 113 voor zwaar verkeer. Op de Zijdelweg gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor Aeries juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in 2023 in de aanlegfase maximaal 0,1% licht verkeer en 1,7% zwaar verkeer toe aan de Zijdelweg.

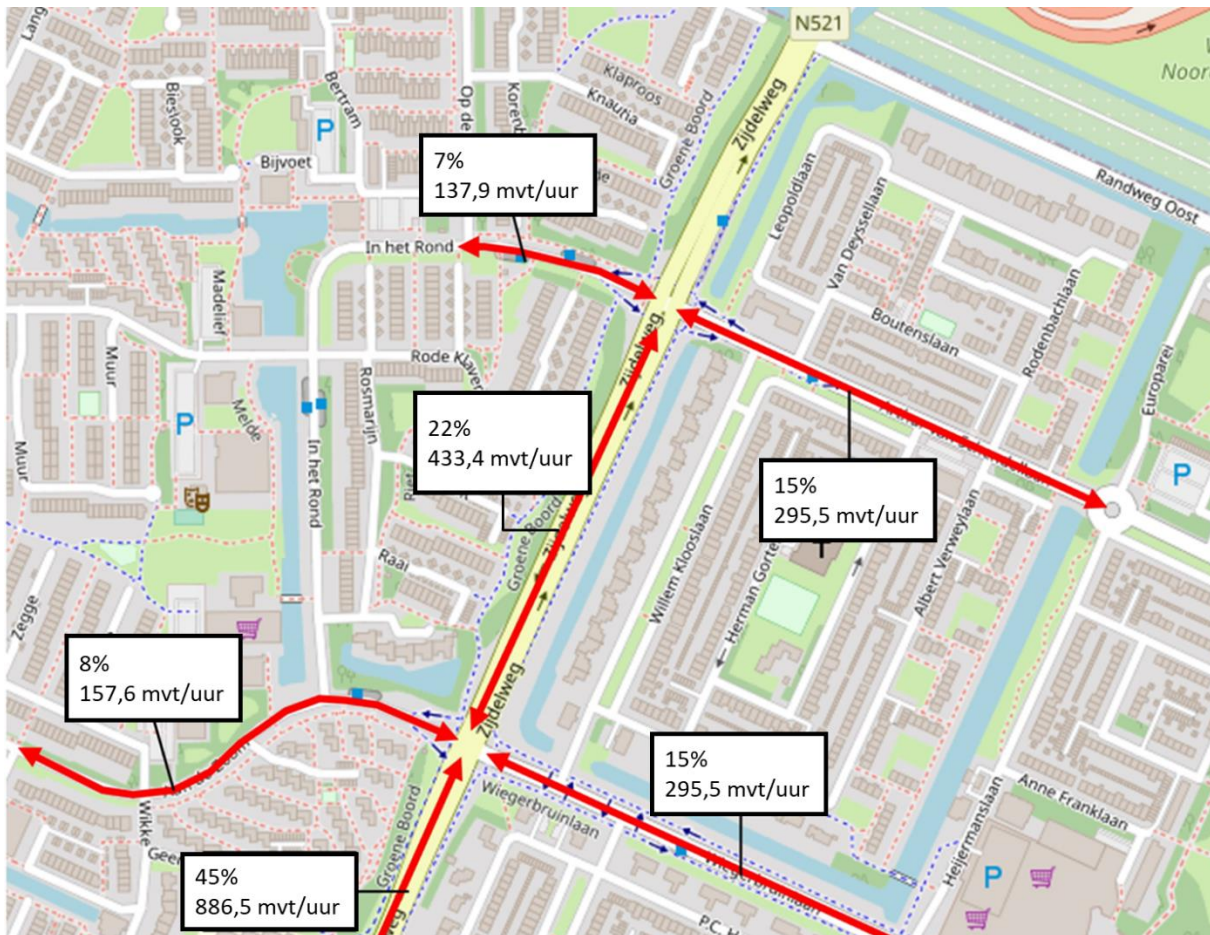
Gebruiksfas

Het programma omvat een supermarkt, 27 sociale huurwoningen en 9 jongerenappartementen boven op de supermarkt. De woningen van de beoogde ontwikkeling krijgen geen gasaansluiting en omdat gemeente Uithoorn streeft naar aardgasvrij, wordt er vanuit gegaan dat de supermarkt ook geen gasaansluiting krijgt. 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. Met kencijfers van CROW publicatie 381 kan voor verschillende functies de verkeersgeneratie bepaald worden. De kencijfers zijn gerelateerd aan de ligging van de planontwikkeling en de mate van stedelijkheid van het gebied. De betreffende ontwikkeling is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Voor de mate van stedelijkheid kan het gebied op basis van de adressendichtheid gekarakteriseerd worden als 'matig stedelijk'. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is 1.975 mvt/etmaal (weekdag) hierbij is uitgegaan van 1.970 licht verkeer en 5 zwaar verkeer. De stikstofdepositie wordt per jaar berekend. Ondanks dat het werkdaggemiddelde een hogere verkeersgeneratie heeft (omdat dit is gebaseerd op 5 dagen i.p.v. 7), wordt voor de stikstofberekening gerekend met het weekdaggemiddelde, omdat dit het gemiddelde laat zien van alle dagen (ma t/m zo) en zo beter inzicht geeft in de stikstofdepositie gedurende het jaar.

Het verkeer van de nieuwe supermarkt en de woningen zal door middel van een in- en uitrit ontsluiten aan de Sportlaan. Het grootste deel zal zich afwikkelen op de Zijdelweg, waarnaar het zich hierover zal verdelen richting het noorden en zuiden. De verdeling van het licht verkeer is te zien in figuur 2 en figuur 3. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor de Zijdelweg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2020 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de Zijdelweg 11.415 voor licht verkeer en 113 voor zwaar verkeer. Op de Zijdelweg gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor Aeries juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de gebruiksfase maximaal 7,8% licht verkeer en 2,0% zwaar verkeer toe aan de Zijdelweg.



Figuur 2 verkeersafwikkeling licht verkeer



Figuur 3 verkeersafwikkeling licht verkeer (vervolg)

Voor de gebruiksfase is 2024 als rekenjaar aangehouden. In de Aeries berekening is rekening gehouden met zowel licht verkeer, als zwaar verkeer.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (versie 2022) voor de realisatie- en gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekening zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in zowel de realisatiefase als de gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.