

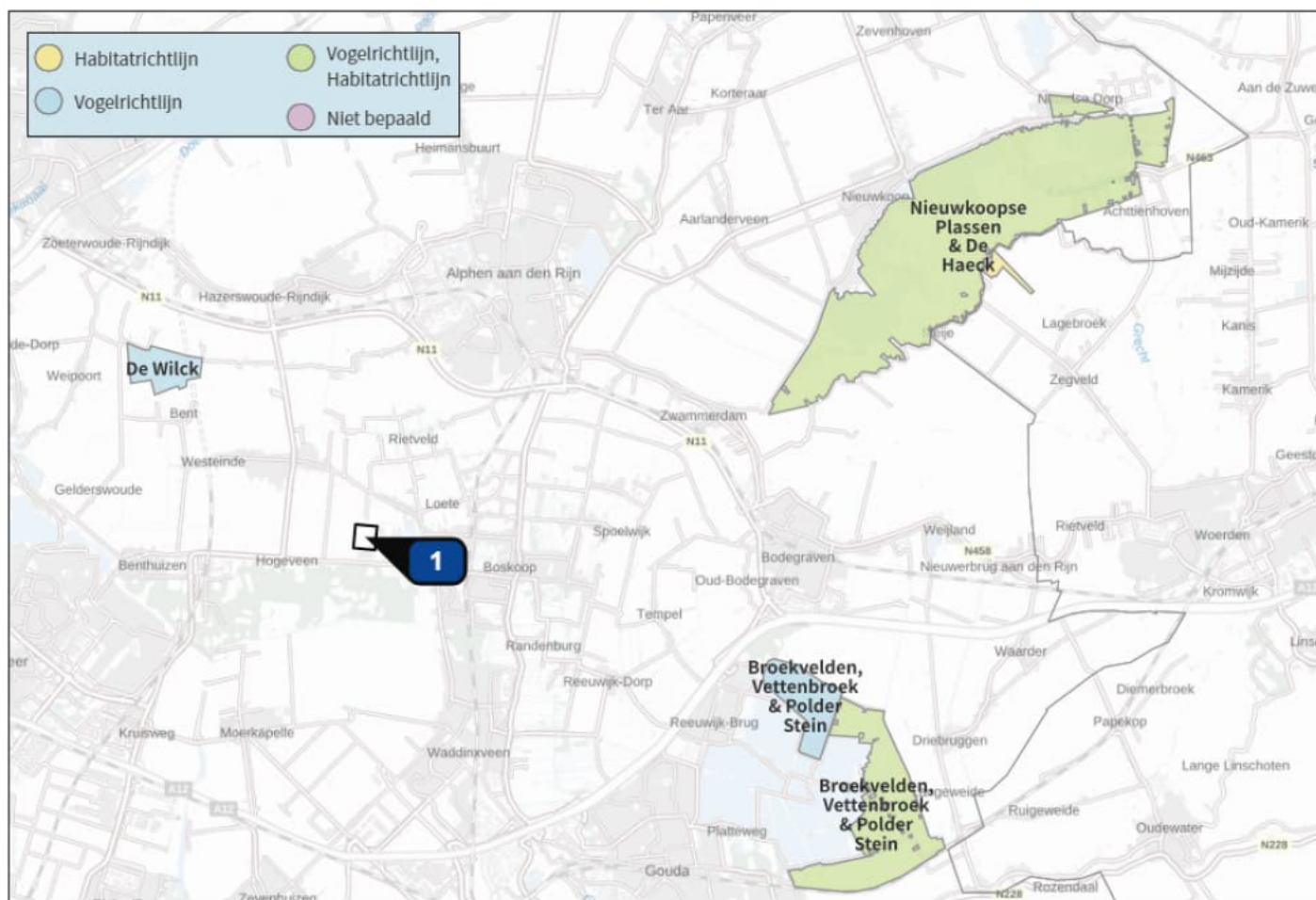
DATUM 24 november 2023
KENMERK 20230369/124567/
VAN [REDACTED]

PROJECT 20230369 PCT-terrein Hazerswoude
OPDRACHTGEVER & Vastgoed BV

STIKSTOFMEMO PCT-TERREIN HAZERSWOUDE

1. INLEIDING

De initiatiefnemer is voornemens om op het huidige PCT-terrein te Boskoop de inrichting en bebouwingsmogelijkheden aan te passen. 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 de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 8,8 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op grotere afstand.



Figuur 1 Ligging plangebied (gemarkeerd) ten opzichte van Natura 2000-gebied

Met het rekenmodel Aerius (versie 2023.2) is een berekening uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij is de 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 Aerius 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 vermisting 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

Gebruiksfase

De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 worden in de gebruiksfase bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is een memo opgesteld. Er is gebruik gemaakt van de meest recente kengetallen van het CROW gebruikt (CROW publicatie 381). De bruto-oppervlakte is momenteel 21,8 ha en wijzigt niet. Conform CROW Publicatie 381 moet gerekend worden met de netto-oppervlakte. Deze is in de bestaande situatie maximaal 60% en in de beoogde situatie maximaal 70%. Dit levert een toename in netto-oppervlakte op van 2,18 hectare. In tabel 1 staan de kencijfers weergegeven die bij een gemengd terrein horen. In tabel 2 zijn deze cijfers toegepast op de beoogde ontwikkeling en is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling te zien.

Tabel 1 Kencijfers CROW voor gemengd terrein

Categorie CROW	Kencijfer auto/ha	Kencijfer vracht- auto/ha	Percentage licht	Percentage zwaar
Gemengd terrein	130	30	0,41	0,59

Tabel 2 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

	Max netto opper- vlakte in ha	Aantal auto's	Aantal lichte vracht- auto's	Aantal zware vracht- auto's
Bestaand	13,08	1700	161	232
Beoogd	15,26	1984	188	270
Verschil	2,18	283	27	39

De verkeersgeneratie bedraagt 283 personenauto's, 27 lichte vrachtauto's en 39 zware vrachtauto's per etmaal.

Verkeersafwikkeling

Het verkeer wikkelt via de Zwedenlaan, Denemarkenlaan, Duitslandlaan en Frankrijklaan af naar de Hogeveensweg (N455). Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit 2022 (<https://www.cimlk.nl/kaart>). Volgens de kaart bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2021 voor de Hogeveensweg 8.259 voor licht verkeer, 1.381 voor middelzwaar verkeer en 499 voor zwaar verkeer. Op de Hogeveensweg 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, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige plan voegt in de gebruiksfase maximaal 3,4% licht verkeer, 2% middelzwaar verkeer en maximaal 7,8% zwaar verkeer toe aan de Hogeveensweg.

Rekenjaar

Voor de gebruiksfase is worst-case het rekenjaar 2025 gehanteerd. Naarmate het rekenjaar verder in de toekomst ligt, worden de emissies ten gevolge van transportbewegingen lager, omdat het rekenmodel uitgaat van toepassing van schonere technieken in de toekomst.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2023.2) voor de gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekening zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

Bijlage 1 Memo verkeersgeneratie

DATUM 24 november 2023
KENMERK 20230369/124502/WeRi
VAN [REDACTED]

PROJECT 20230369 PCT-terrein Hazerswoude
OPDRACHTGEVER & Vastgoed BV

VERKEERSGENERATIE

AANLEIDING

Om de slaagkans van een succesvolle ontwikkeling op het PCT-terrein in Hazerswoude te vergroten wordt het bestemmingsplan aangepast. Voor een aanpassing van het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat de stikstofdepositie op stikstofgevoelige natura 2000-gebieden in de omgeving niet toeneemt. Verkeer is een bron van stikstof, daarom is het nodig om te onderzoeken of er met de mogelijkheden die in het gewijzigde plan worden geboden voor bedrijvigheid meer verkeersgeneratie te verwachten is dan met de mogelijkheden in het bestaande plan. Deze extra verkeersgeneratie is te berekenen tot waar het extra verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. Deze situatie wordt verondersteld als de toename lager is dan 5% van de bestaande intensiteit.

WERKWIJZE

Om dit te onderzoeken is de volgende werkwijze gebruikelijk: Voor zowel de beoogde situatie als de bestaande situatie (in dit geval qua verkeersgeneratie maximaal toegestane situatie in het huidige bestemmingsplan) worden van alle functies de te verwachten verkeersgeneratie berekend. Hiervoor worden de meest recente kengetallen van het CROW gebruikt (CROW publicatie 381). Uit deze publicatie:

“1 Stel het werkmilieutype vast (tabel A7).

2 Stel de oppervlakte vast.

3 Hanteer voor bedrijventerreinen het kencijfer uit tabel A8 en hanteer tabel A9 als voor vrachtverkeer bij bedrijventerreinen een onderscheid naar voertuigtype is gewenst.

4 Vermenigvuldig het kencijfer met de oppervlakte.”

Eventueel wordt er in specifieke gevallen nog een correctie gemaakt als specifieke omstandigheden het aannemelijk maken dat de beoogde of bestaande situatie aanzienlijk meer of minder verkeer genereren dan in het algemeen kan worden aangenomen voor de categorie.

De verkeersgeneratie die wordt berekend voor de bestaande situatie wordt vervolgens afgetrokken van de verkeersgeneratie die is berekend voor de beoogde situatie. Het verschil tussen deze 2 is de te verwachten verkeerstoename of -afname.

TOEPASSING OP BESTEMMINGSPLANWIJZIGING VOOR HET PCT-TERREIN

Als we de stappen volgen krijgen we de volgende resultaten:

1. Het werkmilieutype (categorie) is in beide gevallen gelijk, namelijk ‘gemengd terrein’.

2. De bruto-oppervlakte is in beide gevallen 21,8 ha. Uit het voorbeeld in Publicatie 381 blijkt echter dat gerekend moet worden met de netto-oppervlakte. Deze is in de bestaande situatie maximaal 60%, in de beoogde situatie maximaal 70%. Dit levert een toename in netto-oppervlakte op van 2,18 hectare.

Tabel 3 Toename netto oppervlakte

	brutooppervlakte in ha	maximale bebouwingsoppervlakte	max netto oppervlakte in ha
bestaand	21,8	60%	13,08
beoogd	21,8	70%	15,26
verschil	0	10%	2,18

3. Uit tabel A8 en A9 in Publicatie 381 van het CROW halen we de volgende kencijfers:

categorie CROW	kencijfer auto/ha	kencijfer vracht-auto/ha	percentage licht	percentage zwaar
Gemengd terrein	130	30	0,41	0,59

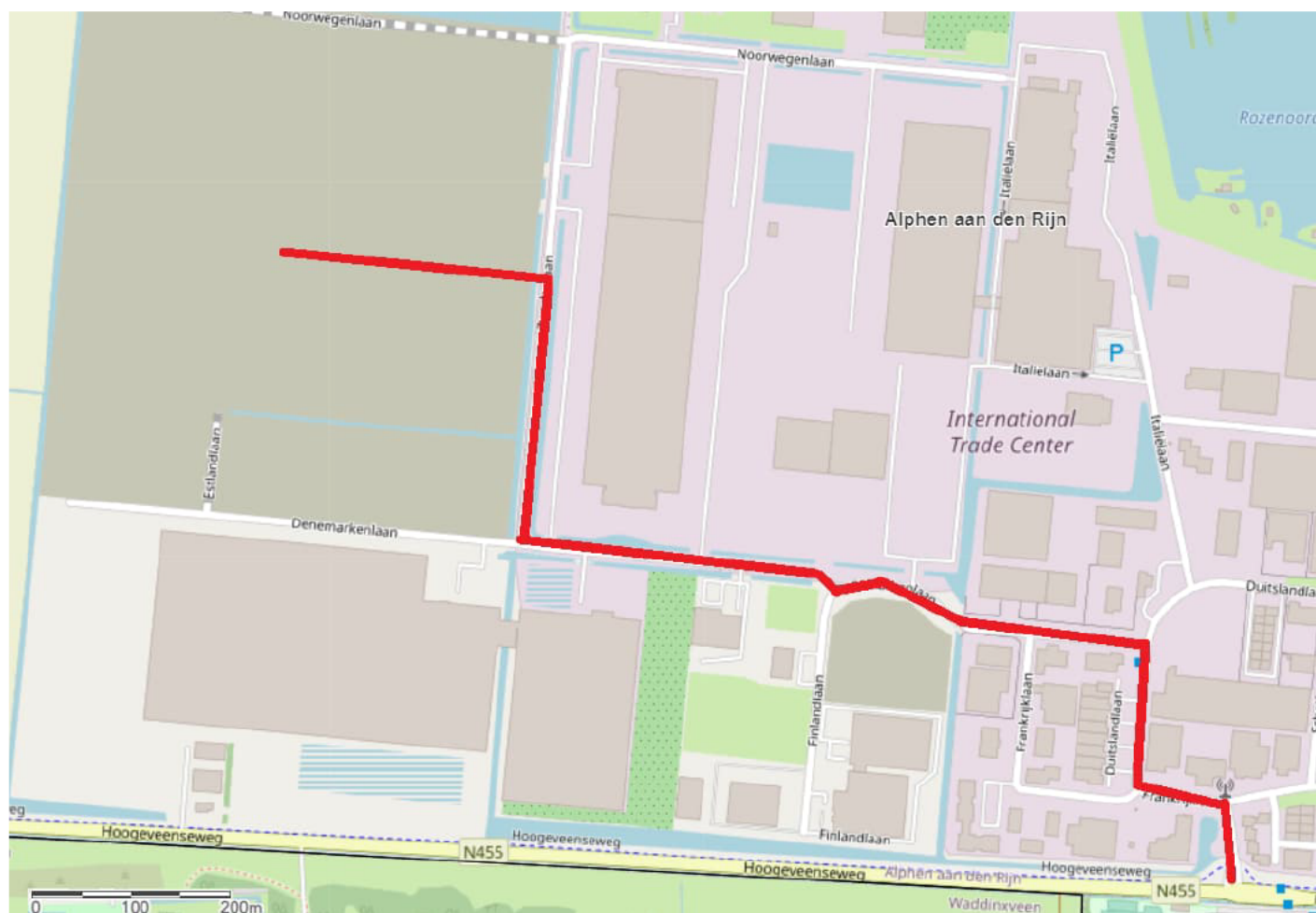
4. De kencijfers vermenigvuldigen leidt tot de volgende resultaten:

	max netto oppervlakte in ha	aantal auto's	aantal lichte vracht-auto's	aantal zware vracht-auto's
bestaand	13,08	1700	161	232
beoogd	15,26	1984	188	270
verschil	2,18	283	27	39

De extra verkeersgeneratie door de beoogde wijziging van het bestemmingsplan bedraagt 283 mvt/etmaal.

OPGAAN IN HET VERKEER

De extra voertuigen gaan op in het heersende verkeersbeeld als zij minder dan 5% uitmaken van de intensiteit. Dat is het geval vanaf de aansluiting van het bedrijventerrein op de provinciale weg N455. In afbeelding 1 is dit weergegeven.



Figuur 2 Route van ontwikkeling naar N455

CONCLUSIE

Voor de extra stikstofuitstoot als gevolg van de beoogde bestemmingsplanwijziging moet rekening worden gehouden met 283 personenauto's, 27 lichte vrachtauto's en 39 zware vrachtauto's per etmaal, welke een route van 1,3km afleggen tot ze opgaan in het heersende verkeersbeeld.