

Notitie

betreft: Winkelcentrum Duinzigt: stikstofdepositie gebruiksfase
datum: 21 maart 2023
referentie: DVI/DVI/DvdH/H 7926-1-NO-003
van: D.M. Vlieger
aan: WP Retail Invest Duinzigt C.V.

1 Inleiding

In opdracht van WP Retail Invest Duinzigt C.V. is een onderzoek verricht naar de stikstofdepositie ter plaatse van de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden ten gevolge van de beoogde ontwikkeling van winkelcentrum Willem Royaardsplein in de wijk Duinzigt te 's Gravenhage. Het project bestaat uit een herontwikkeling van het winkelcentrum, alsmede de bouw van 39 woningen en een ondergrondse parkeergarage. Bij realisatie van de ontwikkeling dient het milieuaspect stikstofdepositie gedurende de aanlegfase en de gebruiksfase te worden beschouwd.

Er is sprake van emissie van stikstofhoudende verbindingen (NO_x en NH_3) als gevolg van activiteiten met mobiel materieel en de verkeersgeneratie naar het winkelcentrum. Conform artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming (Wnb) dient beoordeeld te worden of dergelijke activiteiten, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden, de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

Voor de aanlegfase is eveneens aangetoond dat er geen significant negatieve effecten zijn voor de binnen de Natura 2000-gebieden gelegen stikstofgevoelige habitats. In deze notitie worden de effecten van de stikstofdepositie vanwege de gebruiksfase van het winkelcentrum en de nieuwe woningen beschouwd.

2 Uitgangspunten

De stikstofdepositie dient te worden berekend met de meest recente versie van de online beschikbare AERIUS Calculator. Indien uit de rekenresultaten van de AERIUS Calculator blijkt dat er geen sprake is van een depositie groter dan 0,00 mol N/ha/jaar als gevolg van de ontwikkeling, bestaat er geen vergunningplicht uit hoofde van de Wnb. Er is in dat geval geen sprake van significant negatieve effecten op stikstofgevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Ten einde de effecten van de gebruiksfase van de ontwikkeling inzichtelijk te maken is de situatie na afronding van het project vanaf 2027¹ vergeleken met de bestaande situatie sinds de referentiedatum.

2.1 Verkeersaantrekkende werking

De verkeersbewegingen van en naar het winkelcentrum en de te realiseren woningen zijn voor de bestaande en de toekomstige situatie inzichtelijk gemaakt in de 'Mobiliteitstoets Willem Royaardsplein (Duinzigt)', 20170759 van 22 maart 2022 door Rho Adviseurs voor Leefruimte (hierna: mobiliteitstoets). Hieruit blijken de aantallen verkeersbewegingen zoals opgenomen in bijlage 1 van deze notitie.

De zogenaamde verkeersaantrekkende werking is beschouwd tot aan het punt dat het verkeer geacht kan worden te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens paragraaf 2.5.2 van de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2022, versie 1 van januari 2023 en bestendige jurisprudentie ten aanzien van andere milieuaspecten betreft dit 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 bevindt. Bij een 50-kilometerweg binnen de bebouwde kom is dit voor personenverkeer reeds het geval na circa 50 m en voor vrachtverkeer na circa 150 m².

Hierbij moet ook de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer worden meegewogen. In de regel wordt verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Een dergelijk percentage is, blijkens de gebruikte formulering, geen vast gegeven en zou daarom situatieafhankelijk moeten worden beoordeeld.

Uit de recente uitspraken ECLI:NL:RVS:2021:1969 en ECLI:NL:RVS:2021:1054 blijkt voorts dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voor het aspect stikstofdepositie aanvaardt dat wordt aangesloten bij paragraaf 2.5.2 van de instructie.

In de voorliggende situatie worden specifieke beargumenteerde lengtes van rijroutes gehanteerd, onder andere aansluitend bij de checklist van de provincie Gelderland. Dit uitgangspunt wordt hierna onderbouwd.

1. In beginsel worden (indirecte) effecten van een project op het milieu bepaald op basis van zo algemeen mogelijk te hanteren criteria, zoals dit bijvoorbeeld ook gebeurt ten aanzien van de aspecten geluid, trillingen en luchtkwaliteit. Bij beschouwing van de verkeersaantrekkende werking van een project wordt, conform bestendige jurisprudentie (zie onder andere de recente uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:2177), het verkeer betrokken totdat dit is opgenomen in het heersende verkeersbeeld en derhalve totdat het verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de weg kan bevinden.

¹ Volgens de huidige gemeentelijke coördinatieplanning voor dit project is start van de bouw op zijn vroegst mogelijk begin Q3 2024 (exclusief eventuele beroepsprocedures). Met een minimale bouwtijd van bijna 3 jaar is de oplevering op zijn vroegst Q2 2027.

² Zie onder andere de gehanteerde vuistregel in de 'Checklist aanvraagvereisten vergunningaanvragen stikstof' van de provincie Gelderland.

2. Daarnaast kan het baseren van de lengte van rijroutes op verhoudingen met reeds aanwezig verkeer tot arbitraire beoordelingen leiden. In dit geval komt een beschouwing van de verkeersaantrekkende werking tot aan de kruising met de Oude Waalsdorperweg weliswaar tegemoet aan het verdunningscriterium uit de instructie (bijdrage van circa 3%³), maar is deze ten aanzien van de aan het initiatief toe te rekenen stikstofemissie volledig willekeurig.

Indien de kruising namelijk noordoostelijker was gelegen (richting de rotonde boven de tunnelingang⁴) had dit bij hetzelfde uitgangspunt ten aanzien van verkeersverdunding tot een veel kortere rijroute, en dus veel lagere stikstofemissie geleid. De totale stikstofemissie vanwege het aan het project toe te rekenen verkeer (richting Den Haag), en derhalve de daadwerkelijke depositie van stikstof in het Natura 2000-gebied zal dan echter op zijn minst gelijk zijn (en mogelijk zelfs hoger). In dat licht bezien is de keuze om van een situatieafhankelijke beredeneerde afstand uit te gaan, tot waar verkeer zich door zijn rij- en stopgedrag niet meer onderscheid van het overige verkeer, gegrond.

3. Los van bovenstaande zijn de genoemde 'enkele procenten' uit de instructie niet gekwantificeerd en kan hier dus geen directe beoordeling aan worden gehangen. Gezien de aard van de Waalsdorperweg als wijkontsluitingsweg zal de op deze weg becijferde toename van circa 8% in verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkeling, hetgeen conform het Verkeer- en parkeeronderzoek Duinzigt (uitgevoerd door de gemeente Den Haag) zeer ruim onder de maximale wegcapaciteit is gelegen, ter plaatse niet waarneembaar zijn als zijnde significant. De toename leidt, gelet op de wegcapaciteit, bovendien niet tot extra stop- en optrekgedrag van het aanvullende verkeer en vormt zodoende geen verdere belemmering.
4. Tenslotte is voorbij de bocht in de Waalsdorperweg tot waar momenteel de rijroute voor de verkeersaantrekkende werking is gehanteerd niet auditief of visueel vast te stellen of verkeer afkomstig is van een tot de ontwikkeling behorend onderdeel of anderszins. Het verkeer vanaf de ontwikkeling onderscheidt zich op dat punt, qua snelheid en rij- en stopgedrag, namelijk al niet meer van het bestaande verkeer. Sterker, binnen de thans gehanteerde rijroute van 200 m is tevens de kruising met de Else Mauhslaan gelegen, waardoor als er al sprake is van optrekkend of afremmend verkeer, dat veeleer afkomstig zal zijn uit deze zijstraat in plaats van vanaf de ontwikkeling.

In voorliggende situatie zijn daarom rijroutes gehanteerd in drie verschillende richtingen met een lengte tussen de 150 en 200 m (zie bijlage 2), waarna sprake is van verkeer dat is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Het hanteren van rijroutes met deze lengte vanwege de verkeersaantrekkende werking van het project is gezien het voorgaande te rechtvaardigen.

2.2 Stationaire bronnen

Daarnaast is er in de bestaande situatie sprake van gasgebruik voor verwarming van de panden in het winkelcentrum. Het gasverbruik bedraagt 69.170 m³ per jaar. Op basis

3 Zie de tabellen met de verkeersintensiteiten en verkeersgeneratie uit de mobiliteitstoets.

4 Zie figuur 4 uit de mobiliteitstoets.

van een energetische waarde van 35,17 MJ/m³ voor Groningengas (bron: Gasunie) en een emissiefactor voor NO_x van 50 g/GJ voor kleine stookinstallaties (bron: ECN publicatie ECN-C--05-015) bedraagt de jaaremissie in de bestaande situatie 121,6 kg.

De woningen en winkels worden gasloos gerealiseerd met warmtepompen. In de toekomstige situatie komen de emissies van stikstofhoudende verbindingen vanwege verwarming derhalve te vervallen.

3 Berekeningen en resultaten

De verkeersaantallen uit de mobiliteitstoets (zie bijlage 1) en de emissie vanwege de gebouwverwarming in de bestaande situatie zijn ingevoerd in de AERIUS Calculator. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het geplande jaar van realisatie van het project (2027).

Uit de berekeningen volgt dat het verschil in stikstofdepositie op de binnen de Natura 2000-gebieden gelegen, maatgevende gevoelige habitats tussen de bestaande en de toekomstige situatie 0,00 mol/ha/jaar bedraagt (zie bijlage 2). Er is daarmee geen sprake van significant negatieve effecten op voor stikstof gevoelige habitats of van significant versturende effecten op de soorten, waarvoor de gebieden zijn aangewezen. De gebruiksfase van het project leidt niet tot een vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 4 pagina's en 2 bijlagen.

Emissies en verkeer Willem Royaardsplein (Duinzigt) o.b.v. mobiliteitstoets versie 22-03-2022

Bestaande situatie

Omschrijving	emissievracht (kg/j)	stookwaarde (MJ/m ³)	NOx-emissie (g/GJ)	gasverbruik (m ³ /j)
Gebouwinstallaties	121,6	35,17	50	69170

Omschrijving	# lmv/etm.	# mmv/etm.	# zmv/etm.	verdeling lmv
Verkeer Waalsdorperweg	1753	6	8	70%
Verkeer Stalpertstraat	375	0	0	15%
Verkeer wijk oost	375	0	0	15%
totaal	2503	6	8	2503

Nieuwe situatie

Omschrijving	emissievracht (kg/j)
Gebouwinstallaties	nvt

Omschrijving	# lmv/etm.	# mmv/etm.	# zmv/etm.	toename	verdeling lmv
Verkeer Waalsdorperweg	2210	0	14	457	70%
Verkeer Stalpertstraat	473	0	0	98	15%
Verkeer wijk oost	473	0	0	98	15%
totaal	3156	0	14	653	3156

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*

Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Peutz BV
Willem Royaardsplein,
2597 GZ Den Haag

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Duinzicht - Verschil gebruiksfase en bestaande situatie
Herontwikkeling winkelcentrum Duinzigt Den Haag -
verschilberekening gebruiksfase 2027 met bestaande situatie

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RbaPCVTraHtv
17 maart 2023, 16:02
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Bestaand - Referentie
Toekomstig gebruik - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2027	2,3 kg/j	160,3 kg/j
2027	2,9 kg/j	48,8 kg/j

Resultaten

Bestaand - Referentie
Toekomstig gebruik - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,25 mol/ha/j	4593538	Meijendel & Berkheide
0,18 mol/ha/j	4593538	Meijendel & Berkheide
0,00 ha		
425,12 ha		
0,00 mol/ha/j		
0,07 mol/ha/j		



Toekomstig gebruik (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	Verkeersnetwerk	2,9 kg/j	48,8 kg/j



Bestaand (Referentie), rekenjaar 2027

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Wonen en Werken Kantoren en winkels Gebouwinstallaties	-	121,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	2,3 kg/j	38,7 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Toekomstig gebruik"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	425,12	1.758,98	0,00	0,00	425,12	0,07

Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Meijndel & Berkheide (97)	425,12	1.758,98	0,00	0,00	425,12	0,07

Toekomstig gebruik, Rekenjaar 2027

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Route 1 via Waalsdorperweg	Links	Rechts	NO _x	37,1 kg/j
Locatie	X:82113,35 Y:457989,73	Type scherm	-	-	NO ₂ 8,7 kg/j
Lengte	216,38 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2210 p/etmaal	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	14 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Route 2 via Stalpertstraat	Links	Rechts	NO _x	5,1 kg/j
Locatie	X:82135,12 Y:457960,7	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,1 kg/j
Lengte	154,21 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	473 p/etmaal	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Route 3 via Theo Mann-Bouwmeesterlaan	Links	Rechts	NO _x	6,6 kg/j
Locatie	X:82277,85 Y:458015,36	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,5 kg/j
Lengte	200,04 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	473 p/etmaal	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %

Bestaand, Rekenjaar 2027

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Route 1 via Waalsdorperweg	Links	Rechts	NO _x	29,4 kg/j
Locatie	X:82113,35 Y:457989,73	Type scherm	-	-	NO ₂ 6,8 kg/j
Lengte	216,38 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,7 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1753 p/etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	6 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	8 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Route 2 via Stalpertstraat	Links	Rechts	NO _x	4,0 kg/j
Locatie	X:82135,12 Y:457960,7	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,9 kg/j
Lengte	154,21 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	375 p/etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Route 3 via Theo Mann-Bouwmeesterlaan	Links	Rechts	NO _x	5,2 kg/j
Locatie	X:82277,9 Y:458015,52	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,2 kg/j
Lengte	200,33 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	375 p/etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

4 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Gebouwinstallaties	Uittreedhoogte	<u>11,0 m</u>	NO _x	121,6 kg/j
Locatie	X:82126,51	Warmteinhoud	<u>0,014 MW</u>		
	Y:457936,5				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel				
	Industrie				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022_20230315_cd85399aac

Database versie 2022_cd85399aac

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>