

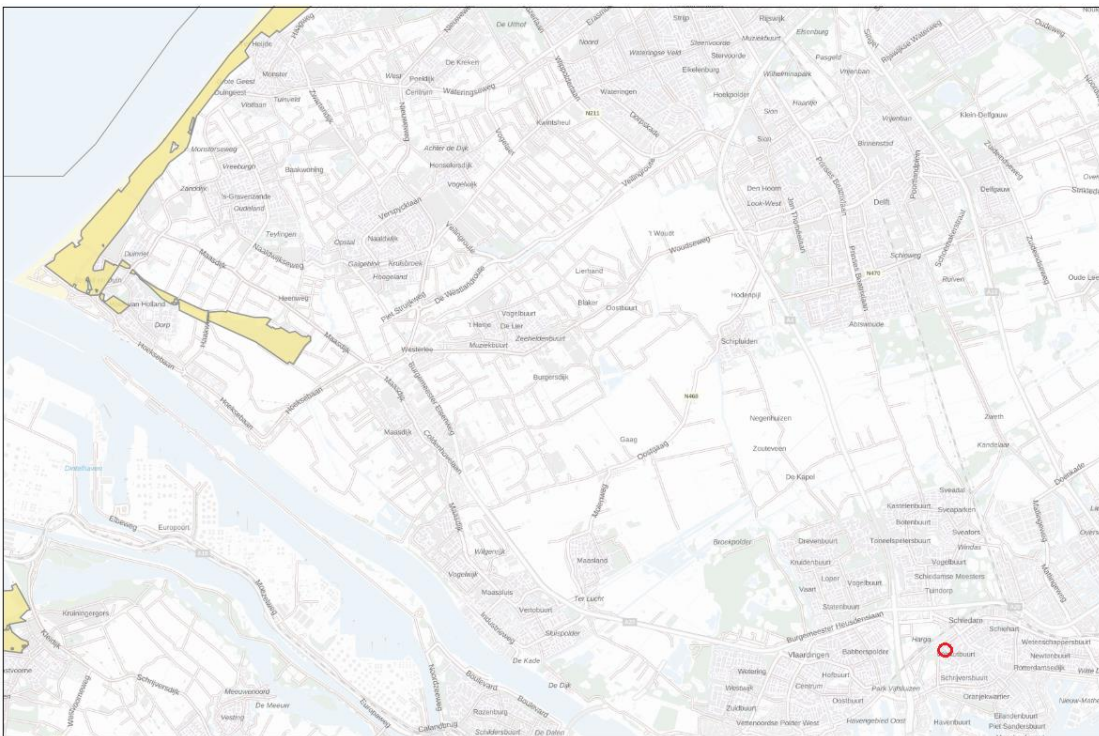
DATUM 16 maart 2023
KENMERK 20210274
VAN S. Lie
M. Tajqurishi

PROJECT Wijpark Schiedam
OPDRACHTGEVER Bemog Projektontwikkeling West B.V.
ONDERWERP Berekeningen stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENINGEN WIJPAK SCHIEDAM

1. INLEIDING

Het voornemen bestaat om op de locatie aan het Dr. Wibautplein te Schiedam 151 woningen en een kinderdagverblijf en/of dienstverlenende ruimte te realiseren. De beoogde ontwikkeling 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 Solleveld & Kapittelduinen. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 14,8 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op grotere afstand.



Figuur 1 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebied (geel)

Met het rekenmodel Aerius (versie feb 2023 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 nieuwe functies) beschouwd. In deze notitie wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusie. De invoer- en uitvoergegevens vanuit Aerius zijn opgenomen in de bijlagen bij deze notitie.

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. UITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Gedurende de realisatiefase is er sprake van inzet van materieel (zoals graafmachines en kranen) en transporten. Op dit moment is er nog geen gedetailleerde informatie beschikbaar. Om deze reden is een aantal aannames gedaan om te komen tot bruikbare uitgangspunten voor de berekeningen. Er wordt voor de realisatiefase uitgegaan van een doorlooptijd van 2 jaar. De verwachting is dat de realisatie vanaf het jaar 2023 begint en eind 2024 afgerond is. 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. Het programma van de beoogde ontwikkeling bestaat uit 151 woningen en een kinderdagverblijf en/of dienstverlenende ruimte. Het RIVM hanteert voor de realisatiefase een kental van 3 kg NOx per woning¹. Het programma van de beoogde ontwikkeling bevat naast grondgebonden woningen ook appartementen. Hiervan is de kental lager dan voor een grondgebonden woning. Naast woningen wordt echter ook een kinderdagverblijf en/of dienstverlenende ruimte gerealiseerd waarvoor geen kentallen bestaan. Er wordt daarom worst-case uitgegaan van 151 grondgebonden woningen. Naast de inzet van materieel binnen het gebied is er tijdens de realisatiefase ook sprake van transportbewegingen ten behoeve van de aan- en afvoer van materiaal en personeel. Voor de woningen wordt uitgegaan van vrachtwagenbewegingen en lichte bewegingen vanuit werknemers door woon-werkverkeer.

Rekenjaar 2023

Naar verwachting begint de bouw van het project in 2023. Wanneer wordt uitgegaan van de realisatie van 76 woningen in het eerste jaar, komt de emissie voor de woningbouw op $76 \times 3 = 228$ kg NOx. Voor de realisatie van 76 woningen wordt uitgegaan van 456 vrachtwagens, wat tot 912 zware verkeersbewegingen leidt. Daarnaast wordt uitgegaan van 2.000 auto's van werknemers per jaar, wat tot 4.000 lichte verkeersbewegingen leidt. De verkeerstoename van een project wordt in de berekeningen meegenomen tot dat deze verkeerstoename opgaat in het 'heersende verkeersbeeld'. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor AERIUS 2019A (juli 2020), zich heeft verdund tot "enkele procenten" van het reeds aanwezige verkeer. In de berekening is het uitgangspunt gehanteerd dat het verkeer via de Gerbrandystraat en P.J. Troelstralaan naar de Burgemeester van Haarenlaan afwikkelt en hier opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor Burgemeester van Haarenlaan is te vinden op de NSL-monitoringstool 2022 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2021 voor Burgemeester van Haarenlaan 4.602 voor licht verkeer en 30 voor zwaar verkeer. Op Burgemeester van Haarenlaan 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 AERIUS 2019A (juli 2020), zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de realisatiefase maximaal 0,2% licht verkeer en 8,3% zwaar verkeer toe aan Burgemeester van Haarenlaan.

Rekenjaar 2024

Naar verwachting zullen in 2024 de resterende 75 woningen gerealiseerd worden. De emissie voor de woningbouw komt hiermee op $75 \times 3 = 225$ kg NOx. Voor de realisatie van 75 woningen wordt uitgegaan van 450 vrachtwagens, wat tot 900 zware verkeersbewegingen leidt. Daarnaast wordt uitgegaan van 1.800 auto's vanuit werknemers, wat tot 3.600 lichte verkeersbewegingen leidt. De verkeerstoename van een project wordt in de berekeningen meegenomen tot dat deze verkeerstoename opgaat in het 'heersende verkeersbeeld'. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer,

¹ RIVM, Methode inschatting depositie woningbouwprojecten, d.d. 12 november 2019.

conform de Instructieregels voor AERIUS 2019A (juli 2020), zich heeft verdund tot “enkele procenten” van het reeds aanwezige verkeer. In de berekening is het uitgangspunt gehanteerd dat het verkeer via de Gerbrandystraat en P.J. Troelstralaan naar de Burgemeester van Haarenlaan afwikkelt en hier opgaat in het heersende verkeersbeeld. Het onderhavige project voegt in de realisatiefase maximaal 0,2% licht verkeer en 8,2% zwaar verkeer toe aan Burgemeester van Haarenlaan.

Gebruiksfas

Voor de gebruiksfas is het rekenjaar 2025 gehanteerd. De woningen worden gasloos gebouwd en kennen derhalve geen gebouwemissies. De bijbehorende verkeersbewegingen leiden wel tot extra stikstofemissie. Aan de hand van kencijfers van het CROW is in tabel 1 de verkeersgeneratie opgenomen. De kencijfers zijn op basis van een ligging in rest bebouwde kom en een zeer sterk stedelijke gemeente gebaseerd. De verkeersgeneratie is 1.018 mvt/etmaal.

Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling in mvt/etmaal

Functies	CROW-benaming	Kencijfer	Verkeersgeneratie
36 grondgebonden woningen	koop, huis, tussen/hoek	6,8 mvt/etmaal	244,8 mvt/etmaal
60 appartementen	koop, appartement, midden	6,8 mvt/etmaal	408 mvt/etmaal
55 appartementen	koop, appartement, duur	5,1 mvt/etmaal	280,5 mvt/etmaal
Kinderdagverblijf	Kinderdagverblijf	28,3 mvt/etmaal per 100 m ² bvo	85,1 mvt/etmaal
Totaal			1.018,4 mvt/etmaal

Het verkeer wikkelt via de Gerbrandystraat en P.J. Troelstralaan af via de Burgemeester van Haarenlaan. Vanaf die weg wikkelt 50% (509 mvt/etmaal) via het noorden af op de kruising met de Nieuwe Damlaan, de overige 50% (509 mvt/etmaal) wikkelt via het zuiden af naar de Vlaardingerdijk. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze wegen is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de Nieuwe Damlaan 11.949 voor licht verkeer, voor de Vlaardingerdijk betreft dit 16.092 voor licht verkeer. Op de kruising met de Nieuwe Damlaan en Vlaardingerdijk 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 gebruiksfas maximaal 4,3% licht verkeer toe aan de Nieuwe Damlaan en maximaal 3,2% licht verkeer toe aan de Vlaardingerdijk.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (feb 2023) voor de realisatie- en gebruiksfas blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de realisatie- en gebruiksfas uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.