

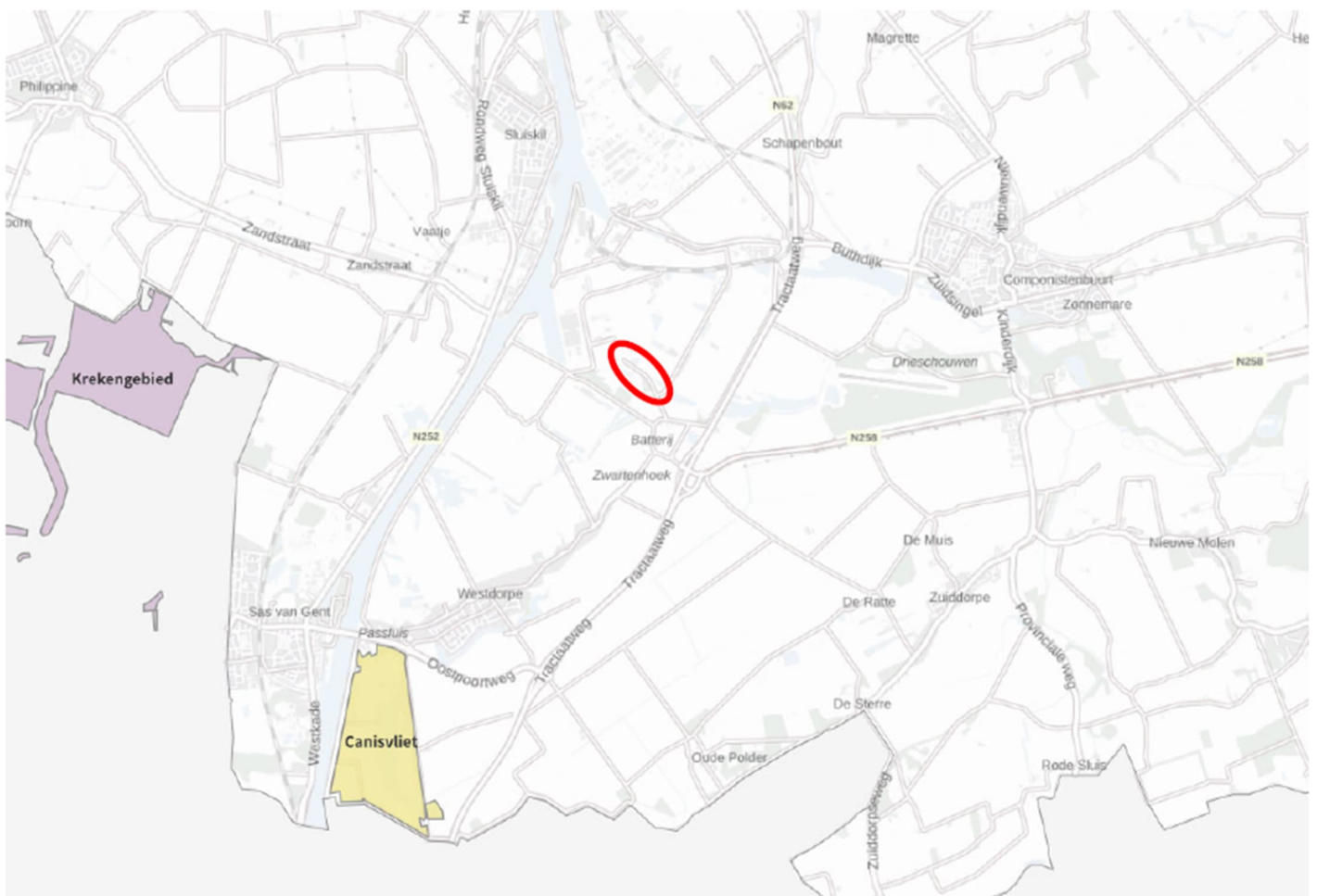
DATUM 27 februari 2024
KENMERK 20210922/139329/
VAN B.J. Versteeg
S. Lie

PROJECT 20210922 Tracéwijziging Axelse vlakte BPW
OPDRACHTGEVER North Sea Port Netherlands N.V.

STIKSTOFMEMO TRACÉWIJZIGING AXELSE VLAKTE BPW

1. INLEIDING

In verband met de ontwikkelingen binnen het bedrijventerrein “Axelse vlakte” is initiatiefnemer voornemens een tweede ontsluitingsweg te realiseren van de Zwartenhoekseweg op de Autricehavenweg nabij de Vlaeynatie en de Autricehavenweg. De beoogde herontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Wet natuurbescherming, waarbij de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden een rol spelen. Figuur 1 laat het nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied “Canisvliet” zien. Met het programma AERIUS Calculator (versie 2023.1) is een berekening uitgevoerd om de gevolgen qua stikstofdepositie in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming.



Figuur 1 Ligging plangebied t.o.v. omliggende Natura 2000-gebieden

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



Figuur 2 Ontwikkelingen wegenstructuur

Beoogde situatie

De ontsluitingsweg ter plaatse van het plangebied is onderdeel van een groter geheel. In figuur 2 is de beoogde toekomstige wegenstructuur weergegeven. Hierbij wordt een gedeelte van de Autrichehavenweg uit de openbaarheid gehaald (rode lijn) door de uitbreiding van het bedrijf Vlaeynatie, een gedeelte wordt vormgegeven als lokale weg (gele lijn) en een gedeelte wordt ingericht als nieuwe hoofdstructuur/onsluitingsweg (oranje lijn).

De verkeersgeneratie is gebaseerd CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" uit 2012". De kencijfers uit deze publicatie worden gespecificeerd op basis van het type functie en de ligging van de functie. Er wordt uitgegaan van de maximale kencijfers van het CROW om zo een 'worst-case' scenario door te rekenen.

Op de Axelse Vakte zijn meerdere bedrijven met industriële functies gevestigd. Deze bedrijven zijn ontsloten middels de Autrichehavenweg, dit is de enige ontsluiting op de N62. Een nieuwe ontsluiting is gepland vanaf de Axelse Vakte richting de Eversdam. Deze tweede ontsluiting zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Axelse Vakte. In de verkeersgeneratie is verkeer toegedeeld over de bestaande ontsluiting en de nieuw aan te leggen Tweede Ontsluitingsweg.

Op basis van deze uitgangspunten is de verkeersgeneratie bij een volledig ontwikkelde Axelse Vlakte en een tweede ontsluitingsweg (worst-case) bepaald (zie tabel 1). Deze waarden zijn ingevoerd in AERIUS Calculator als lijnbron met als rekenjaar 2025.

Tabel 1 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Volledig ontwikkelde Axelse vlakte, met tweede ontsluitingsweg

Tabel 2 - intensiteit Autrichehavenweg t.h.v. kruispunt Finlandweg

	Weekdag				Werkdag			
	Dag	Avond	Nacht	Totaal	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Licht verkeer	455	114	0	568	605	151	0	756
Middelzwaar verkeer	48	12	0	61	65	16	0	81
Zwaar verkeer	103	26	0	129	137	34	0	171
Totaal	606	152	0	758	806	202	0	1008

Tabel 3 – intensiteit tweede ontsluitingsweg

	Weekdag				Werkdag			
	Dag	Avond	Nacht	Totaal	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Licht verkeer	626	110	0	736	832	147	0	979
Middelzwaar verkeer	52	9	0	61	69	12	0	81
Zwaar verkeer	111	20	0	130	147	26	0	173
Totaal	788	139	0	927	1048	185	0	1233

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2023.1) 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.