

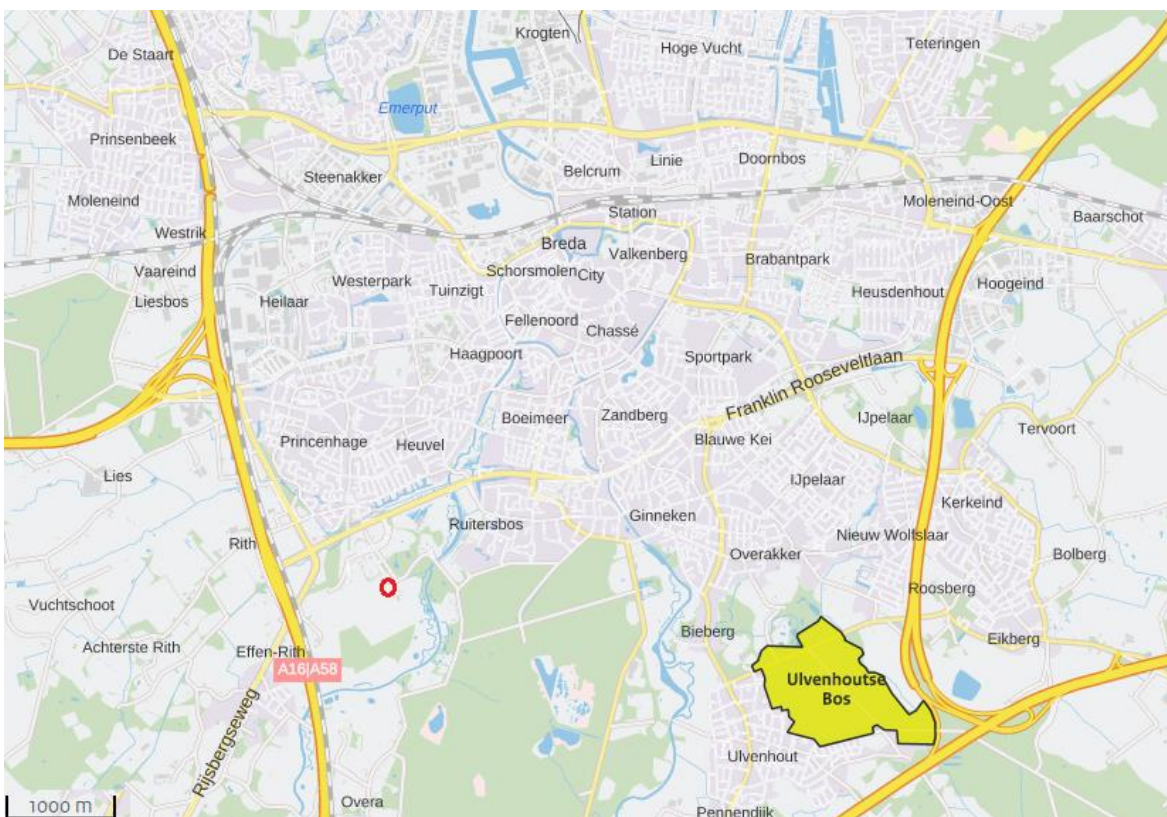
DATUM 10-10-2024
KENMERK 20180058
VAN M. Enthoven
S. Lie

PROJECT Bestemmingsplan herontwikkeling Doctor Batenburglaan 178-182
OPDRACHTGEVER Nieuw Tij Projectontwikkeling B.V.
ONDERWERP Berekening stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENINGEN BESTEMMINGSPLAN HERONTWIKKELING DOCTOR BATENBURGLAAN 178-182

1. INLEIDING

Op de locatie aan de Doctor Batenburglaan 178-182 in Breda ligt het initiatief om 13 woningen te realiseren. De locatie bestaat momenteel uit leegstaande marechaussee gebouwen. Het gaat in de huidige situatie om één hoofdgebouw en een aantal schuren en andere gebouwen op het achterterrein. Het hoofdgebouw blijft behouden en is al tijdens een voorgaande procedure getransformeerd naar 5 woningen. Op het achterterrein wordt de huidige bebouwing verwijderd en worden de 13 nieuwe woningen gebouwd. Voor de gebruiksfase wordt de depositie van de totale 18 woningen in beeld gebracht. De beoogde ontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Omgevingswet, 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. Het meest nabijgelegen gebied met stikstofgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 16 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op grotere afstand.



Figuur 1 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Met het rekenmodel Aeries (versie 2024) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij is de realisatie- gebruiksfase 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

Omgevingswet

De aanwijzing en bescherming van de Nederlandse Natura 2000-gebieden is geregeld in de Omgevingswet en de bijbehorende uitvoeringsregelgeving. Elk Natura 2000-gebied is aangewezen door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit door middel van een aanwijzingsbesluit. Het aanwijzingsbesluit bepaalt voor welke soorten en habitats het gebied wordt aangewezen, welke instandhoudingsdoelen gerealiseerd moeten worden (behoud, herstel, uitbreiding) en de exacte begrenzing van het gebied. Voor elk Natura 2000-gebied is een beheerplan worden opgesteld, waarin maatregelen zijn opgenomen om de instandhoudingsdoelstellingen te bereiken. Beheerplannen worden in de meeste gevallen vastgesteld door de Provincie. In het beheerplan kan ook worden bepaald welke activiteiten in het gebied zijn toegestaan en onder welke voorwaarden. Schadelijke effecten op de aanwezige natuurwaarden waarvoor het gebied is aangewezen moeten daarbij uitgesloten zijn.

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 beschermingszones 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 ecologische beoordeling noodzakelijk.

3. UITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

De werkzaamheden vinden naar verwachting in 2024 plaats. De afzonderlijke emissiebronnen tijdens de realisatiefase zijn uitgewerkt in tabel 1 en 2. De uitkomsten op jaarbasis (laatste kolom) zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Er is worst-case voor stage klasse IIIA gekozen. Naar verwachting zal er ook schoner en elektrisch materieel gebruikt worden. De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. De inzet van het materieel is als vlakbron ingevoerd, gezien de machines over het

gehele plangebied werkzaam zijn. De invoer van gegevens is gebaseerd op kengetallen en referentieprojecten. 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. Voor de verkeersgeneratie is uitgegaan van 5 zware en 75 lichte verkeersbewegingen per woning. Omtrent de koude start¹ van de voertuigen is worst-case uitgegaan dat 50% van het licht verkeer haar koude start heeft ter plaatse van de bouwlocatie. Voor de zware verkeersbewegingen wordt ervan uitgegaan dat deze niet langer dan 2 uur stil staan op de bouwwerkplek.

Voor de verkeersafwikkeling wordt uitgegaan dat deze noordelijk via de Doctor Batenburglaan en de Graaf Engelbertlaan naar de Provinciale weg N263 of Rijksweg A16 zal verlopen. Op deze wegen gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Aan de hand van deze gegevens is de berekening met AERIUS Calculator gemaakt.

Tabel 1 Materieelinzet realisatiefase

Soort materieel	Stage klasse	Brandstof-verbruik (L/uur)	Draai-uren	Verbruikte brandstof (L/Jaar)
Sloopkraan	Stage IIIA, 75-560 kW, 2006-2010	14	40	560
Trekker met grondkar	Stage IIIA, 75-560 kW, 2006-2010	10	160	1.600
Hei-installatie	Stage IIIA, 75-560 kW, 2006-2010	15	80	1.200
Boorstelling	Stage IIIA, 75-560 kW, 2006-2010	12	24	288
Mobiele graafmachine	Stage IIIA, 75-560 kW, 2006-2010	7	160	1.120
Betonmixer	Stage IIIA, 75-560 kW, 2006-2010	9	40	360
Mobiele kraan	Stage IIIA, 75-560 kW, 2006-2010	7	160	1.120
Totaal			664	6.248

Tabel 2 Verkeersgeneratie realisatiefase

Aanvoer materialen	Aantal voertuigen	Aantal verkeersbewegingen (mvt/jaar)
Aan-/afvoer materiaal	33	66 zwaar
Aan-/afvoer medewerkers	488	976 licht

Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2025 gehanteerd. De 18 nieuwe woningen zullen gasloos zijn en kennen derhalve geen gebouwemissies. De verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe bewoners zullen echter wel leiden tot extra stikstofemissie. Voor het bepalen van de extra verkeersgeneratie zijn berekeningen uitgevoerd op basis van de kengetallen van het CROW (Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381). Hierbij zijn de kenmerken 'sterk stedelijk' en 'rest bebouwde kom' gehanteerd. De verkeersgeneratie van de verkeerstoename is opgenomen in tabel 1. In totaliteit is er sprake van een

¹ Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor. Het uitgangspunt is dat het grootste deel van de koude start-emissies in de eerste minuut na de start plaatsvinden

verkeersgeneratie van 127,8 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Voor de verkeersafwikkeling worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij de realisatiefase. Met betrekking tot de koude start is er uitgegaan van 63,9 mvt/etmaal.

Tabel 3 Verkeersgeneratie gebruiksfase

Functie	Soort woning	Kencijfer (mvt/etmaal per woning)	Aantal woningen	Verkeersgeneratie (mvt/etmaal)
Wonen	Koop, huis, tussen/hoek	7,1	18	127,8
			Totaal	127,8 licht

REKENPUNTEN

Vanwege de ligging nabij de landsgrens zijn er in de realisatiefase 7 en in de gebruiksfase 8 automatische rekenpunten op Natura 2000-gebieden in het buitenland gegenereerd en toegevoegd aan de berekening.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (2024) voor de realisatie- en gebruiksfase 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 gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Omgevingswet.