

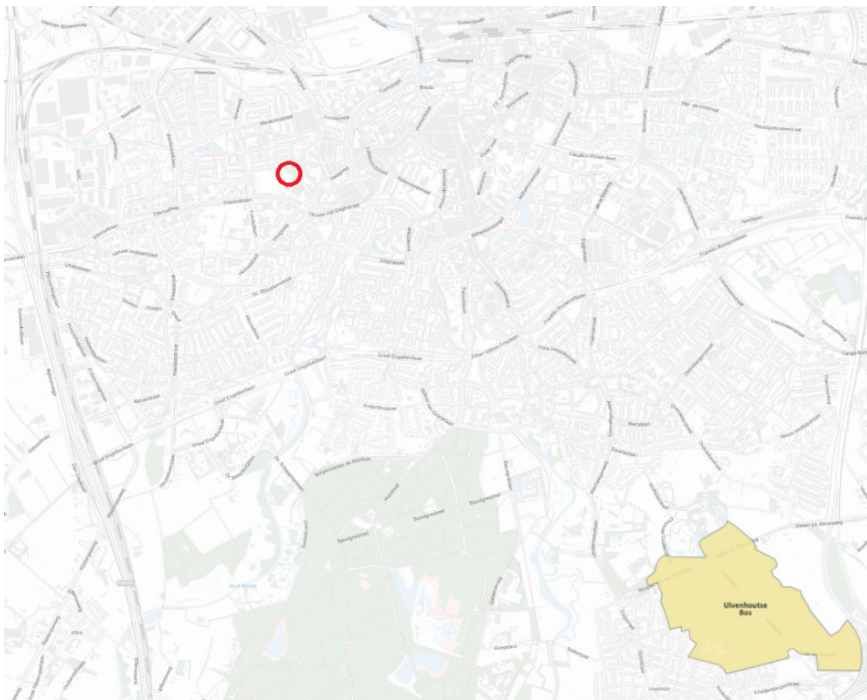
DATUM 8 oktober 2024
KENMERK 20230501
VAN M. Tajqurishi
S. Lie

PROJECT Fokkema-terrein Breda
OPDRACHTGEVER Ontwikkelingscomb. NBU/Maas-Jacobs b.v.

MEMO STIKSTOFBEREKENINGEN FOKKEMA-TERREIN BREDA

1. INLEIDING

Het voornemen bestaat om op het Fokkema-terrein in Breda 4 woonblokken met in totaal 48 woningen te realiseren. Vier van deze woningen zijn meegenomen in een ander plan voor het naastgelegen terrein (Blossem). Om deze reden is deze berekening uitgevoerd voor 48 woningen. 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. Niet alle Natura 2000-gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Het meest nabijgelegen gebied met stikstofgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos, gelegen op circa 4,3 kilometer afstand van het plangebied. 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 Aerius (versie 2024) 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 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

Omgevingswet

Sinds 1 januari 2024 is de bescherming van natuurgebieden opgenomen in de Omgevingswet. De Omgevingswet:

- 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

De verwachting is dat de bouwwerkzaamheden in 2026 plaatsvinden. Naarmate de bouwwerkzaamheden verder in de toekomst liggen, worden de emissies ten gevolge van transportbewegingen lager, omdat het rekenmodel uitgaat van toepassing van schonere technieken in de toekomst. Ten behoeve van het materieel dat tijdens de realisatiefase wordt ingezet, is uitgegaan van het kentel van 3 kg NO_x per woning. Appartementen hebben een lager kentel. Worst-case wordt dit kentel voor de bouw van alle beoogde woningen gebruikt. In zowel het rapport "Methode inschatting depositie woningbouwprojecten" van het RIVM (d.d. 14 november 2019) als in het rapport "Handreiking woningbouw en AERIUS" van de Rijksoverheid (d.d. januari 2020) is ditzelfde kengetal vastgesteld voor de aanleg van één woning. Binnen dit kengetal valt de inzet van mobiele werktuigen en het transport van zowel de bouwmaterialen als de werknemers van en naar de bouwlocatie. Er wordt alsnog worst-case uitgegaan van 150 lichte bewegingen en 25 zware bewegingen per woning. De emissie van de woningen komt uit op (3 * 48) 144 kg NO_x. De totale verkeergeneratie komt uit op (150 * 48) 7.200 lichte bewegingen en (25 * 48) 1.200 zware bewegingen per jaar.

De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. De inzet van het overige materieel is ingevoerd als vlakbron aangezien dit materieel op het hele terrein werkzaam zal zijn.

Het verkeer wikkelt af via de Magnoliastraat en de Tuinzigtlaan naar de Ettensebaan. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor de Ettensebaan is te vinden op het CIMLK 2022 (<https://www.cimlk.nl/kaart>). Volgens de kaart bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2021 voor de Ettensebaan 10.473 voor licht verkeer en 183 voor zwaar verkeer. Op de Ettensebaan 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 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 maximaal 1,6% zwaar verkeer toe aan de Ettensebaan.

Gebruiksfasen

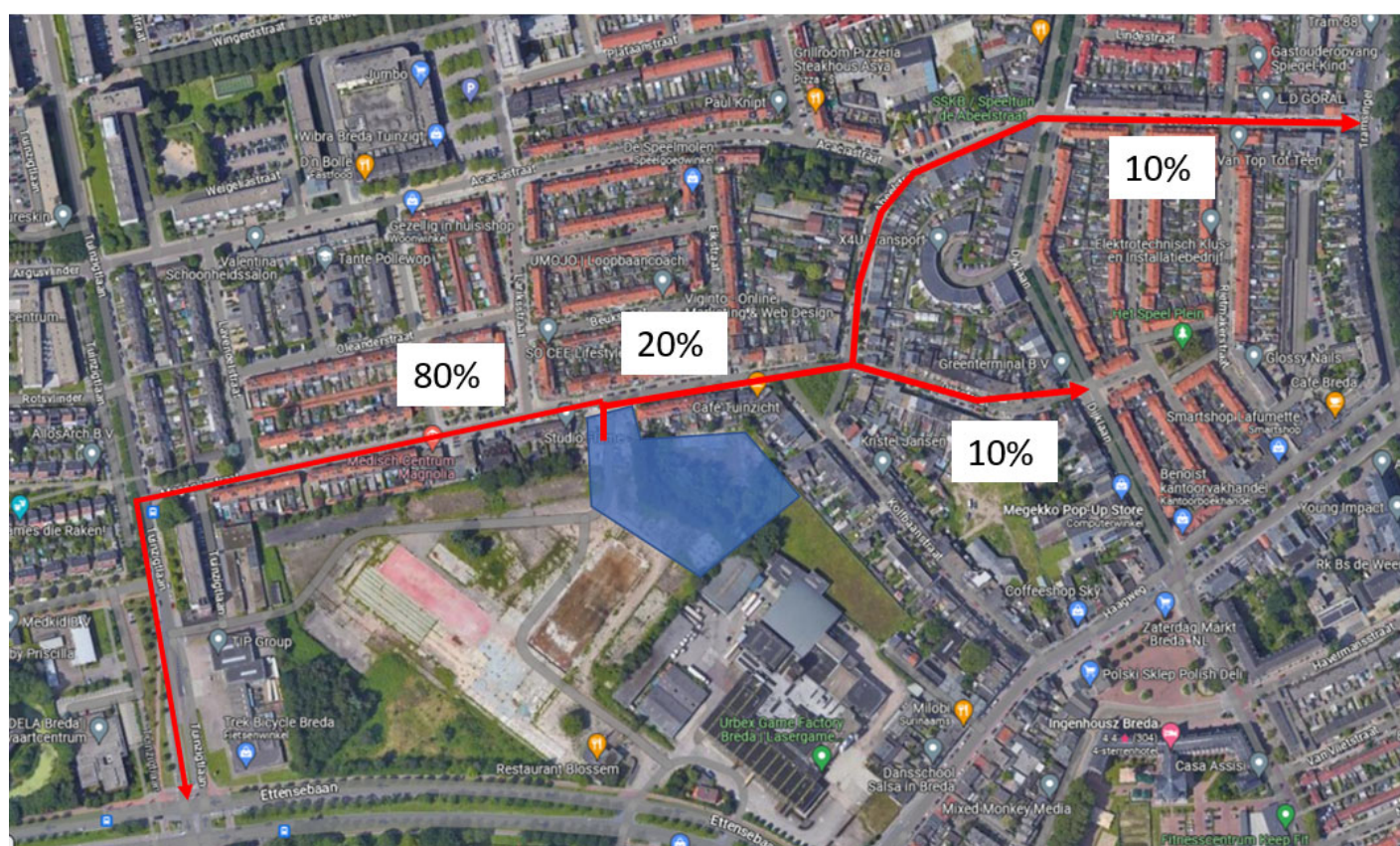
De beoogde ontwikkeling krijgt geen gasaansluiting, zodoende is in de beoogde situatie geen sprake van directe emissies vanuit het plan. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 worden in de gebruiksfasen bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is berekend aan de hand van kencijfers uit CROW publicatie 381. Voor het bepalen van de te hanteren kencijfers wordt voor de gemeente Breda op basis van CBS data een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk' aangehouden. Voor de ligging van het plangebied wordt uitgegaan van 'rest bebouwde kom'. De verkeersgeneratie is weergegeven in Tabel 1 en bedraagt 293 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde).

Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Functie CROW	Norm	Verkeersgeneratie mvt/etmaal (weekdaggemiddelde)
Vrije sector koop	2	Koop huis tussen/hoek	6,8	13,6
Koop vrije sector (grondgebonden) > 90 m ² bvo	13	Koop huis tussen/hoek	6,8	88,4
Sociale koop midden (appartementen) 56 m ² GO	16	Koop appartement midden	5,1	81,6
Grondgebonden woningen (grondgebonden) 77 m ² GO	17	Koop huis tussen/hoek	6,8	115,6
Totaal	48			293

Worst-case is voor de gebruiksfasen ook 2026 als rekenjaar gehanteerd. Dit houdt in dat de realisatiefase en de gebruiksfasen in één berekening zijn uitgevoerd.

Een deel van het verkeer (80%) ontsluit via de Tuinzigtlaan en komt uit op de Ettensebaan. Het andere deel (20%) gaat richting het westen naar de Tramsingel. De verkeersafwikkeling voor de gebruiksfase is weergegeven in Figuur 2. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor de Ettensebaan en de Tramsingel is te vinden op het CIMLK 2022 (<https://www.cimlk.nl/kaart>). Volgens de kaart bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2021 voor de Ettensebaan en de Tramsingel 10.473 en 7.385 respectievelijk voor licht verkeer. Op deze twee wegen 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 2019A (juli 2020), zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de gebruiksfase maximaal 2,2% en maximaal 0,8% licht verkeer toe aan respectievelijk de Ettensebaan en Tramsingel.



Figuur 2 Verkeersafwikkeling

Rekenpunten

Vanwege de ligging nabij de landsgrens zijn er 5 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.