

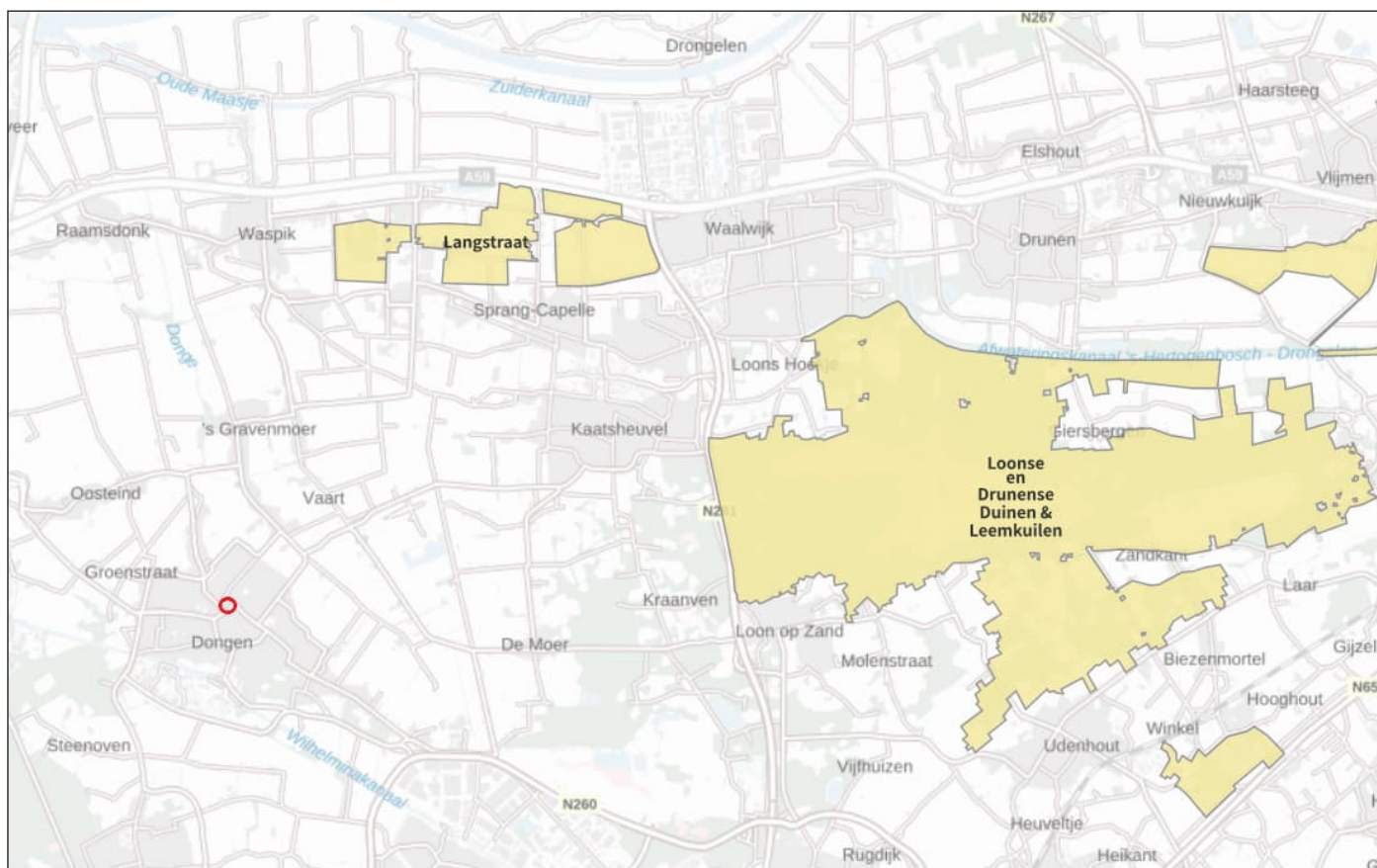
DATUM 26 oktober 2023
KENMERK 20220362
VAN S. Lie

PROJECT Hoge Ham 49 - 53 Dongen
OPDRACHTGEVER Hilva Dongen CV
ONDERWERP Berekening stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENING HOGE HAM 49 - 53 DONGEN

1. INLEIDING

Het voornemen bestaat om aan Hoge Ham 49 – 53 te Dongen de bestaande bebouwing te slopen en 10 woningen 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 Langstraat. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 6 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op (nog) grotere afstand.



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

Met het rekenmodel Aerius (versie 2023) is een berekening 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 Aeries zijn opgenomen in een aparte bijlage.

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 redenen 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

Voor de ontwikkeling vinden sloopwerkzaamheden van de bestaande bebouwing plaats. Een exacte planning is niet bekend, daarom wordt er worst-case van uitgegaan dat de werkzaamheden in 2023 uitgevoerd worden. In de onderstaande tabel zijn de afzonderlijke emissiebronnen voor de sloopfase uitgewerkt welke gebaseerd zijn op vergelijkbare projecten. De uitkomsten op jaarbasis (laatste kolom) zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. 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. 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.

Tabel 1 Materieel inzet sloopwerkzaamheden

Materieel	Stage Klasse	Totaal uren	Literverbruik/uur	Totaal liter verbruik
Sloopwerkzaamheden				
Rupskraan 25 ton	Stage V, 75-560 kW, 2019	60	11	660
Rupskraan 40 ton	Stage V, 75-560 kW, 2019	60	22	1.320
Terreinkraan 60 ton	Stage V, 75-560 kW, 2019	60	10	600
Schransklader	Stage V, 75-560 kW, 2019	60	8	480
Totaal		240		3.060
Aanvoer materialen				
Vrachtwagens			50	100 zware bewegingen
Woon-werkverkeer			250	500 lichte bewegingen

Verkeersafwikkeling

Het verkeer wikkelt via de Jan Willemsstraat en Minister Aalberselaan naar de Monseigneur Poelsstraat. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit 2022 (<https://www.cimlk.nl/kaart>). Volgens de kaart bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2021 voor de Monseigneur Poelsstraat 8.017 voor licht verkeer en 582 voor zwaar verkeer. Op de Monseigneur Poelsstraat 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 Aerijs, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige plan voegt in de sloopfase maximaal 0,02% licht verkeer en maximaal 0,05% zwaar verkeer toe aan de Monseigneur Poelsstraat.

Realisatie woningen

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. 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. Er wordt uitgegaan van het kentel van 3 kg NOx per woning. In zowel het rapport "Methode inschatting depositie woningbouwprojecten" van het RIVM (d.d. 14 november 2019) als in het rapport "Handreiking woningbouw en AERIJS" 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 (bij gebruik van lichte materialen - houtskeletbouw en modulair bouwen - kan de depositie lager zijn). In de beoogde ontwikkeling worden 10 woningen gerealiseerd, hiermee komt de emissie op 10 x 3 kg NOx = 30 kg NOx. Dit is als vlakbron ingevoerd.

Beoogde situatie

Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2023 gehanteerd. Omdat dit hetzelfde jaar is als de sloop- en realisatiefase, zijn beide fases in één berekening uitgevoerd. De woningen worden gasloos gebouwd en kennen derhalve geen gebouwemissies. De bijbehorende verkeersbewegingen leiden wel tot extra stikstofemissie. De verkeersgeneratie is berekend met kencijfers van het CROW (publicatie 381) en wordt berekend voor het beoogde programma van 2 woningen van het woningtype 'koop, huis, tussen/hoek' en 8 woningen van het woningtype 'huur, appartement, midden/goedkoop'. De verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 2. De verkeersgeneratie bedraagt 43,2 mvt/etmaal.

Tabel 2 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling in mvt/etmaal

	Aantal	Kencijfers CROW	Weekdag
Koop, huis, tussenhoek	2	7,2	14,4
Huur, appartement, midden/goedkoop	8	3,6	28,8
Totaal	10		43,2

Verkeersafwikkeling

Het verkeer wikkelt via de Jan Willemenstraat naar de Minister Aalberselaan. Vanaf hier wikkelt 50% (21,6 mvt/etmaal) via de oostelijke richting af richting de Monseigneur Poelstraat. De overige 50% (21,6 mvt/etmaal) wikkelt via de westelijke zijde af richting de Bolkensteeg en Hoge Ham. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze wegen is te vinden op het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit 2022 (<https://www.cimlk.nl/kaart>). Volgens de kaart bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2021 voor de Monseigneur Poelsstraat 8.017 voor licht verkeer en 3.449 voor de Hoge Ham. Op de Monseigneur Poelsstraat en Hoge Ham 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, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige plan voegt in de gebruiksfase maximaal 0,27% licht verkeer toe aan de Monseigneur en maximaal 0,63% zwaar verkeer toe aan de Hoge Ham.

Rekenpunten

Vanwege de ligging nabij de landsgrens zijn er 3 automatisch rekenpunt op Natura 2000-gebieden in het buitenland gegenereerd en toegevoegd aan de berekening.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2023) voor de realisatie- en 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 realisatie- en gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.