

RHO ADVISEURS - MEMO

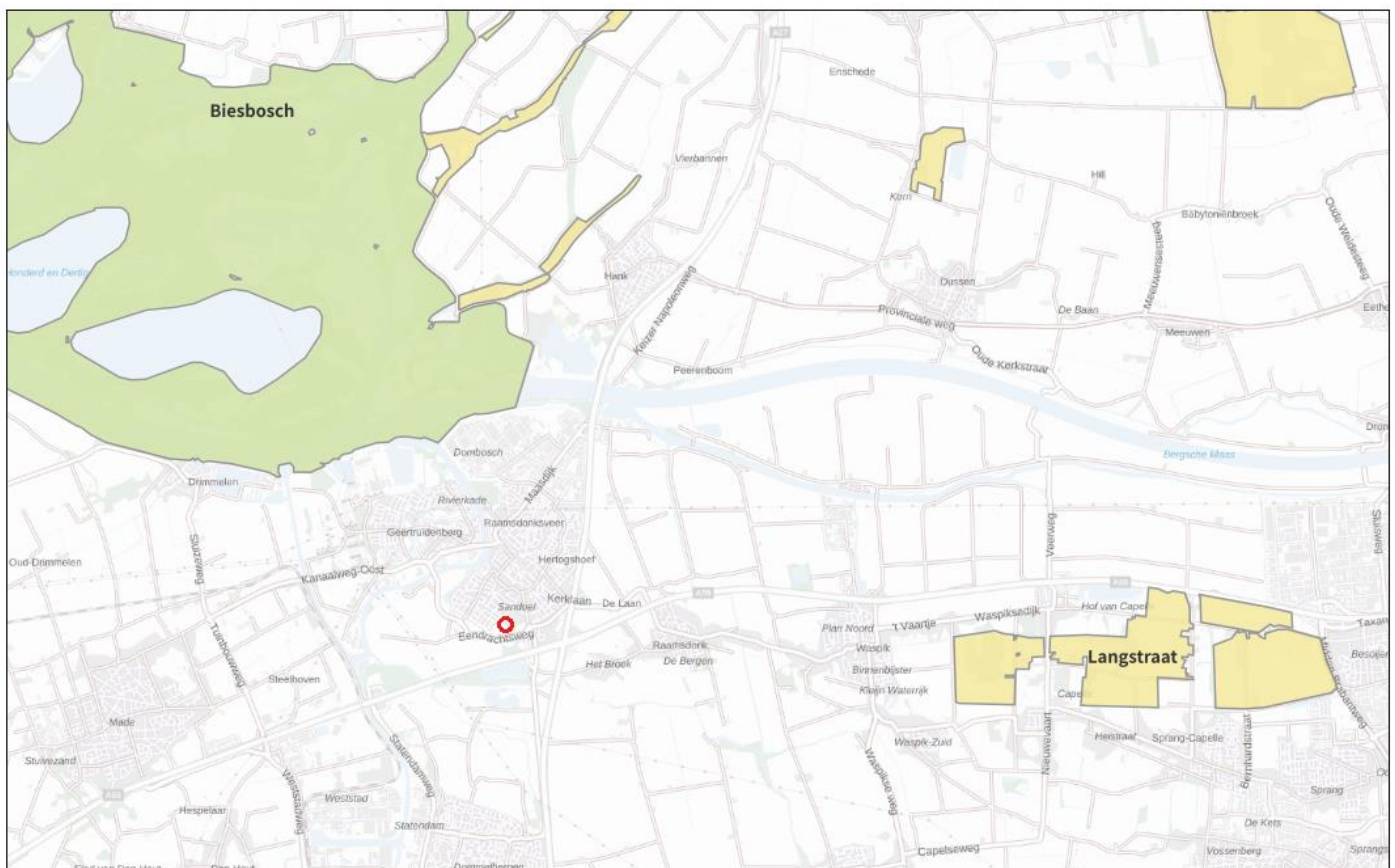
DATUM 27 juli 2022
KENMERK 20220478
VAN S. Lie

PROJECT Parkzicht Raamsdonksveer
OPDRACHTGEVER Gemeente Geertruidenberg
ONDERWERP Berekening stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENING PARKZICHT RAAMSDONKSVEER

1. INLEIDING

Het voornemen bestaat om aan de Parklaan te Raamsdonksveer een school en kinderdagverblijf te realiseren. De toename van verkeer zou kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. De locatie is gelegen op circa 2,6 kilometer van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Biesbosch' en circa 6,3 kilometer van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Langstraat' (zie figuur 1). Met het programma AERIUS Calculator (2021.1) is een berekening uitgevoerd om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming. De berekening is opgenomen in een aparte bijlage.



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

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.

Wet stikstofreductie en natuurverbetering

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) is per 1 juli 2021 van kracht en regelt een vrijstelling van de vergunningplicht in artikel 2.7 lid 2 Wnb voor de aanlegfase van bouwwerkzaamheden. De vrijstelling is verder uitgewerkt in het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn). Eventuele stikstofeffecten van de aanlegfase behoeven daarom niet meer te worden berekend en beoordeeld. Deze vrijstelling geldt alleen voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie en niet voor eventuele andere effecten als gevolg van aanlegwerkzaamheden op Natura-2000 gebieden, zoals verdroging, verstoring etc. Vanwege de afstand van de locatie tot het Natura 2000-gebied van circa 2,6 kilometer en de tussenliggende intensieve bebouwing kunnen dergelijke andersoortige effecten echter op voorhand worden uitgesloten.

3. UITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Door de inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering op 1 juli 2021 geldt er voor de realisatiefase een vrijstelling voor de bouwwerkzaamheden. Deze vrijstelling geldt voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie. Onder de vrijstelling valt onder andere het bouwen en slopen van een bouwwerk en de vervoersbewegingen die samenhangen met de werkzaamheden. Dit zijn ook de bronnen waar emissies te verwachten te zijn in de realisatiefase van de beoogde ontwikkeling. Omdat voor deze werkzaamheden een vrijstelling geldt, is een berekening voor de realisatiefase niet nodig.

Beoogde situatie

Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2022 gehanteerd. De woningen worden gasloos gebouwd en kennen derhalve geen gebouwemissies. De bijbehorende verkeersbewegingen leiden wel tot extra stikstofemissie. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van kencijfers uit CROW-publicatie 381. Hierbij wordt op basis van CBS-data voor de stedelijkheidsgraad van de gemeente Geertruidenberg uitgegaan van 'matig stedelijk' en wordt voor de ligging van het plangebied uitgegaan van 'rest bebouwde kom'. Per kencijfer wordt het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd.

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van een basisschool zijn vanuit het CROW geen kencijfers beschikbaar. Daarom wordt de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van het gegenereerde haal- en brengverkeer en de benodigde parkeerplaatsen voor de werknemers. Voor het bepalen van het gegenereerde verkeer voor het halen en brengen van leerlingen zijn gegevens benodigd omtrent het aantal leerlingen, het percentage leerlingen dat met de auto naar school wordt gebracht, het gemiddelde aantal kinderen per auto en het percentage kinderen dat tijdens de lunch overblijft. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat de toekomstige basisschool 514 leerlingen zal hebben, waarvan 244 onderbouw leerlingen en 270 bovenbouw leerlingen. Verder heeft de ontwikkelaar aangegeven dat in een worst-case situatie naar inschatting minimaal 40% van de leerlingen tijdens de lunch overblijft. Voor de overige benodigde gegevens zijn aannames gemaakt op basis van expert judgement. Tenslotte wordt voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de werknemers een turnover van 1 per parkeerplaats aangehouden.

Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling in mvt/etmaal

Groep	Aantal leerlingen	% begeleid naar school	% begeleid per auto	Blijft over tijdens lunch	Gemiddelde aantal kinderen per auto	Verkeersgeneratie (mvt/etmaal)
Onderbouw	244 leerlingen	80%	45%	40%	1,33	317
Bovenbouw	270 leerlingen	30%	45%	40%	1,18	148,3
Totaal						465,3

In totaal zorgt het halen en brengen van kinderen voor een verkeersgeneratie van 465 mvt/etmaal, zie tabel 1. Daarnaast zorgt het personeel van de basisschool voor een verkeersgeneratie van $(11 \times 2 =) 22$ mvt/etmaal, wat betekent dat de beoogde basisschool zal zorgen voor een verkeersgeneratie van 487 mvt/etmaal op werkdagen. Naast de basisschool betreft de beoogde ontwikkeling ook de aanleg van een kinderdagverblijf. Conform CROW-publicatie 381 dient voor een kinderdagverblijf een kencijfer van 33,05 per 100 m² (bvo) te worden gehanteerd. Met een oppervlakte van 400 m² (bvo) bedraagt de verkeersgeneratie van het beoogde kinderdagverblijf $(400 \times 33,05 / 100 =) 132,2$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag.

Daarnaast wordt binnen het plangebied ook een sporthal ontwikkeld, alhoewel deze ontwikkeling niet is opgenomen in dit bestemmingsplan. De nieuwe sporthal heeft een vloeroppervlakte van 1.056 m². Conform CROW-publicatie 381 wordt voor het bepalen van de verkeersgeneratie van een sporthal een kencijfer van 9,95 per 100 m² (bvo) aangehouden. In de toekomstige situatie zal de beoogde sporthal zorgen voor een verkeersgeneratie van $(1.056 \times 9,95 / 100 =) 105,1$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag.

De totale verkeersgeneratie bedraagt: 487 (school) + 132,2 (kinderdagverblijf) + 105,1 (sporthal) = **724,3 mvt/etmaal**.

Het verkeer wikkelt voor 30% (217,3 mvt/etmaal) af via het zuiden van Parklaan naar Landonk. De overige 70% (507 mvt/etmaal) wikkelt af naar het noorden van Parklaan. Hiervan wikkelt 30% (217,3 mvt/etmaal) af via de Brejaartstraat naar de Sint Jozeflaan. De overige 40% (289,7 mvt/etmaal) wikkelt via de Parklaan en Koningstraat af naar de Wilhelminalaan. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze wegen is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/vierwer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de Sint Jozeflaan 3.591 voor licht verkeer. Voor de Wilhelminalaan bedroeg dit 9.357 licht verkeer. 2020 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, conform de Instructieregels voor Aeries juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de gebruiksfase maximaal 6,1% licht verkeer toe aan de Sint Jozeflaan en maximaal 3,1% licht verkeer aan de Wilhelminalaan.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Voor de realisatiefase geldt een vrijstelling vanuit de Wet stikstofreductie en natuurverbetering. Een berekening voor deze fase is niet nodig. Deze vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase. Uit een berekening met AERIUS Calculator (2021.1) voor de gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekening zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.