

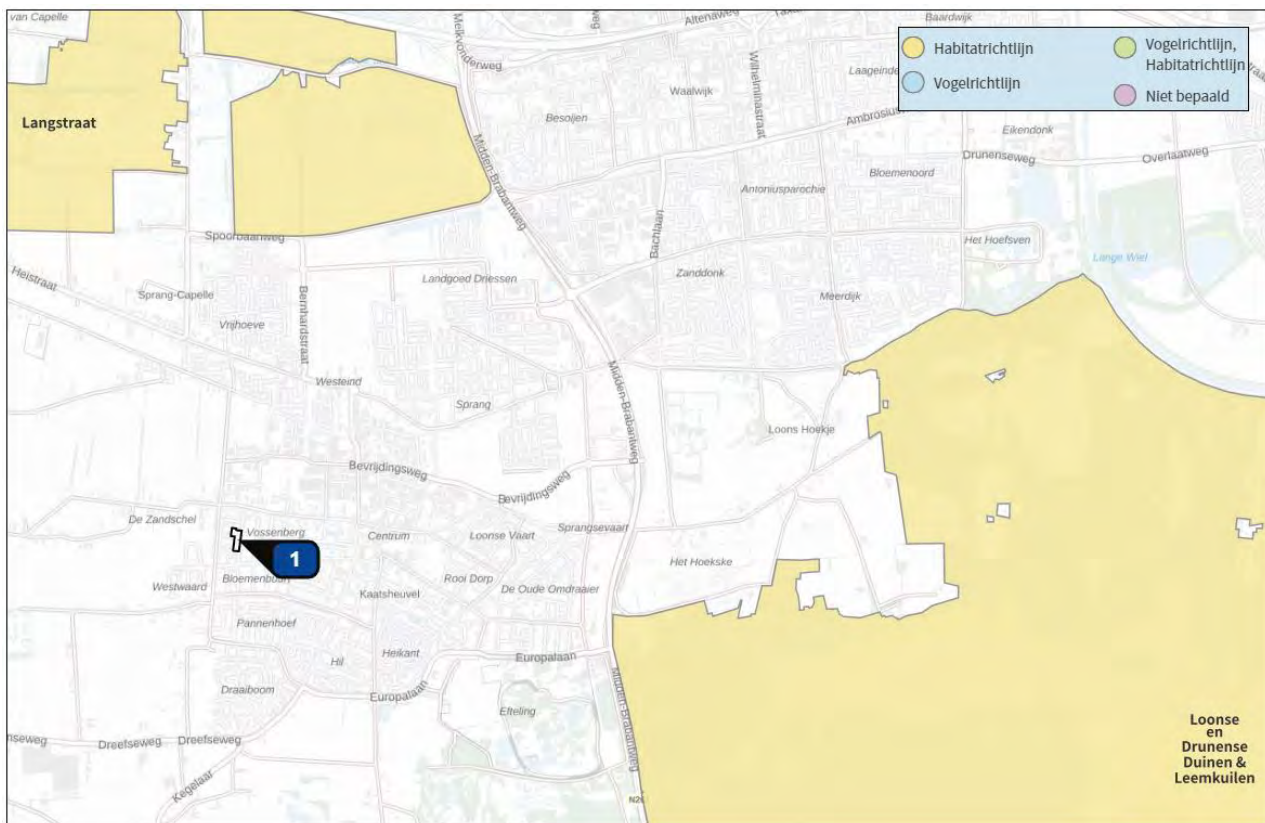
DATUM 11 maart 2025
KENMERK 20240132/190095/
VAN M. van der Wielen, S. Lie
M. Tajqurishi

PROJECT 20240132 De Westkant - Bruintje Beer Kaatsheuvel
OPDRACHTGEVER De Bunte Vastgoed Zuid B.V.

STIKSTOF DE WESTKANT – BRUINTJE BEER KAATSHEUVEL

1. INLEIDING

De opdrachtgever is voornemens om de bebouwing op de voormalige schoollocatie De Westkant en het kinderdagverblijf Bruintje Beer aan de Vossenbergselaan en de President Kennedyplein te Kaatsheuvel te slopen ten behoeve van 36 koopwoningen. De beoogde ontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Omgevingswet, waarbij de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden een rol spelen. Figuur 1 laat de ligging van het projectgebied 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 projectgebied bedraagt 2 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op grotere afstand.



Figuur 1 Ligging projectgebied (gemarkeerd) ten opzichte van Natura 2000-gebied (AERIUS calculator)

Met het rekenmodel Aeries (versie 2024.0.1) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-netwerk in beeld te brengen, daarbij zijn de realisatie- 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

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-gebieden) 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

Referentiesituatie

Sinds de Raad van State uitspraken d.d. 18 december 2024 mag interne saldering uitsluitend betrokken worden in een passende beoordeling. Om die reden is geen referentiesituatie toegepast.

Realisatiefase

Gedurende de realisatiefase is er sprake van inzet van materieel (zoals graafmachines en kranen) en transporten. Op basis van de werkzaamheden voor de sloop en realisatie van De Nieuwe Hallen fase 1 is de inzet van machines en verkeersbewegingen bepaald, zie tabel 1. Het gaat om zowel belaste als stationaire uren. De uitkomsten op jaarbasis zijn ingevoerd in

AERIUS Calculator. Er wordt vanuit gegaan dat de sloop- en bouwwerkzaamheden in 2025 worden uitgevoerd. De sloop- en bouwwerkzaamheden nemen circa 1,5 jaar in beslag. 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.

De ureninzet in de bouwfase is weergegeven in tabel 2. Het gaat om zowel belaste als stationaire uren. De inschatting is gemaakt op basis van referentieprojecten. Voor de bouw van de beoogde ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van een elektrische hijskraan. Omdat deze elektrisch is, heeft dit werktuig geen emissie en hoeft deze niet meegenomen te worden in de berekening. Voor de benodigde stroomvoorziening wordt gewerkt met een (bouw)stroomaansluiting, accupacks of een andere methode, die geen stikstofemissie genereert. Gelet op de aanwezige zandgronden, is het aannemelijk dat gefundeerd wordt op staal. Om die reden is geen rekening gehouden met heiwerkzaamheden. De inzet van het materieel is ingevoerd als vlakbron aangezien dit materieel op het hele terrein werkzaam zal zijn.

Tabel 1 Materieel inzet sloop

Type materiaal	Stageklasse	Duur inzet (uren)	Gemiddeld verbruik (liter/uur)	Verbruik totaal (liter)	AdBlue verbruik
Sloopwerk mobiele kraan	IV, 2014-2018, 220 kW	80	22	1.760	106
Grondwerk afvoer sloopmaterialen graafmachine	IV, 2014-2018, 100 kW	80	10	800	48
Totaal		160		2.560	154

Voor de sloop wordt uitgegaan van 400 lichte en 200 zware verkeersbewegingen per jaar.

Tabel 2 Materieel inzet bouwwerkzaamheden 2025

Type materiaal	Stageklasse	Duur inzet (uren)	Gemiddeld verbruik (liter/uur)	Verbruik totaal (liter)	AdBlue verbruik
Betonpomp	IV, 2014-2018, 200 kW	40	20	800	48
Graafmachine	IV, 2014-2018, 120 kW	120	12	1.440	86
Hijskraan	Elektrisch	-	-	-	-
Totaal 75-560 kW		160		2.240	134
Hoogwerker	IV, 2014-2018, 60 kW	130	6	780	47
Mini-graafmachine	IV, 2014-2018, 70 kW	130	7	910	55
Mini-heftruck	IV, 2014-2018, 55 kW	220	5,5	1.210	73
Totaal 56-75 kW		480		2.900	174
Overige werktuigen	IV, 2014-2018 <56 kW	97	1,7	165	-

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling wordt uitgegaan van 2.000 lichte, 500 middelzware en 1.000 zware verkeersbewegingen per jaar. Ten behoeve van het manoeuvreren van de vrachtwagens binnen het projectgebied is een

lijnbron met 'stagnerend verkeer' toegevoegd. Ook in de realisatiefase is rekening gehouden met de *koude start*¹. Dit zijn er in totaal maximaal 1.200 koude starts per jaar (zowel voor de sloop- als voor de bouwwerkzaamheden). Het uitgangspunt is dat uitsluitend het lichte verkeer een koude start genereert, omdat het zware verkeer binnen 2 uur weer vertrokken is van de bouwplaats.

Ten behoeve van het laden en lossen is uitgegaan van stationaire emissies. Uitgaande van gemiddeld 10 minuten stationair draaien per vracht, is sprake van $850 \times 10 = 8.500$ minuten, oftewel maximaal 142 uur. De emissiefactor voor stationaire emissies bedraagt anno 2025 0,90 g NH₃/uur en 92,5 g NO_x/uur. Daarmee is de totale emissie 0,13 kg NH₃/uur en 13,1 kg NO_x/jaar.

Verkeersafwikkeling realisatiefase

Uitgangspunt is dat verkeer zich afwikkelt via de Beethovenstraat, Sweensstraat en Europalaan. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit 2023 (<https://www.cimlk.nl/kaart>). Volgens de kaart bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2023 op de Europalaan circa 9.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op de Europalaan 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 Aerius, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de realisatiefase maximaal enkele procentpunten toe aan de Europalaan, waardoor de toename opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Gebruiksfase

De beoogde ontwikkeling bestaat uit 36 woningen. De woningen worden niet aangesloten op het gas, zodoende is in de beoogde situatie geen sprake van directe emissies vanuit het project. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-netwerk worden in de gebruiksfase bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is gebruik gemaakt van kencijfers afkomstig uit CROW-publicatie 744. Voor het bepalen van de te hanteren kencijfers wordt op basis van CBS-data voor de gemeente Loon op Zand een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk' aangehouden. De ligging van het plangebied is gedefinieerd als 'rest bebouwde kom'. Uit de 'Uitwerking Parkeerbeleid Loon op Zand' blijkt dat het midden van de bandbreedte dient te worden aangehouden.

Tabel 3 Verkeersgeneratie beoogde situatie

Beoogde situatie				
Functie	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie	
			Weekdag	Werkdag
Koop, appartement, <75 m ² bvo	6	4,9	29,4	32,6
Koop, appartement, <75 m ² bvo	12	4,9	58,8	65,3
Koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	2	5,6	11,2	12,4
Koop, appartement, >100 m ² bvo	2	7,1	14,2	15,8
Koop, huis, tussen/hoek	14	7,1	99,4	110,3
Totaal beoogd	36		213	236,4

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

De verkeersaantrekkende werking bedraagt circa 213 verkeersbewegingen per etmaal. Tevens is rekening gehouden met 0,02 vrachtwagenbeweging per woning, hetgeen resulteert in 0,72 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

Voor het aantal koude starts is het uitgangspunt dat alle vertrekkende lichte verkeersbewegingen leiden tot een koude start. Dat komt neer op 107 koude starts per etmaal.

Voor de verkeersverdeling zijn de volgende uitgangspunten gedaan:

- 1/3^e van het verkeer wikkelt af naar het centrum voor dagelijkse boodschappen, bezoek aan voorzieningen of onderwijs. Dit verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld op de Hoofdstraat;
- 1/3^e van het verkeer wikkelt af in noordelijke richting en gaat op de Sweetsstraat op in het heersende verkeersbeeld;
- 1/3^e van het verkeer wikkelt af in zuidelijke richting en gaat op de Europalaan op in het heersende verkeersbeeld.

Dit betreft een sterk vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid, maar andere uitgangspunten leiden in dit opzicht niet tot andere resultaten. De genoemde wegen hebben een intensiteit van meer dan 2.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waardoor het extra verkeer als gevolg van het project opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Het rekenjaar betreft 2026.

REKENPUNTEN

Vanwege de ligging nabij de landsgrens zijn er 2 rekenpunten op Natura 2000-gebieden in het buitenland automatisch gegenereerd en toegevoegd aan de berekening.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2024.0.1) voor de realisatiefase en gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Voor de bouwphase is uitgegaan van ten minste Stage IV materieel met 6% AdBlue.

Op basis van de berekening zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de realisatiefase en gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Omgevingswet.