

DATUM 22 januari 2022
VAN Stephany Lie

PROJECT Sint Clemenskerk
OPDRACHTGEVER Chopin Project B.V.

STIKSTOFBEREKENINGEN SINT CLEMENSKERK

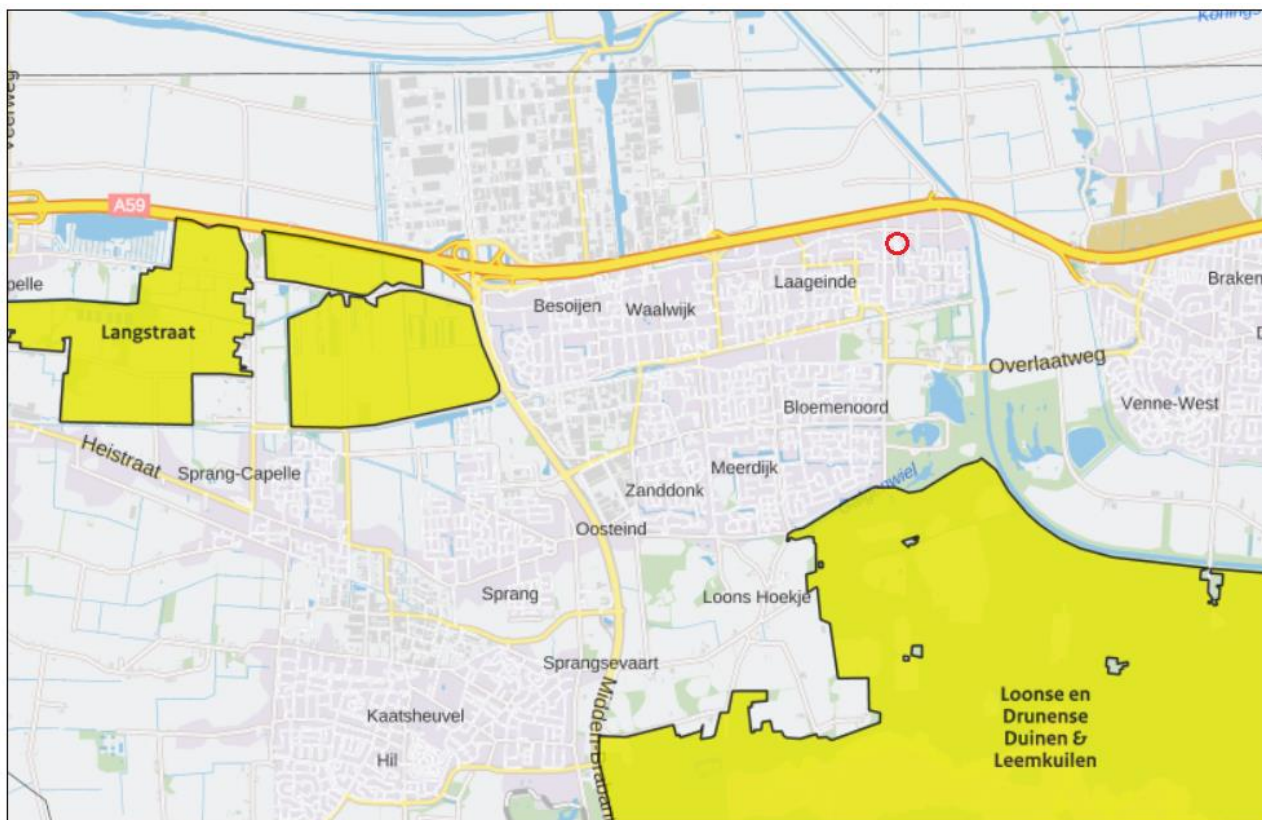
1. INLEIDING

Het voornemen is om de Sint-Clemenskerk en pastorie te transformeren en op hetzelfde perceel ook nieuwbouw te realiseren. Momenteel zijn de kerk en pastorie nog in gebruik. Deze zullen worden herontwikkeld naar in totaal 23 appartementen. Daarnaast wordt nieuwbouw gerealiseerd. Daarbij zijn twee scenario's relevant:

- Scenario A: 23 appartementen in de kerk en de pastorie en 66 woonzorgappartementen.
- Scenario B: 23 appartementen in de kerk en de pastorie, 14 koopappartementen in bouwdeel A en 52 woonzorgappartementen in bouwdelen B en C.

Scenario B zorgt van de twee scenario's voor de grootste verkeersgeneratie met 332 mvt/etmaal. Dit maximale scenario is dan ook berekend.

De beoogde herontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Wet natuurbescherming, waarbij de mogelijk 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 verzuringsgevoelige habitats betreft het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 2 kilometer. De locatie is gelegen op circa 3,5 kilometer van Natura 2000-gebied Langstraat. De andere Natura 2000-gebieden met verzuringsgevoelige habitats liggen op (nog) grotere afstand.



Figuur 1 Locatie beoogde ontwikkeling (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (AERIUS calculator)

Met het rekenmodel Aeries (versie 20 januari 2022) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij is de gebruiksfase (na oplevering van de beoogde ontwikkeling) voor scenario B beschouwd. Voor de realisatiefase geldt een vrijstelling, hier wordt nader op ingegaan in deze notitie. 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 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 gehele 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

Het doel van de wet stikstofreductie en natuurverbetering is om de stikstofuitstoot te verlagen en de natuur te verbeteren. Het wetsvoorstel bevat een gedeeltelijke vrijstelling van de natuurvergunningsplicht voor de bouwsector. De vrijstelling geldt voor bouwactiviteiten in de bouw-, aanleg- en sloopfase, waarin emissies tijdelijk en beperkt zijn. Deze vrijstelling maakt vergunningverlening voor de aanleg/bouw van onder andere woningen, utiliteitsbouw, energieprojecten en activiteiten in de grond-, weg- en waterbouw makkelijker. Deze vrijstelling geldt alleen voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie en niet voor eventuele andere effecten als gevolg van het project op Natura-2000 gebieden (bijvoorbeeld verstoring). De vrijstelling is verder uitgewerkt in het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn). Deze wet is op 1 juli 2021 in werking getreden.

3. BEREKENINGSUITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Door de inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering op 1 juli 2021 geldt er voor de aanlegfase 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.

Gebruiksfase

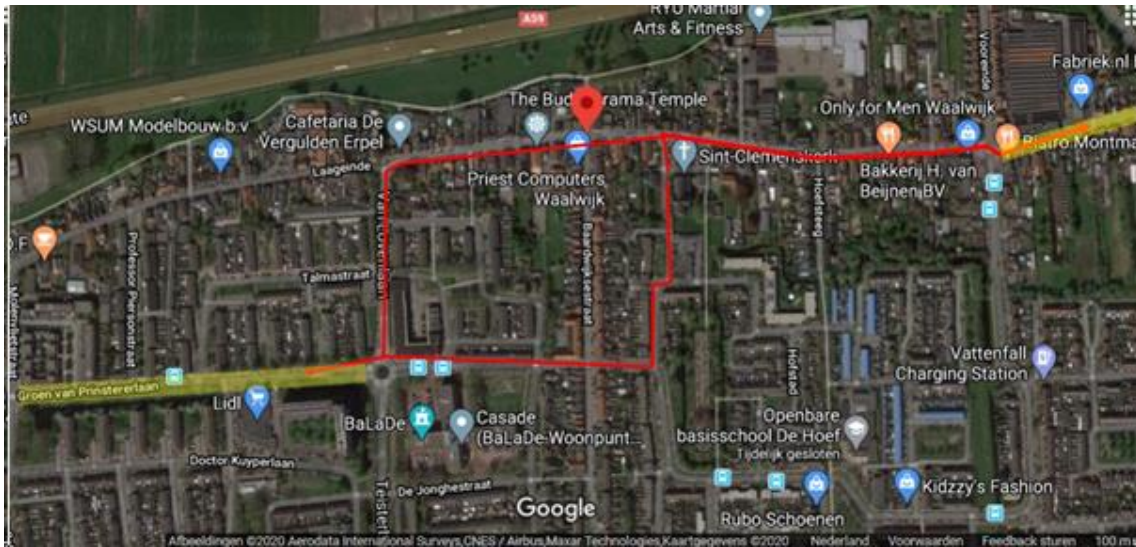
Om de verkeersgeneratie te bepalen wordt uitgegaan van CROW publicatie 381. Per functie wordt hierbij een bandbreedte gegeven voor de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag. Daarbij wordt uitgegaan van de ligging van het gebied en de stedelijkheidsgraad van de locatie. De betreffende ontwikkeling ligt in het gebied “rest bebouwde kom” (indeling conform parkeerbeleid gemeente Waalwijk 2015). Het CBS heeft aan het gebied verder een stedelijkheidsgraad toegekend van “sterk stedelijk”. Voor het bepalen van de bandbreedte wordt uitgegaan van een worst-case situatie. Dat betekent dat wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie aan de bovenkant van de bandbreedte.

Tabel 1: Verkeersgeneratie scenario B

	aantal	maximale bandbreedte verkeersgeneratie (weekdag)	
		max	Totaal max
Middeldure koopappartementen Bouwdeel A	14	6,0	84
Woonzorgappartementen Bouwdeel B (verplegingstehuis)	28	2,1	58,8
Woonzorgappartementen Bouwdeel C (verplegingstehuis)	24	2,1	50,4
Middeldure koopappartementen Kerk	17	6,0	102
Middeldure koopappartementen Pastorie	6	6,0	36
Totaal	89		331,2

In scenario B genereert de ontwikkeling een gemiddelde weekdagintensiteit van 331,2 mvt/etmaal, afgerond 332 mvt/etmaal. Aangezien het bestemmingsplan voorziet in het direct mogelijk maken van scenario B wordt uitgegaan van deze maximale verkeersgeneratie in het kader van het planvoornemen.

Het verkeer wikkelt zich voor 50% af ten westen van het plangebied via de Loeffstraat en de Van Lovenlaan. De andere 50% wikkelt ten oosten van het plangebied af via de Loeffstraat en Hoogeinde. Uit de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat op deze kruispunten het extra verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. Vanaf de ontwikkellocatie kan op verschillende manieren van en naar het plangebied worden gereden. Daarvoor zullen veelal de Loeffstraat ten noorden van het plan en de Pastoor van der Zijlestraat gebruikt worden. Figuur 2 geeft een overzicht van de verkeersrouting, uitgangspunt daarbij is dat grofweg de helft van het verkeer in oostelijke richting rijdt en de andere helft in westelijke richting (veelal gebruik makend van de Loeffstraat).



Figuur 2 Geel gearceerd: gaat op in heersende verkeersbeeld

Te zien is waar het verkeer van de ontwikkeling op gaat in het heersende verkeersbeeld (geel gearceerd). In dit geval ter hoogte van de rotonde met de Groen van Prinstererlaan voor verkeer in westelijke richting en ter hoogte het kruispunt met het Vooreinde voor verkeer in oostelijke richting. Zowel vanaf de rotonde met de Groen van Prinstererlaan als ter hoogte van het kruispunt met het Vooreinde komt er relatief veel verkeer bij uit de omliggende straten waardoor deze wegen vanaf hier fungeren als verzamelweg en daarmee het verkeer van de ontwikkeling relatief gezien gering is ten opzichte van het totaal aan verkeer.

Voor de gebruiksfase is 2023 als rekenjaar aangehouden. Dat rekenjaar genereert voor het verkeer de hoogste emissies (worstcase). Wanneer een rekenjaar verder in de toekomst ligt, worden de emissies lager door een toename van elektrisch rijden en schonere technieken.

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 (20 januari 2022) 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 is uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.