

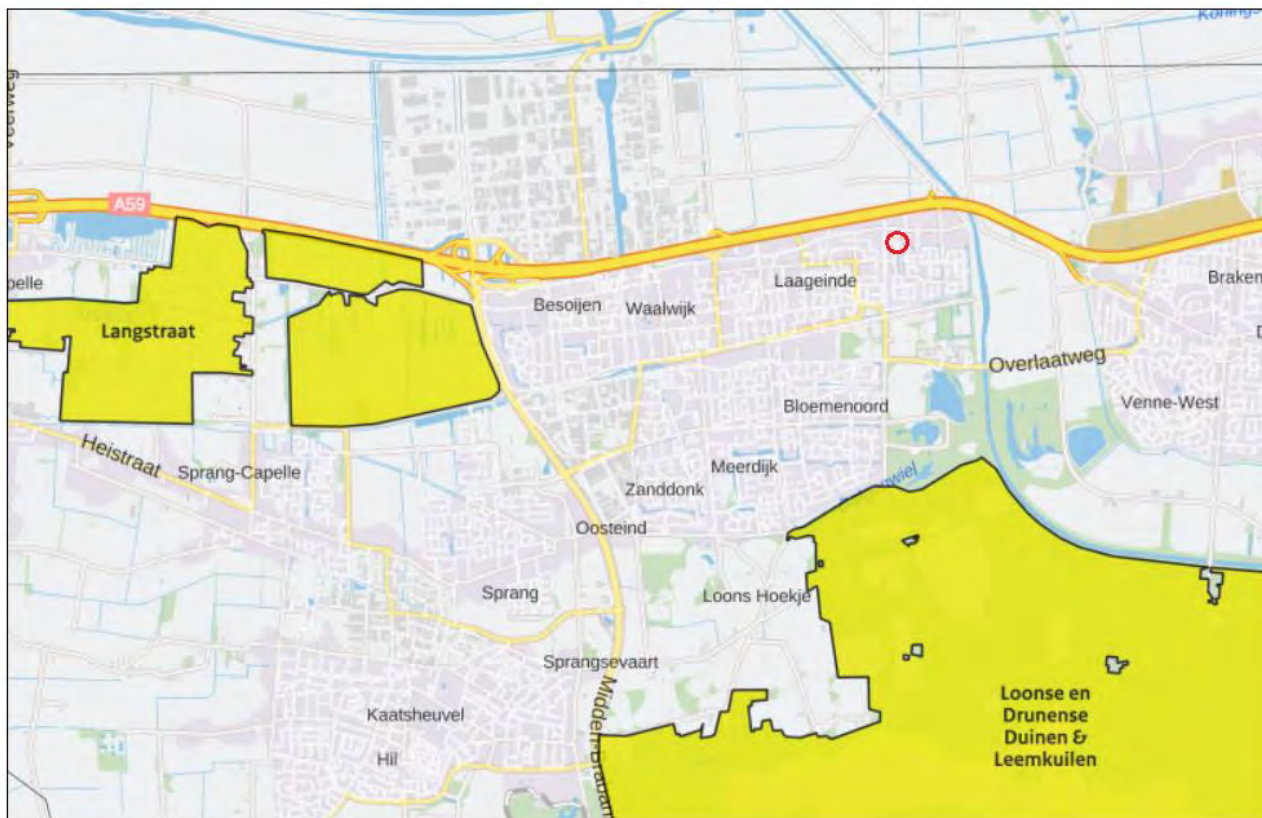
DATUM 30 november 2022
VAN Stephany Lie

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 met daarin 14 appartementen en 46 woonzorgappartementen. Daarmee komt het totaal op 83 woon(zorg)appartementen. 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 2021.2) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen, daarbij is 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

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 bevat 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). Uit een recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat de vrijstelling in deze vorm juridisch niet houdbaar is. Om deze reden zijn in deze notitie ook berekeningen voor de realisatiefase opgenomen.

3. BEREKENINGSUITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

In de onderstaande tabellen zijn de afzonderlijke emissiebronnen per realisatiejaar uitgewerkt welke gebaseerd zijn informatie vanuit vergelijkbare projecten. De werkzaamheden starten in 2023 en eindigen in 2025. 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 beoogde ontwikkeling 2023

Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draaiuren tijdens bouwfase	Verbruik per liter	Totaal liter verbruik	AdBlue verbruik
Herontwikkeling kerk en pastorie (23 appartementen) 2023					
Hoogwerker	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	30	15	450	31
Verreiker	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	16	20	320	22
Mobiele kraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	50	20	1.000	70
Totaal				1.770	123
Realisatie 20 appartementen 2023					
Betonmixer	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	115	25	2.875	201
Betonstorter/pomp	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	37	25	925	64
Graafmachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	112	25	2.800	196
Kiepbak	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	13	20	260	18
Hijskraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	126	15	1.890	132
Minigraver	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	37	25	925	64
Totaal				9.675	675
Aanvoer materialen					
Vrachtwagens		500 vrachtwagens		1.000 zware bewegingen	
Woon-werkverkeer		1.250 busjes		2.500 lichte bewegingen	

Tabel 2 Materieel inzet beoogde ontwikkeling 2024

Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draaiuren tijdens bouwfase	Verbruik per liter	Totaal liter verbruik	AdBlue verbruik
Realisatie 20 appartementen 2024					
Betonmixer	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	115	25	2.875	201
Betonstorter/pomp	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	37	25	925	64
Graafmachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	112	25	2.800	196
Kiepbak	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	13	20	260	18
Hijskraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	126	15	1.890	132

Minigraver	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	37	25	925	64
Totaal				9.675	675
Aanvoer materialen					
Vrachtwagens	475 vrachtwagens		950 zware bewegingen		
Woon-werkverkeer	1.000 busjes		2.000 lichte bewegingen		

Tabel 3 Materieel inzet beoogde ontwikkeling 2025

Type werktuig	Stage klasse	Totaal aantal draaiuren tijdens bouwfase	Verbruik per liter	Totaal liter verbruik	AdBlue verbruik
Realisatie 20 appartementen 2024					
Betonmixer	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	115	25	2.875	201
Betonstorter/pomp	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	37	25	925	64
Graafmachine	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	112	25	2.800	196
Kiepbak	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	13	20	260	18
Hijskraan	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	126	15	1.890	132
Minigraver	IV, 75-560 kW, bouwjaar 2014-2018	37	25	925	64
Totaal				9.675	675
Aanvoer materialen					
Vrachtwagens	475 vrachtwagens		950 zware bewegingen		
Woon-werkverkeer	1.000 busjes		2.000 lichte bewegingen		

Het verkeer wikkelt via de Doctor Schaepmanlaan en Doctor Ariensstraat af op de Strauslaan. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de Strauslaan 9.415 voor licht verkeer en 136 voor zwaar verkeer. Op de Strauslaan 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.

Gebruiksfasen

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.

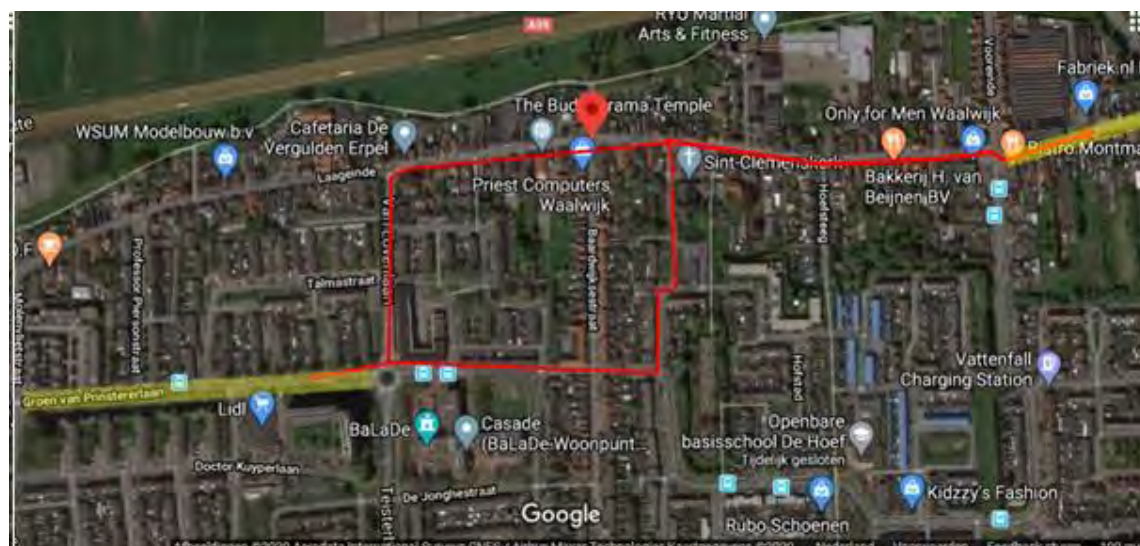
Tabel 4 Verkeersgeneratie

	Aantal	Maximale bandbreedte verkeersgeneratie (weekdag)	
		max	Totaal max
Zorgwoningen (verpleeghuis)	46	2,1	96,6

Middeldure koopappartementen	37	6,0	222
Totaal	83		318,6

De nieuwe ontwikkeling genereert hiermee een gemiddelde weekdagintensiteit van 318,6 mvt/etmaal.

Het verkeer wikkelt zich voor 50% (159,3 mvt/etmaal) af ten westen van het plangebied via de Loeffstraat en de Van Lovenlaan. De andere 50% (159,3 mvt/etmaal) 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 verkeersroutering, 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 2026 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

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (2021.2) 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 significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de realisatie- en gebruiksfase is uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.