

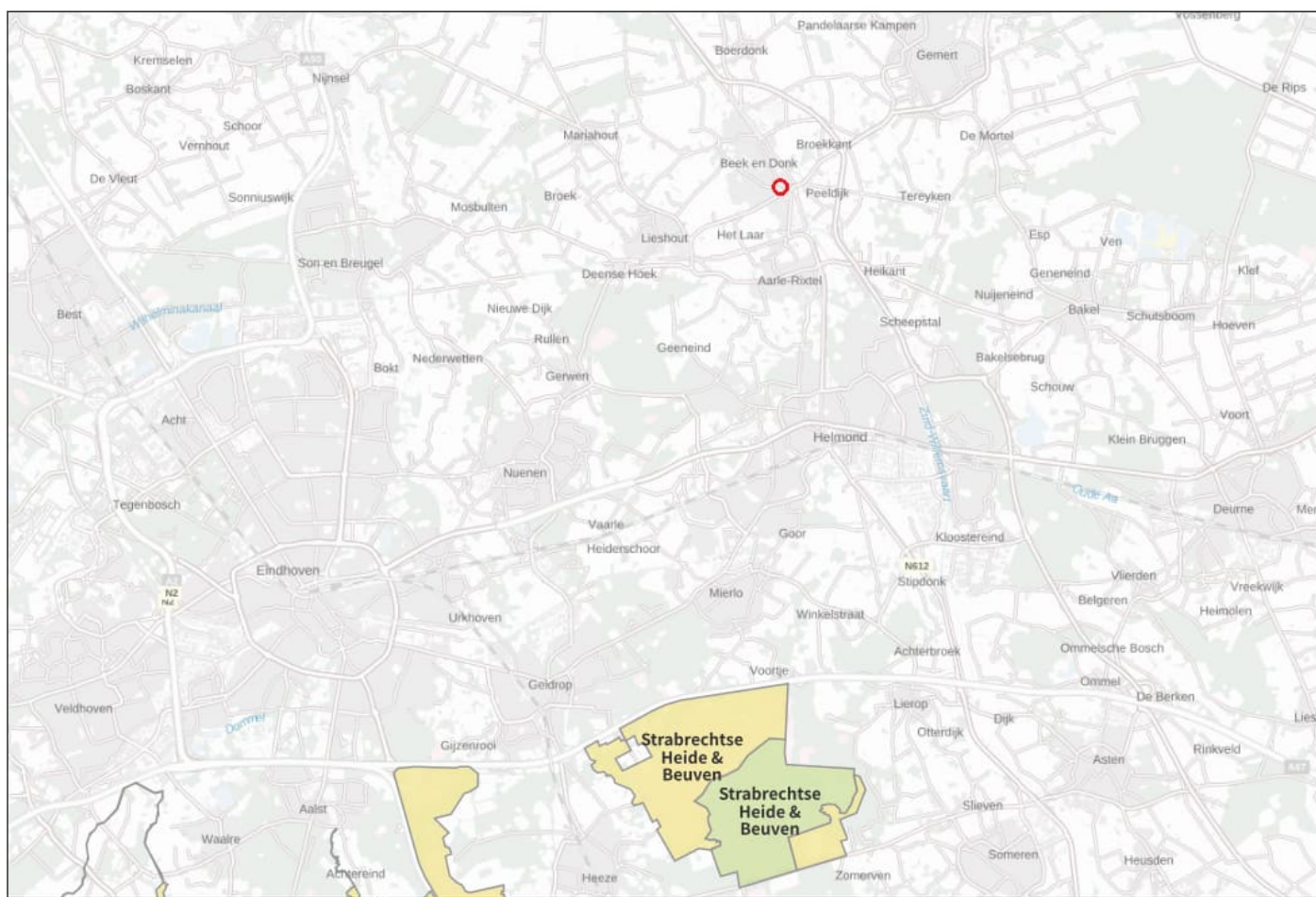
DATUM 03 februari 2023
KENMERK 20221451
VAN S. Lie
M. Tajqurishi

PROJECT BP Kerkstraat 22 Beek en Donk herontwikkeling
OPDRACHTGEVER J.T.M. Schepers en A.M.F. Vialle
ONDERWERP Berekening stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENING BP KERKSTRAAT 22 BEEK EN DONK HERONTWIKKELING

1. INLEIDING

Het voornemen bestaat om aan de Kerkstraat 22 te Beek en Donk de bestaande bouw te slopen en 6 appartementen voor senioren 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 Strabrechtse Heide & Beuven. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt circa 12 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 Aeries (versie 2022) 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 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.

3. UITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

Voor de ontwikkeling vinden sloopwerkzaamheden van de bestaande bebouwing plaats. Een exacte planning is niet bekend, daarom wordt ervan uitgegaan dat de werkzaamheden in 2023 uitgevoerd worden. Wanneer de werkzaamheden verder in de toekomst liggen, worden de emissies lager door een toename van elektrisch rijden en schonere technieken. In de onderstaande tabel zijn de afzonderlijke emissiebronnen voor de sloopfase uitgewerkt welke gebaseerd zijn vergelijkbare projecten. De uitkomsten op jaarbasis 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 2024

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
Schranklader	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

De verkeersstromen zijn in het rekenmodel ingevoerd als lijnbron. De verkeerstoename door een project wordt in de berekeningen meegenomen tot het extra verkeer opgaat in het 'heersende verkeersbeeld'. Volgens de 'instructie gegevensinvoer Aerius' wil zeggen dat 'het extra verkeer door zijn snelheid en rij- en stopgedrag zich niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt'. Hierbij weegt ook de verhouding mee tussen de hoeveelheid extra verkeer en het reeds op de weg aanwezige verkeer. Bij de modellering in Aerius is er van uitgegaan dat het verkeer wordt afgewikkeld via de Kerkstraat richting de N615. Op de N615 gaan de vervoersbewegingen op in het heersende verkeersbeeld.

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 kental 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 AERIUS" 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). Er wordt alsnog worst-case uitgegaan van 150 lichte bewegingen per woning en 25 zware bewegingen. Voor de ontwikkeling van 6 woningen komen de verkeersgeneratie voor de realisatie op 900 lichte bewegingen en 150 zware bewegingen per jaar. Dit is ingevoerd als lijnbron. In de beoogde ontwikkeling worden 6 woningen gerealiseerd, hiermee komt de emissie op $6 \times 3 \text{ kg NOx} = 18 \text{ kg NOx}$. Dit is als vlakbron ingevoerd.

Beoogde situatie

Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2023 gehanteerd. Omdat dit hetzelfde jaar is als de realisatiefase, zijn beide fases in 1 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). Voor de gemeente Laarbeek geldt een stedelijkheidsgraad van weinig stedelijk, voor de ligging is uitgegaan van schil centrum. Er is worst-case uitgegaan van 6 dure koop appartementen. De verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 2. De verkeersgeneratie bedraagt (afgerond) 47 mvt/etmaal.

Tabel 2 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling in mvt/etmaal

Functietype	Aantal	Kencijfers CROW	Weekdag
Koop, appartement, duur	6	7,7	47

Het verkeer wikkelt op dezelfde wijze af als in de realisatiefase. Op de N615 gaan de vervoersbewegingen op in het heersende verkeersbeeld.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2022) 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.