

DATUM 16 april 2024
KENMERK 20181199
VAN S. Lie

PROJECT Middelharnis Spuiplein BP
OPDRACHTGEVER Gemeente Goeree-Overflakkee
ONDERWERP Berekeningen stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENINGEN MIDDELHARNIS SPUIPLEIN BP

1. INLEIDING

Aan het Spuiplein in Middelharnis worden 23 woningen met voorzieningen (zoals parkeerplaatsen), een voetgangersbrug en 112 parkeerplaatsen ten noorden van de Sommelsdijkse haven gerealiseerd. Het plan past niet in het vigerende bestemmingsplan, er is daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld. 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 2 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 Grevelingen. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 6,4 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op (nog) grotere afstand.



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

Met het rekenmodel Aeries (versie 2023.2) zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 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

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

Worst-case is de aanname gedaan dat de werkzaamheden in 2024 uitgevoerd zullen worden. Naarmate de bouwwerkzaamheden verder in de toekomst liggen, worden de emissies ten gevolge van transportbewegingen lager, omdat het rekenmodel uitgaat van toepassing van schonere technieken in de toekomst. In tabel 1 zijn de afzonderlijke emissiebronnen ten behoeve van de voetgangersbrug uitgewerkt die gebaseerd zijn op de informatie vanuit de ontwikkelaar, zie bijlage 1. In tabel 2 zijn de emissiebronnen voor het parkeerterrein uitgewerkt, deze informatie is gebaseerd op soortgelijke projecten. 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. Ten behoeve van het manoeuvreren en laden en lossen van vrachtwagens is een extra lijnbron ingetekend met 100% stagnatie.

Tabel 1 Materieel inzet realisatie voetgangersbrug

Materieel	Stage Klasse	Vermogen kW	Totaal uren	Liter-verbruik / uur	Totaal liter verbruik
Mobiele kraan 15 ton	Stage V, 75-560 kW, >2019	130	40	10	400
Rupskraan 25 ton	Stage V, 75-560 kW, >2019	145	24	18	432
Autokraan 6x6 autokraan	Stage V, 75-560 kW, >2019	295	8	10	80
Totaal stage V			72		912
Telescoopkraan 400 ton	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	450	8	20	160
Aanvoer materialen					
Woon-werkverkeer				100 lichte bewegingen	
Vrachtwagens				18 zware bewegingen	

Tabel 2 Materieel inzet realisatie parkeerterrein

Materieel	Stage Klasse	Vermogen kW	Totaal uren	Literverbruik / uur	Totaal liter verbruik
Mobiele kraan 18 ton draaikantelstuk	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	105	32	8	256
Loader 4000 liter	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	189	44	12	528
Bulldozer	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	127	26	7	182
Mobiele trilwals 14 ton	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	117	40	8	320
Totaal 75-560 kW			142		1.286
Midgraver 8 ton	Stage IV, <56 kW, 2014-2018	52	28	4	112
Minigraver 1,5 ton	Stage IV, <56 kW, 2014-2018	18	24	2	48
Totaal <56 kW			194		160
Aanvoer materialen					
Woon-werkverkeer				420 lichte bewegingen	
Vrachtwagens				224 zware bewegingen	

Voor de 23 woningen wordt uitgegaan van het kentel van 3 kg NO_x 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 hetzelfde 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.

De totale emissies voor de ontwikkeling komen hiermee op (3 x 23 =) 69 kg NO_x, (150 x 23 =) 3.450 lichte bewegingen en (25 x 23 =) 575 zware bewegingen.

Verkeersafwikkeling

Het verkeer wikkelt via de Joost van den Vondellaan, Gedempt Kanaal en Langeweg af naar de kruising met Koningin Julianaweg. 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 2022 voor de Koningin Julianaweg 7.351 voor licht verkeer en 184 voor zwaar verkeer. Op de Koningin Julianaweg 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, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige plan voegt in de realisatiefase maximaal 0,1% licht verkeer en maximaal 0,9% zwaar verkeer toe aan de Koningin Julianaweg.

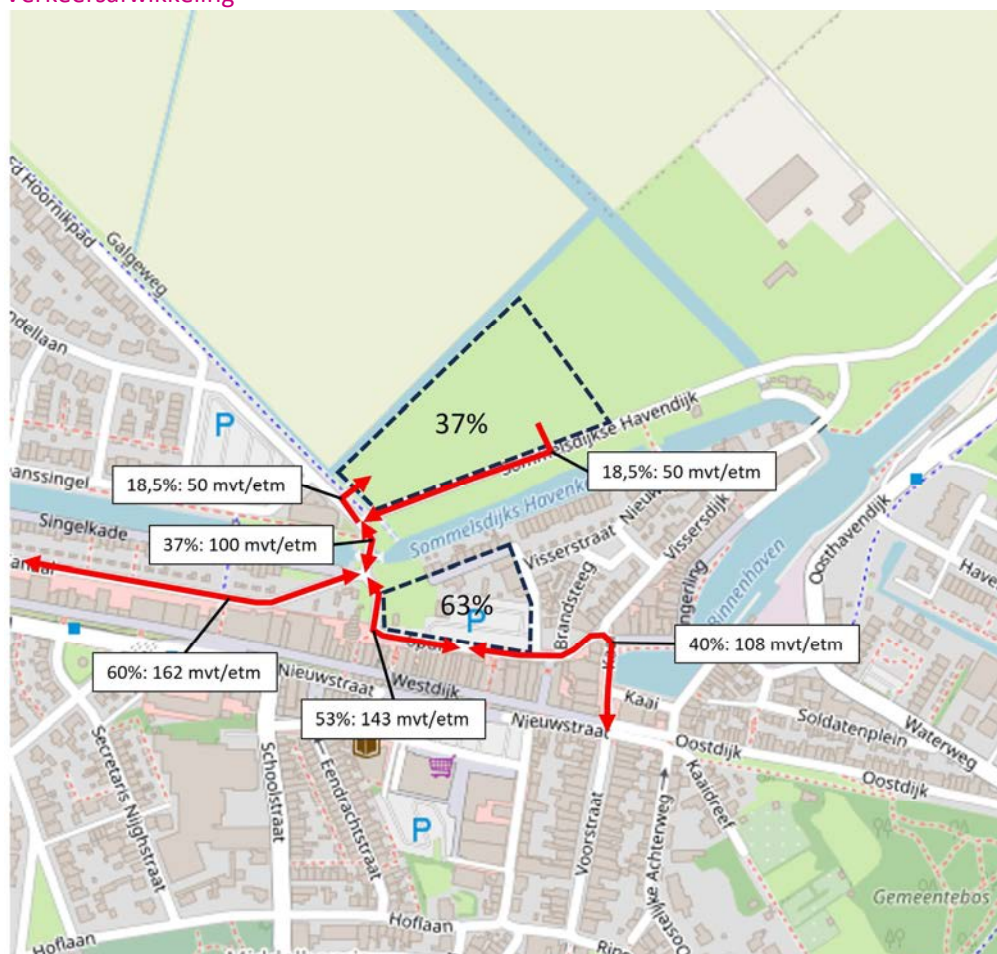
Gebruiksfas

Voor de gebruiksfas is het rekenjaar 2025 gehanteerd. De ontwikkeling krijgt geen gasaansluiting, zodoende is in de beoogde situatie geen sprake van directe emissies vanuit het plan. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 worden in de gebruiksfas bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Als gevolg van de ontwikkeling van 23 woningen zal er sprake zijn van een verkeerstoename. Naast de beoogde woningen geldt ook dat de restcapaciteit van 11 parkeerplaatsen een verkeersaantrekkende werking heeft. Deze parkeerplaatsen worden namelijk ingezet voor de opvang van de parkeerbehoefte van het centrumgebied van Middelharnis. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie per parkeerplaats wordt gebruik gemaakt van een turnover. Naar verwachting worden de beschikbare parkeerplaatsen met name door bezoekers van het centrum gebruikt gedurende op zaterdag. Gedurende de rest van de week worden deze parkeerplaatsen aanzienlijk minder gebruikt. Rekening houdend met aankomst en vertrek leidt dit tot een verkeersgeneratie van 9,1 voertuigbewegingen per parkeerplaats. Op basis van de CROW kencijfers is de verkeersgeneratie gedurende een gemiddelde weekdag berekend, zie tabel 3. De verkeersgeneratie voor de beoogde ontwikkeling bedraagt 270,4 mvt/etmaal per weekdag.

Tabel 3 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdag (mvt/etmaal)
Koop, huis, tussen/hoek	23 woningen	7,4 per woning	170,2
Aanvullend parkeergelegenheid centrumgebied	11 parkeerplaatsen	9,1 per parkeerplaats	100,2
Totaal			270,4

Verkeersafwikkeling



Figuur 2 Verkeersafwikkeling beoogde ontwikkeling

Van de verkeersgeneratie wikkelt 60% (162 mvt/etmaal) af via het Spuiplein, Gedempt Kanaal en Langeweg af naar de Koningin Julianaweg. De overige 40% (108 mvt/etmaal) wikkelt via het Spuiplein, Kaai, Voorstraat, Ring en Stationsweg naar de Koningin Julianaweg. Hier gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor Aeries, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. De verkeersintensiteiten op de Koningin Julianaweg bedroegen in 2022 7.351 mvt/etmaal voor licht verkeer (bron: <https://www.cimlk.nl/kaart>). De beoogde ontwikkeling voegt in de gebruiksfase maximaal 3,7% licht verkeer toe aan de Koningin Julianaweg.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2023.2) voor de realisatie- en gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen 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.