

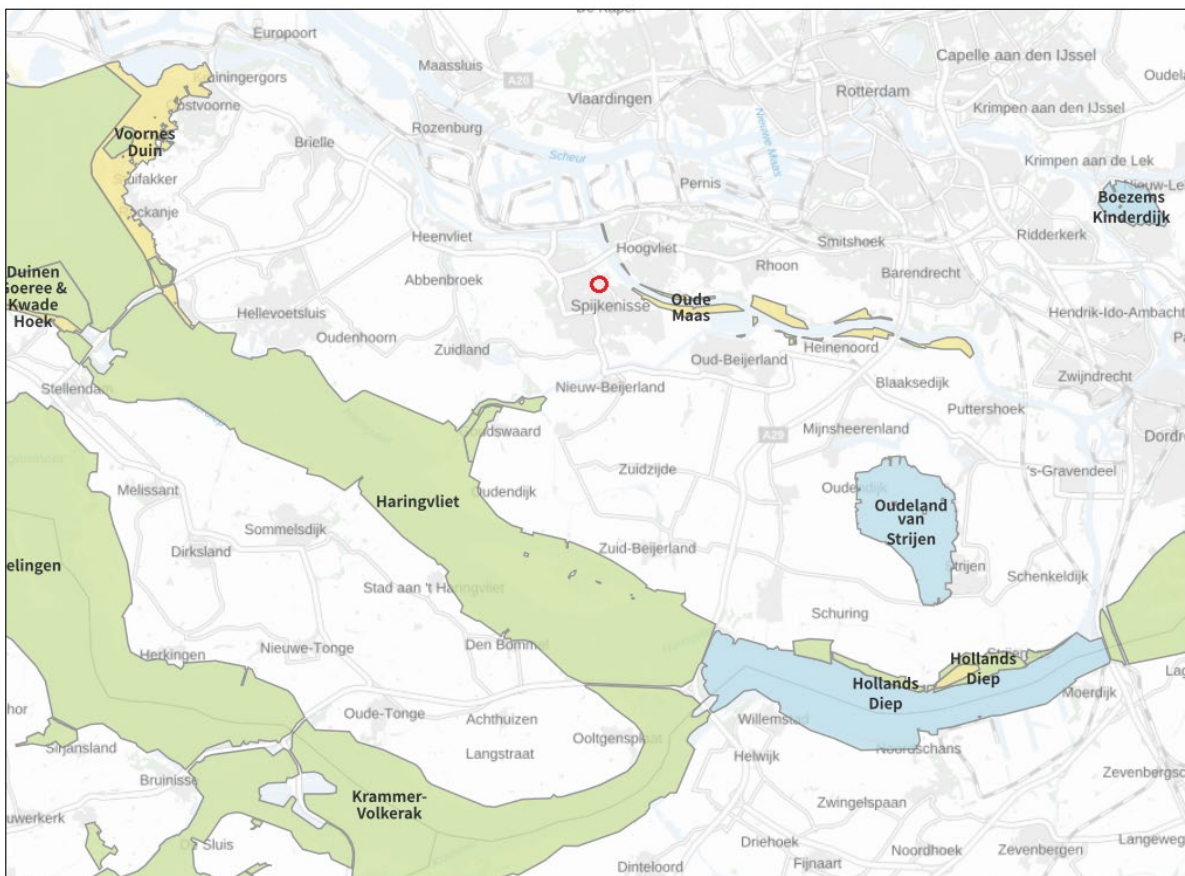
DATUM 03 februari 2023
KENMERK 20220357
VAN S. Lie
M. Tajqurishi

PROJECT Woningbouwontwikkeling Metro Busstation Spijkenisse
OPDRACHTGEVER Gemeente Nissewaard
ONDERWERP Berekeningen stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENINGEN WONINGBOUWONTWIKKELING METRO BUSSTATION SPIJKENISSE

1. INLEIDING

Het voornemen bestaat om op de locatie naast metrostation Spijkenisse Centrum haaks op de Centrumlaan te Spijkenisse 223 woningen, 1.130 m² bvo commerciële dienstverlening, 400 m² bvo aan horeca en 490 m² bvo aan een kleinschalige detailhandel 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 Krammer-Volkerak. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 16 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-gebieden

Met het rekenmodel Aerius (versie 2022) zijn berekeningen 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 Aerius 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:

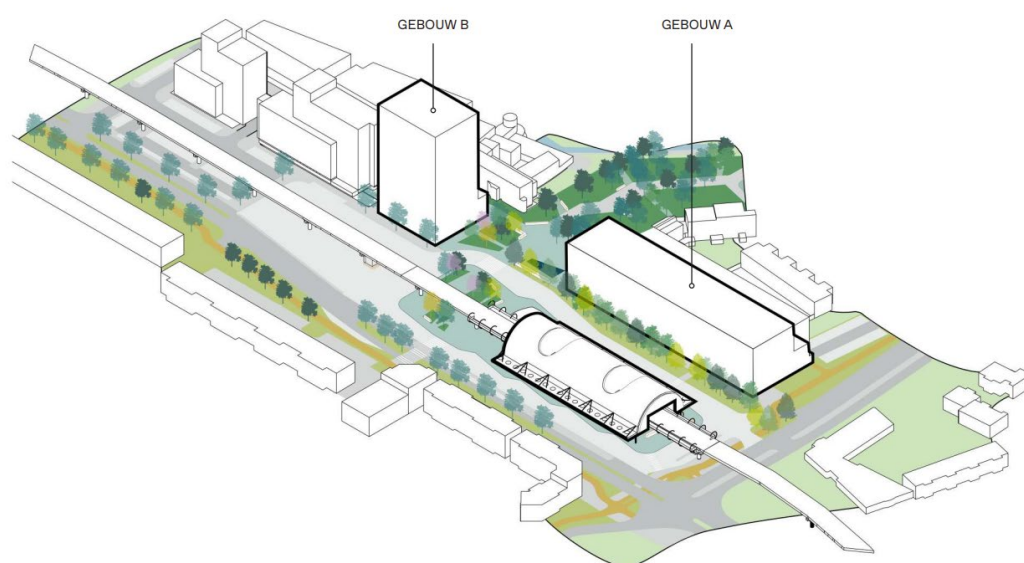
- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband 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

De ontwikkeling bestaat uit een realisatie van twee woongebouwen (blok A en blok B). In blok A zijn 125 appartementen beoogd, in blok B zijn dit 98 appartementen. Naar verwachting start de realisatie van blok A in 2025 en wordt halverwege 2027 afgerond. Hierna starten de werkzaamheden van blok B. Deze zullen eind 2029 afgerond zijn.



Figuur 2 Ligging blok A en blok B

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. Er 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 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). In de beoogde ontwikkeling worden appartementen en commerciële ruimtes gerealiseerd, hiervoor bestaan geen kentallen. Er wordt daarom worst-case uitgegaan van 223 woningen. Dit is ingevoerd als vlakbron.

Blok A wordt in 2,5 jaar gerealiseerd. Er wordt daarom uitgegaan van 50 woningen in 2025 ($50 \times 3 \text{ kg NO}_x = 150 \text{ kg NO}_x$), 50 woningen in 2026 ($50 \times 3 \text{ kg NO}_x = 150 \text{ kg NO}_x$) en de resterende 25 woningen in 2027 ($25 \times 3 \text{ kg NO}_x = 75 \text{ kg NO}_x$). De realisatie van blok B start in 2027. Voor blok B wordt uitgegaan van 33 woningen ($33 \times 3 \text{ kg NO}_x = 99 \text{ kg NO}_x$) in 2027, 33 woningen ($33 \times 3 \text{ kg NO}_x = 99 \text{ kg NO}_x$) in 2028 en de resterende 32 woningen ($32 \times 3 \text{ kg NO}_x = 96 \text{ kg NO}_x$) in 2029.

Naar verwachting wordt blok A halverwege 2027 opgeleverd. De verkeersgeneratie voor de 125 woningen dienen daarom, naast de werkzaamheden van blok B, in 2027 meegenomen te worden. In tabel 1 is de verkeersgeneratie voor de ontwikkeling weergegeven. Worst-case wordt ervan uitgegaan dat alle commerciële functies in 2027 zijn gerealiseerd. Tevens wordt er van uitgegaan dat de 125 woningen uit het duurste segment komen. Hiermee komt de verkeersgeneratie uit op 841,4 lichte mvt/etmaal en 6 zware mvt/etmaal. Omdat blok A halverwege het jaar pas is afgerond, dient de gebruiksfase hiervan

voor een half jaar meegenomen te worden voor het rekenjaar 2027. Uitgegaan wordt van 183 dagen (365 dagen in een jaar / 2 = 182,5, afgerond 183 dagen) x 841,4 mvt/etmaal = 153.976,2 lichte en 183 x 6 = 1.098 zware mvt/jaar.

Voor de jaren 2028 en 2029 wordt de volledige verkeersgeneratie van 841,4 lichte en 6 zware mvt/etmaal meegenomen naast de werkzaamheden voor blok B.

Het verkeer ontsluit via de D.C. Meesstraat op de Centrumlaan. Vanuit daar gaat 50% licht verkeer (76.988,1 mvt/jaar) richting het oosten en wikkelt via de Ruwaard van Puttenweg af op de kruising met Schenkelweg. De overige 50% licht verkeer (76.988,1 mvt/jaar) en zwaar verkeer (1.098 mvt/jaar) wikkelt vanaf de Doctor J.M. Den Uyllaan en Schenkelweg af naar de Groene Kruisweg. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze wegen is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de kruising met de Schenkelweg 25.115 voor licht verkeer. Voor de Groene Kruisweg is dit 23.435 licht verkeer en 520 zwaar verkeer. Op deze wegen 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 juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de realisatiefase 2027 maximaal 0,8% licht verkeer toe aan de kruising met Schenkelweg. Aan de Groene Kruisweg voegt de ontwikkeling 0,9% licht verkeer en 0,6% zwaar verkeer toe.

Gebruiksfasen

Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2030 gehanteerd. De woningen worden gasloos gebouwd en kennen derhalve geen gebouwemissies. De bijbehorende verkeersbewegingen leiden wel tot extra stikstofemissie. Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW publicatie 381. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is in tabel 1 opgenomen en bedraagt 1.302,8 mvt/etmaal. Tevens is er worst-case ervoor gekozen dat er 6 zware mvt/etmaal zijn voor de bevoorrading van de buurtsuper.

Tabel 2 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Functie	Oppervlakte	Aantal	Kencijfer	mvt/etmaal
Appartementen, Koop, goedkoop	50 m ² - 60 m ²	48	4,3 per woning	206,4
Appartementen, Koop, midden	61 m ² - 80 m ²	147	5,1 per woning	749,7
Appartementen, Koop, duur	87 m ²	28	6,8 per woning	190,4
Commerciële dienstverlening	1.130 m ²	nvt	8,7 per 100 m ² bvo	98,3
Horeca (café, bar)	400 m ² bvo	nvt	nvt	24
Kleinschalige detailhandel	490 m ² bvo	nvt	nvt	34
Totaal				1.302,8

Het verkeer voor blok A ontsluit via de D.C. Meesstraat op de Centrumlaan. Het verkeer vanuit blok B ontsluit via de P.J. Blikstraat naar de Ruwaard van Puttenweg. Vanuit deze wegen gaat 50% licht verkeer (651,4 mvt/etmaal) richting het oosten en wikkelt via de Ruwaard van Puttenweg af op de kruising met Schenkelweg. De overige 50% licht verkeer (651,4 mvt/etmaal) en zwaar verkeer (6 mvt/etmaal) wikkelt vanaf de Doctor J.M. Den Uyllaan en Schenkelweg af naar de Groene Kruisweg. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze wegen is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/viewer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de kruising met de Schenkelweg 25.115 voor licht verkeer. Voor de Groene Kruisweg is dit 23.435 licht verkeer en 520 zwaar verkeer. Op deze wegen 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. Het onderhavige project voegt in de gebruiksfase maximaal 2,6% licht verkeer toe aan de kruising met Schenkelweg. Aan de Groene Kruisweg voegt de ontwikkeling 2,8% licht verkeer en 1,2% zwaar verkeer toe.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen 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.