

Met het rekenmodel Aerius (versie 2024.1.2) 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 nieuwe functies) beschouwd. In deze notitie wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusie. De invoer- en uitvoergegevens vanuit Aeries zijn opgenomen in de bijlagen bij deze notitie.

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. BEREKENINGSUITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

De verwachting is dat de werkzaamheden in 2025 starten. Zowel voor de sloop- als de bouw van de beoogde ontwikkeling worden verschillende machines ingezet. Met betrekking tot het gebruik hiervan zijn aannames gedaan op basis van vergelijkbare projecten.

Eerst wordt de huidige bebouwing gesloopt. De ingezette machines voor de sloop zijn weergegeven in Tabel 1. Het literverbruik is gebaseerd op de gegevens van TNO¹ waarnaar verwezen wordt in de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2020' door BIJ12. Er is van stage klasse IV (75-560 kW, bouwjaar 2014-2018) uitgegaan, naar verwachting zullen deels ook elektrische machines ingezet worden. De uitkomsten op jaarbasis zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. De inzet van het 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 zijn. Zodoende is er geen sprake van stationair draaien van machines.

Daarnaast zullen ook verkeersbewegingen t.b.v. sloop leiden tot uitstoot van stikstofdepositie. Ook hiervoor zijn aannames gedaan op basis van soortgelijke projecten. De verkeersbewegingen zijn ook weergegeven in tabel 1. Deze zijn ingevoerd als lijnbron.

Tabel 1 Materieel inzet voor de sloop 2025

Materieel	Stage Klasse	Totaal uren	Literverbruik/uur	Totaal liter verbruik
Rupskraan 25 ton 110 kW	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	60	11	660
Rupskraan 40 ton 230 kW	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	60	22	1.320
Terreinkraan 60 ton 100 kW	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	60	10	600
Schranklader 80 kW	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	60	8	480
Totaal		240		3.060
Vrachtwagens (zwaar)	300 zware bewegingen			
Woon- werkverkeer (licht)	500 lichte bewegingen			

Na de sloop wordt begonnen aan de realisatie van de appartementen. Voor de realisatie van de woningen wordt uitgegaan van het kental van 3 kg NO_x per woning. Voor appartementen is dit kental lager dan voor een 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 realisatie 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

¹ Nobert E. Ligterink (2021) 'tabellen bij rapport TNO 2021 R12305 AUB' TNO

en 25 zware bewegingen. De emissie van de woningen komt uit op $(3 * 49) 147$ kg NOx. De totale verkeergeneratie komt uit op $(150 * 49) 7.350$ lichte bewegingen en $(25 * 49) 1.225$ zware bewegingen per jaar.

Koude start

Voor de koude start van voertuigen is ervan uitgegaan dat 50% van het lichte verkeer een koude start maakt op de bouwlocatie. Voor het zware verkeer wordt ervan uitgegaan dat deze voertuigen niet langer dan 2 uur stil staan op de bouwplaats. In het rekenprogramma zijn derhalve 3.925 koude starts/jaar ingevoerd voor de sloop- en bouwwerkzaamheden.

Het verkeer wikkelt af via de Abelenlaan naar de Zijdedeweg waarna de Cornelis Gerardus Roosweg (N210) bereikt wordt. Een indicatie van de verkeersintensiteiten is te vinden op de CIMLK-monitoringstool 2022 (www.cimlk.nl). Volgens de tool bedroegen de verkeersintensiteiten in 2021 voor de Cornelis Gerardus Roosweg (N210) circa 11.500 voor licht verkeer en circa 550 voor zwaar verkeer. Op de Cornelis Gerardus Roosweg (N210) 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 maximaal 0,2% licht verkeer en 0,6% zwaar verkeer toe aan de Cornelis Gerardus Roosweg (N210).

Gebruiksfase

De beoogde 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 gebruiksfase bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van het plangebied is gebruik gemaakt van kencijfers uit CROW publicatie 744. Met behulp van de CROW kencijfers zijn de weekdagintensiteiten berekend. Hierbij wordt op basis van CBS-data voor de gemeente Krimpenerwaard een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk' aangehouden. Voor het gebiedstype wordt uitgegaan van een ligging in 'rest bebouwde kom'. De verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 2.

Tabel 2 Verkeersgeneratie

Toekomstige situatie			
Koop, appartement, < 100 m2 bvo	19 woningen	7,4 per woning	140,6
Koop, appartement, 75 – 100 m2 bvo	4 woningen	6,0 per woning	24,0
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	9 woningen	5,6 per woning	50,4
Totaal			215

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van 215 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

Het verkeer wikkelt af via de Abelenlaan naar de Zijdedeweg waarna de Cornelis Gerardus Roosweg (N210) bereikt wordt. Een indicatie van de verkeersintensiteiten is te vinden op de CIMLK-monitoringstool 2022 (www.cimlk.nl). Volgens de tool bedroegen de verkeersintensiteiten in 2021 voor de Cornelis Gerardus Roosweg (N210) circa 11.500 voor licht verkeer. Op de Cornelis Gerardus Roosweg (N210) 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 gebruiksfase maximaal 1,8% licht verkeer toe aan de Cornelis Gerardus Roosweg (N210).

De helft van het aantal verkeersbewegingen (108) is als koude start ingevoerd.

Voor de gebruiksfase is het rekenjaar 2026 aangehouden. Wanneer 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.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (versie 2024.1.2) 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 significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in zowel de realisatiefase als de gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.