

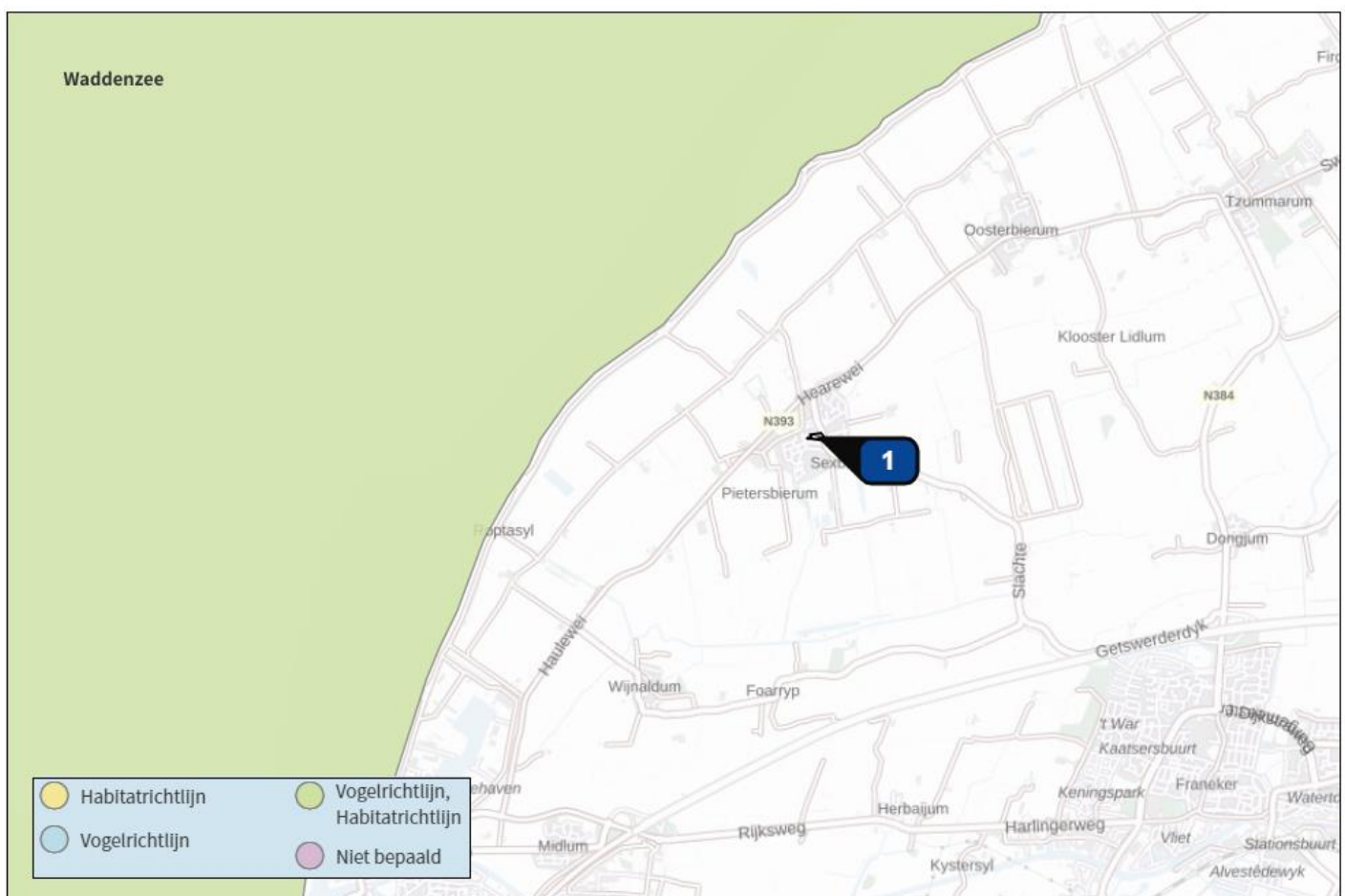
DATUM 22 november 2023
KENMERK 20221095/124103/
VAN 5.1.2e
5.1.2e

PROJECT 20221095 Sexbierum - Hoek Kade Vliet woningbouwontwikkeling
OPDRACHTGEVER Akkerman Investgroep B.V.

STIKSTOFMEMO SEXBIERUM - HOEK KADE VLIET WONINGBOUWONTWIKKELING

1. INLEIDING

De initiatiefnemer is voornemens om op de hoek van Nije Buorren en Fliet te Sexbierum de huidige bebouwing te slopen en 32 woningen te realiseren. De beoogde herontwikkeling 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 de Waddenzee. De minimale afstand van dit Natura 2000-gebied tot het plangebied bedraagt 1,7 kilometer. De andere Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats liggen op grotere afstand.



Figuur 1 Ligging plangebied (gemarkeerd) ten opzichte van Natura 2000-gebied

Met het rekenmodel Aeries (versie 2023.0.1) is een berekening 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 vermisting 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

Gedurende de sloop- en realisatiefase is er sprake van inzet van materieel (zoals graafmachines en kranen) en transporten. Op basis van vergelijkbare projecten en kentallen wordt uitgegaan van de inzet van machines en verkeersbewegingen. Het brandstofverbruik (l/uur) met een belastingpercentage van 35% is gebaseerd op is gebaseerd op de Excel-tabel behorende bij het TNO-rapport 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste worst-case schatting van NOx en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen', gepubliceerd op 13 december 2021. 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. Ten behoeve van het manoeuvreren is een lijnbron met 100% stagnatie toegevoegd.

Tabel 1 Materieel inzet sloop

Materieel	Stage Klasse	Vermogen	Totaal uren	Literverbruik / uur	Totaal liter verbruik
Rupskraan	Stage V, 75-560 kW, 2019	110	240	10,6	2.544
Terreinkraan	Stage V, 75-560 kW, 2019	100	220	9,7	2.134
Schranklader	Stage V, 75-560 kW, 2019	80	220	7,9	1.736
Totaal			680		6.416
Aanvoer materialen					
Woon-werkverkeer					600 lichte bewegingen
Vrachtwagens					360 zware bewegingen

Voor de bouw van de woningen 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 en 25 zware bewegingen per woning. Ten behoeve van het manoeuvreren en laden en lossen van vrachtwagens is een extra lijnbron ingetekend met 100% stagnatie.

De totale emissies voor de 32 woningen komen uit op 96 kg NOx. De totale verkeersbewegingen voor de realisatie van 32 woningen bedragen 4.800 lichte bewegingen en 800 zware bewegingen.

Gebruiksfasen

De beoogde ontwikkeling bestaat uit woningen. De woningen krijgen 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.

Huidige situatie

In de huidige situatie is in het plangebied een vrijstaande bedrijfswoning, twee twee-onder-een-kapwoningen, circa 650 m² aan garagebedrijf en een tankstation zonder verkoop van lpg.

Op basis van cijfers van het CBS kan worden uitgegaan dat het gemiddelde tankstation zonder verkoop van LPG circa 3.529 liter benzine en 4.573 liter diesel verkoopt. Gezien de ligging van het tankstation wordt uitgegaan van een kleinschalig tankstation, waarbij wordt aangesloten bij een worst-case verkoop van de helft van de benzine en diesel, namelijk 1.629,5 liter benzine en 2.268,5 liter diesel. Uitgaande van een gemiddelde van 35 liter per auto leidt dit tot een gemiddelde verkeersgeneratie van 111,4 lichte motorvoertuigen.

Op basis van kentallen van het CROW (publicatie 381) bedraagt de verkeersgeneratie van de huidige situatie als volgt:

- 1 vrijstaande woning (koop): kencijfer CROW van 7,8 = 7,8 in totaal;
- 2 twee-onder-één-kapwoningen (koop): kencijfer CROW van 7,4 = 14,8 in totaal;
- 650 m² aan bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: kencijfer CROW van 0,091 = 59,2 in totaal.

Op basis van het CBS en het CROW (publicatie 381) bedraagt de verkeersgeneratie van de huidige situatie 193 in totaal.

Op basis van kentallen van het CROW (publicatie 381) bedraagt de verkeersgeneratie ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling als volgt:

- 4 twee-onder-één-kapwoningen (koop): kencijfer CROW van 7,8 = 31,2 in totaal;
- 4 rug-aan-rugwoningen (koop): kencijfer CROW van 7,4 = 29,6 in totaal;
- 21 appartementen (huur): kencijfer van CROW van 6 = 126 in totaal;
- 3 maisonnettewoningen (huur): kencijfer CROW van 7,4 = 22,2 in totaal.

Op basis van het CROW (publicatie 381) bedraagt de verkeersgeneratie 209 in totaal. Ten opzichte van de huidige situatie neemt de verkeersgeneratie met 16 lichte motorvoertuigbewegingen toe.

Verkeersafwikkeling

Voor de rijroutes en rijrichtingen is het heersende verkeersbeeld van belang. Het wegverkeer gaat op in het heersende verkeersbeeld als het conform de Instructieregels voor Aeries, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Op basis van de navigatietool van Google Maps is een inschatting gemaakt van hoe het verkeer vanaf het plangebied wordt ontsloten. Het verkeer zal via de Fliet, Nije Buorren en Tsjerk Hiddesstrjitte en vervolgens via de N393 afwikkelen. Gezien de verwachte verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling gaat het wegverkeer hier op in het heersende verkeersbeeld.

Rekenjaar

Voor de realisatie- en gebruiksfase is worst-case het rekenjaar 2023 gehanteerd. Dit betekent dat beide fases in één berekening zijn uitgevoerd. 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.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2023.0.1) 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.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1