

## Notitie

Datum:	7 juli 2015	Project:	Milieuonderzoeken Losplaatsweg Noordwijk
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Noordwijk
Ons kenmerk:	V073255aa.00003.go	Betreft:	Verkeerskundige beoordeling
Versie:	01_001		

### Inleiding

Thunnissen is voornemens om 49 woningen te realiseren ter plaatse van de Losplaatsweg te Noordwijk. LBP|SIGHT is gevraagd om een aantal aspecten ten aanzien van de verkeersbewegingen te beoordelen.

Het woningbouwplan omvat de volgende typen en aantallen woningen:

Vrijstaand: 1  
Twee onder 1 kap: 2  
Hoek- en tussenwoning: 31  
tussenwoning (sociaal): 15

### Parkeren

In het stedenbouwkundigplan is een berekening opgenomen met het benodigde aantal parkeerplaatsen. Hierbij is de 'Nota Parkeren en Stallen Noordijk 2013' van de gemeente Noordwijk gehanteerd. Uit deze berekening blijkt dat 100,3 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn en dat in het plan 100,5 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiermee wordt dus voldaan aan de gemeentelijke norm. Omdat de gemeente ten aanzien van parkeren beleid heeft ontwikkeld zijn niet de kencijfers van het CROW gehanteerd. Wanneer wordt uitgegaan van de maximale kencijfers behorend bij de 4 verschillende typen woningen volgens CROW publicatie bedraagt het aantal benodigde parkeerplaatsen 103,3.

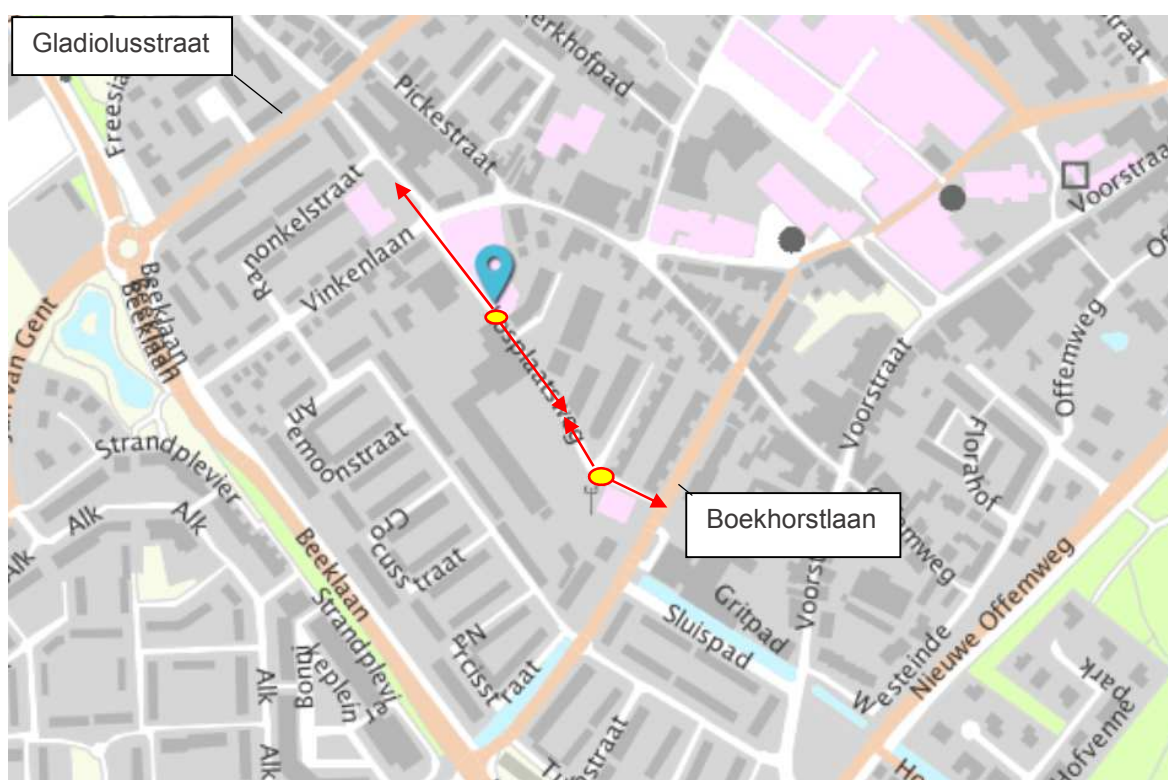
### Verkeersgeneratie nieuwe situatie

Het CROW hanteert kencijfers die gekoppeld zijn aan het type woning in combinatie met het prijssegment. Het plangebied is te typeren als 'matig stedelijk' en 'schil centrum'. Op basis van de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is onderstaande tabel met de verkeersgeneratie samengesteld en geeft de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekday weer.

Type woning	Aantal woningen	Parkeerkcijfer (max)	Kental verkeersgeneratie (mvt / etm*)	Totale verkeersgeneratie per type woning (mvt / etm*)
vrijstaand	1	2,3	8,4	8,4
2 onder 1 kap	2	2,2	8,0	16,0
Hoek- en tussenwoning	31	2,1	7,3	226,3
Huurhuis (sociaal)	15	2,1	7,3	109,5
Totaal verkeersgeneratie				<b>360,2</b>

\*motorvoertuigbewegingen per etmaal

De 49 woningen worden via de Losplaatweg op 2 locaties (gele cirkels) ontsloten waarbij het verkeer zich verspreid zowel in noordelijke als zuidelijke richting van de Losplaatweg. In onderstaand figuur is door middel van rode pijlen de ontsluiting van de 49 woningen ingetekend. In zuidelijke richting zullen bewoners zich al gauw op de Boekhorstlaan begeven en aan de noordzijde bevinden de bewoners zich snel op de Gladiolusstraat.



Onderstaande tabel is afkomstig uit het akoestisch rapport van Peutz d.d. 2 december 2004, kenmerk F16729-1-RA . Het rapport was onderdeel van de vergunningaanvraag van de voormalige gemeentewerf die op de Losplaatweg 15 was gevestigd en geeft de verkeersbewegingen per etmaal weer.

**Tabel 3** Overzicht gehanteerde voertuigbewegingen op het bedrijfsterrein inclusief het gehanteerde geluidvermogen ( $L_{WR}$ )

Betreft	Totaal aantal bewegingen		$L_{WR}$ in dB(A)	Rijsnelheid in km/uur	Routing (zie fig. 1)
	dag	nacht			
zware vrachtwagens	24	-	104	10	A
middelzware vrachtwagen	60	-	102	10	A
zware vrachtwagen glas/papier	4	-	104	10	B
zoutstrooiwagens	4	2	104	10	C
kleine bestelwagens	50	-	77	20	C
tractoren	20	-	104	10	A
grasmaaiers, 1 multiversele tractor	12	-	95	10	A
bedrijfsgebonden personenwagens	120	-	87	20	D
personenwagens kantoor	14	-	88	20	E
personenwagen takken ophalen	2	-	88	20	C
personenwagens opslag afval	100	-	88	20	C

Het totaal van alle verkeersbewegingen ten gevolge van de voormalige gemeentewerf bedraagt 410 mvt/etm. Hierbij is geen onderscheid gemaakt naar soort transportmiddel. Het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de geplande 49 woningen bedraagt op basis van CROW-gegevens 360 mvt/etm wat een substantiële afname is t.o.v. de voormalige gemeentewerf. Daarnaast werd het terrein van de voormalige gemeentewerf slechts op 1 plek ontsloten terwijl de 49 woningen op 2 locaties ontsloten worden op de Losplaatsweg. Daarnaast zullen gezien de kleinschaligheid, de verkeersbewegingen veroorzaakt door de 49 woningen in het niet vallen bij de reeds aanwezige verkeersbewegingen ten gevolge van de bestaande woningen in de directe omgeving.

Op dit moment ligt het voormalige terrein van de gemeentewerf braak en is niet in gebruik. Wanneer deze situatie als uitgangspunt wordt genomen is er sprake van een toename van 360 mvt/etm. Echter voorheen bedroeg het aantal verkeersbewegingen 410mvt/etm en in de nieuwe situatie zijn dat er beduidend minder. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er geen verkeerskundige belemmering is ten gevolge van de geplande woningbouw.

### Verkeersgeneratie en stikstofdepositie

Zoals gesteld resulteert de ontwikkeling van de 49 woningen op het terrein van de voormalige gemeentewerf in een substantiële afname in verkeersbewegingen. Aansluitend kan gesteld worden dat de verkeersbewegingen die gerelateerd zijn aan de geplande 49 woningen enkel bestaan uit personenwagens. Dit in tegenstelling tot de voormalige gemeentewerf waarbij circa 22% van de verkeersbewegingen afkomstig was van middel- en zwaar vrachtverkeer.

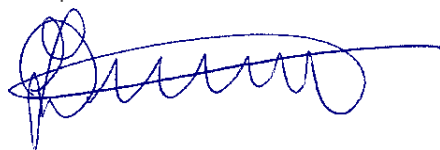
Hieruit kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de 49 nieuwbouwwoningen in plaats van de gemeentewerf zorgt voor een afname in de emissie van zowel stikstofoxides en fijn stof (PM10). Inherent aan de afname van de uitstoot van stikstofoxides zal het netto effect van de planontwikkeling zich vertalen in een afname van stikstof depositie in de nabijgelegen Natura 2000 gebieden. In dat opzicht kunnen significant negatieve effecten voor stikstofgevoelige habitattypen in omliggende Natura2000 gebieden worden uitgesloten.

Zoals al hiervoor is genoemd ligt op dit moment het voormalige terrein van de gemeentewerf braak en is niet in gebruik. Wanneer deze situatie als uitgangspunt wordt genomen is er sprake van een toename van 360 mvt/etm

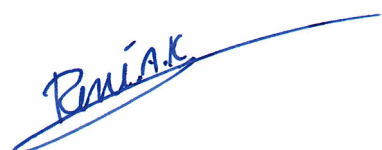
Ondanks de toename van 360 mvt/etmaal, verwachten wij niet dat het plan zal leiden tot een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelen van het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied Coepelduynen. Dit vanwege de afstand. Het duingebied ligt op ca. 0,6 km afstand (de uitloper van het Natura 2000-gebied langs de Koepelweg), waarbij het dichtstbij gelegen aangewezen stikstofgevoelige habitatype is gelegen op 1,1 km afstand (driehoekig perceel op hoek Dennenweg/Boerhaavenweg). Dit moet echter wel nader worden onderzocht, zeker in het licht van een zeer recente uitspraak van de Raad van State. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft namelijk op 8 april 2015 (RvS:2015:1063) overwogen dat het niet beoordelen van projecten met een stikstofdepositie <0,05 mol/ha/jaar slechts mogelijk is indien op grond van objectieve gegevens is uitgesloten dat het project, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied niet kan verslechteren. Naar aanleiding van deze uitspraak heeft de provincie Zuid-Holland het behandelen van Natuurbeschermingswetvergunningaanvragen gewijzigd waarbij projecten met een stikstofdepositie < 0,05 mol/ha/jaar niet langer buiten beschouwing worden gelaten. Dit betekent dat, vooralsnog, alleen projecten met een depositie kleiner dan 0,00 mol/hectare/jaar, nog vergunningvrij zijn.

Per 1 juli 2015 treedt de PAS (de Programmatische Aanpak Stikstof) in werking. In de PAS werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. De PAS en het rekenprogramma AERIUS vereenvoudigen de vergunningverlening op grond van de Natuurbeschermingswet aanzienlijk. Initiatiefnemers (en hun adviseurs) gebruiken AERIUS Calculator voor de onderbouwing van vergunningaanvragen voor ontwikkeling van economische activiteiten. Met de Calculator berekent de initiatiefnemer hoeveel stikstofemissie en -depositie een activiteit veroorzaakt. Als de depositie als gevolg van een nieuwe economische activiteit lager dan of gelijk is aan de grenswaarde van 1 mol per hectare per jaar, dan hoeft de initiatiefnemer geen vergunning aan te vragen. Zoals hiervoor is aangegeven zal dat voor de onderhavige situatie het geval zijn.

LBP|SIGHT BV



ing. I.M. (Ingrid) Driessen



ir. R.A. Kraaijenbrink