
MEMO

Van : ing. Simone Zonneveld
Project : Woningbouwontwikkeling Dwarstocht Zoetermeer
Opdrachtgever : Era contour BV

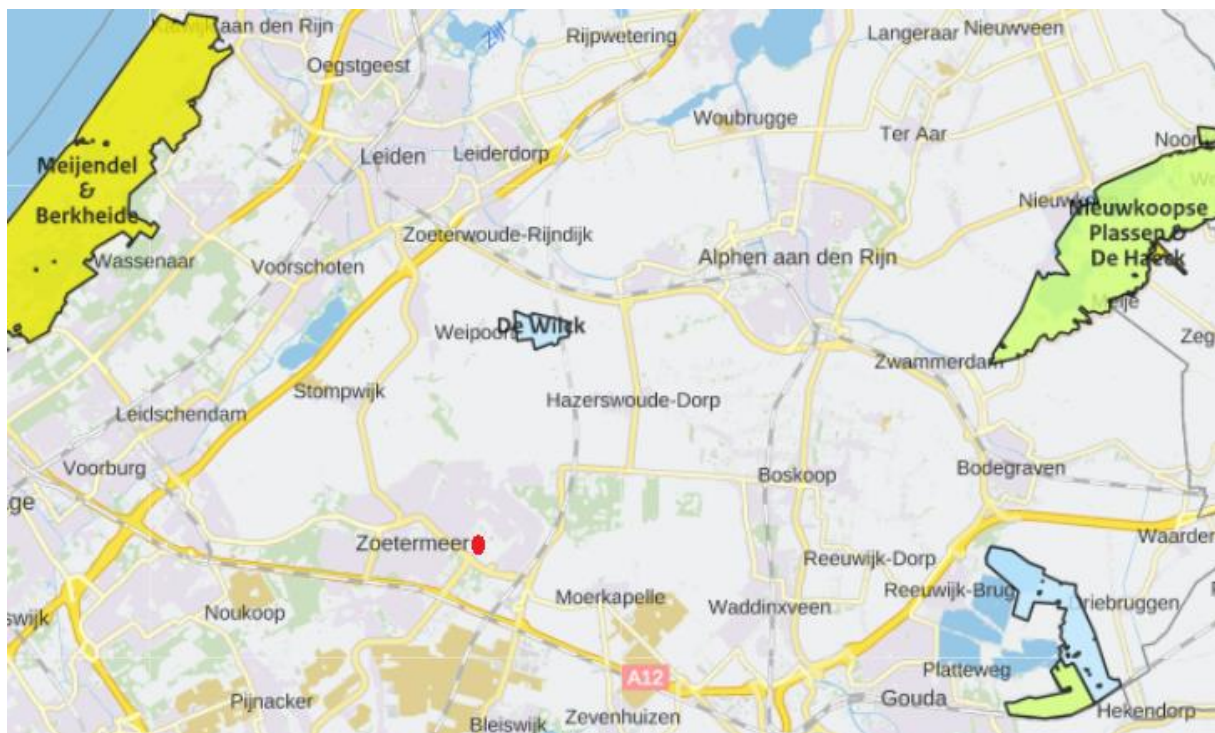
Datum : 18 oktober 2019

Betreft : Onderzoek stikstofdepositie



1. Inleiding

Aan de oostzijde van Zoetermeer is de Dwarstocht locatie gelegen. Hier is de bouw van 205 woningen voorzien. Om de woningbouwontwikkeling planologisch mogelijk te maken wordt een bestemmingsplanwijziging voorbereid. In dat kader dient de beoogde ontwikkeling onder andere te worden getoetst aan de eisen uit de Wet natuurbescherming. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan Dwarstocht 2019 is een berekening uitgevoerd om te verkennen of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000. Uit recente uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat het PAS als beoordelingskader niet juridisch houdbaar is. Om deze reden zijn de depositieberekeningen uitgevoerd met de meest recente versie van het Aeries-model (september 2019) waarin diverse aanpassingen zijn doorgevoerd naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State. In de berekeningen is zowel de gebruiksfase (na oplevering van de woningen) als de aanlegfase beschouwd. In deze notitie wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en conclusie.



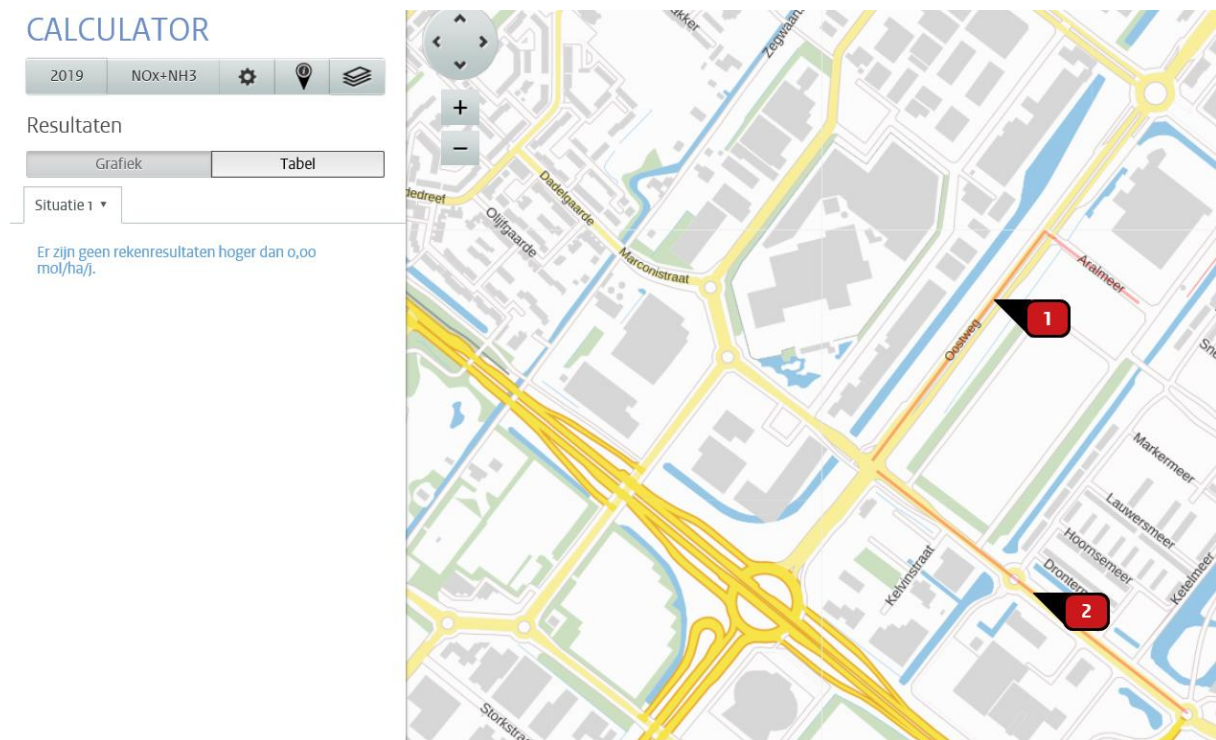
Figuur 1 Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebieden (bron: Aeries)

2. Uitgangspunten

Gebruiksfase

Het bestemmingsplan maakt maximaal 205 woningen mogelijk. Daarbij gaat het om een combinatie van grondgebonden woningen en appartementen. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 worden in de gebruiksfase uitsluitend bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Omdat de nieuwe woningen geen gasaansluiting krijgen, is geen sprake van directe emissies vanuit de woningen. In de verkeersanalyse zoals opgenomen in het bestemmingsplan is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 1.400 mvt/etmaal voor een gemiddelde werkdag. De stikstofdepositie wordt berekend in mol/hectare/jaar. Dat betekent dat in principe de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag als uitgangspunt wordt gehanteerd. De verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag ligt lager dan op een gemiddelde werkdag. In de berekeningen is worstcase uitgegaan van de verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag.

Uitgangspunt is dat verkeerseffecten worden meegenomen tot deze opgaan in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenoemde ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de berekeningen is er van uitgegaan dat 50% van het verkeer (700 mvt/etmaal) over de Aralmeer en Oostweg wordt afgewikkeld richting de Franklinstraat. Op de Franklinstraat gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. De overige 50% van het verkeer (700 mvt/etmaal) wordt direct op de Franklinstraat afgewikkeld, waar het zowel in oostelijke als westelijke richting op kan rijden.



Figuur 2 Gemodelleerde ontsluitingsroutes gebruiksfase

Aanlegfase

Naast de gebruiksfase dient bij de toetsing aan de Wet natuurbescherming ook de aanlegfase te worden betrokken. Transportbewegingen ten behoeve van de aan en afvoer van materiaal en de inzet van werktuigen binnen het gebied leiden tot emissies en kunnen daarmee ook van invloed zijn op de stikstofdepositie binnen Natura 2000. Op dit moment is nog niet exact bekend welke materieel zal worden ingezet. Op basis van een aantal worstcase uitgangspunten is bekeken of sprake kan zijn van een toename van stikstofdepositie binnen Natura 2000.

Transportbewegingen

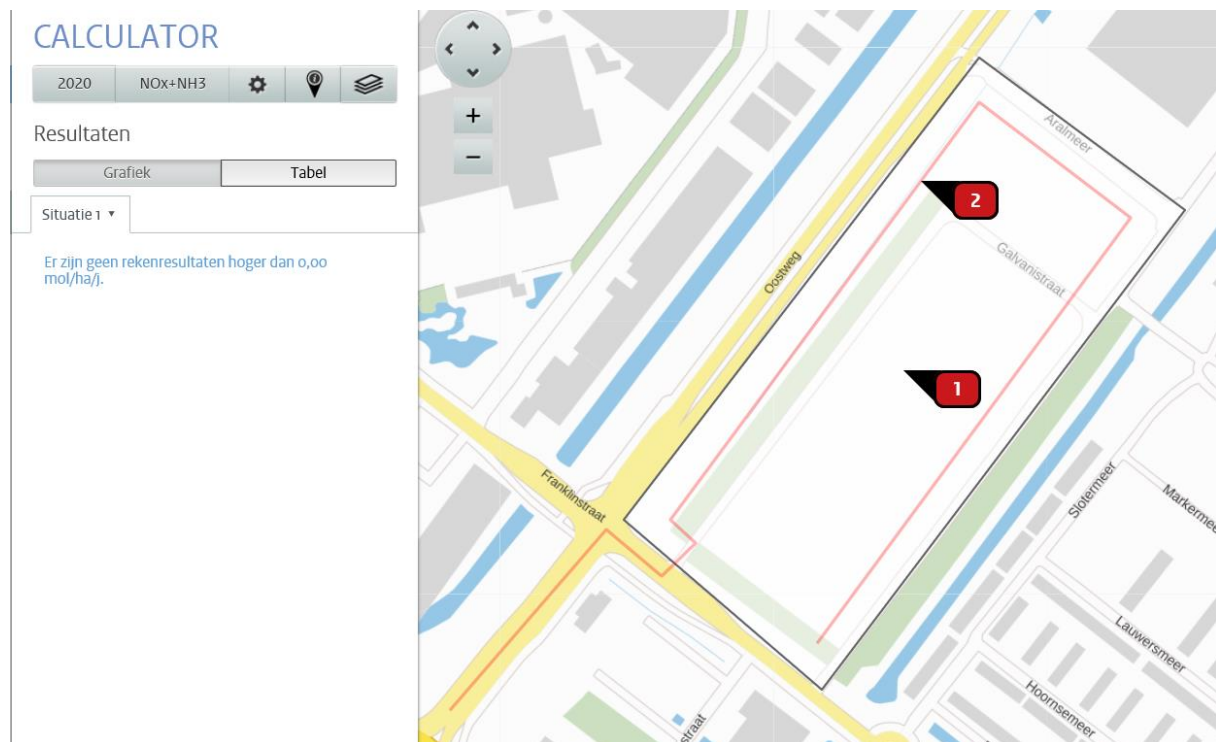
De verwachting is dat de aanlegfase ongeveer 1.5 jaar zal duren. Als het gaat om de transportbewegingen wordt uitgegaan van gemiddeld 10 vrachtwagens per werkdag (20 mvt/etmaal) en gemiddeld 20 personenauto's per werkdag (40 mvt/etmaal). Ook in dit geval is (evenals voor de gebruiksfase) de verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag als uitgangspunt gehanteerd en niet de (lagere) intensiteit op een gemiddelde weekdag. Als rekenjaar is uitgegaan van 2020.

Materieel

Initiatiefnemer heeft een inschatting gemaakt van het in te zetten materieel en de bijbehorende bedrijfstijden tijdens de volledige aanlegfase:

- Shovel: 5 werkweken
- Graafmachine: 5 werkweken
- Boormachine boorpalen: 3,5 werkweken
- Minigraver: 4 werkweken
- Hijskraan: 52 werkweken

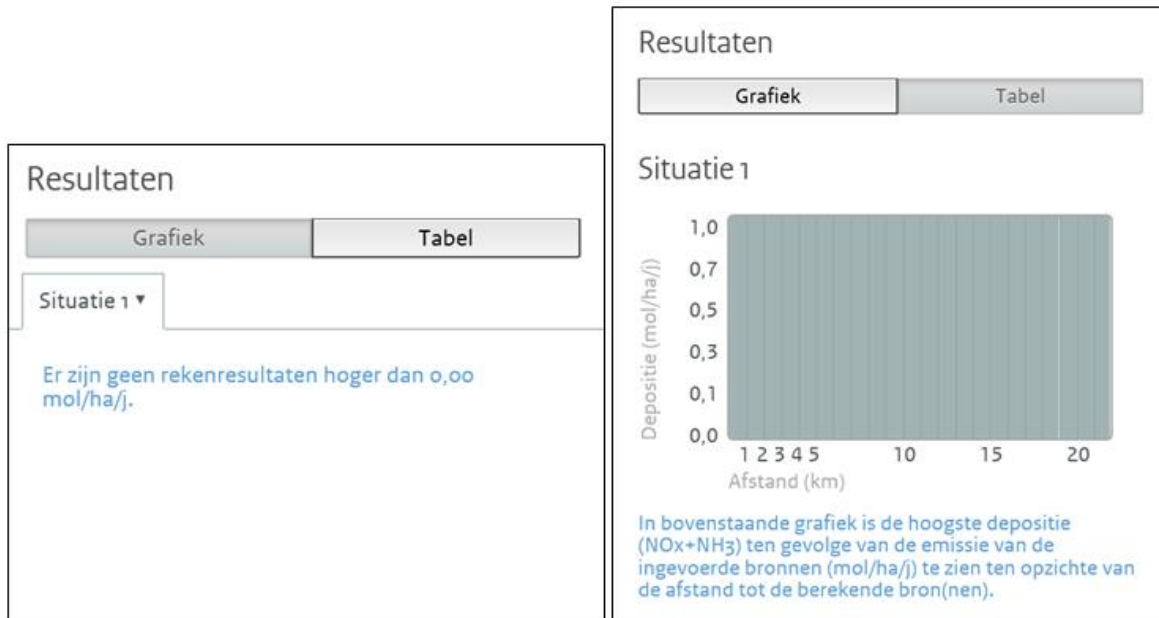
De relevante emissies (NOx) worden bepaald door het verbruik, het vermogen en de ouderdom (stageklasse) van het materieel. In de berekeningen is worstcase uitgegaan van relatief oud materieel (stageklasse 3a, bouwjaar 2006-2008, met het grootste vermogen). Daarnaast is voor al het materieel uitgegaan van een verbruik van 25 liter diesel per uur (voor een groot deel van het materieel zal het verbruik aanzienlijk lager liggen) en is er vanuit gegaan dat het materieel 65% van de werkdag daadwerkelijk in bedrijf is.



Figuur 3 Gemodelleerde bronnen aanlegfase

3. Resultaten en conclusie

Zowel voor de gebruiksfase als voor de aanlegfase wordt geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot significante negatieve effecten. Er is geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming vereist.



Figuur 4 Berekeningsresultaten