

cliënt:	Van Amstel Vastgoedbeheer
contact:	dhr. D. van Amstel
adres:	Dokweg 14 1976 CA IJmuiden
omschrijving:	stikstofdepositieberekening gebruiksfase 2.0 Short Stay Dokweg 14 te IJmuiden
van:	ir. Linda van der Valk
datum:	24 september 2020

Geachte heer Van Amstel,

Hiermee ontvangt u de briefrapportage voor de stikstofdepositieberekening op basis van het rekenprogramma AERIUS van het ministerie van Economische Zaken. De berekening is uitgevoerd voor 26 te realiseren Short Stay huurwoningen aan de Dokweg 14 te IJmuiden, zie afbeelding 1. Short Stay houdt in de verhuur van woningen voor enkele weken tot maanden, waarbij de doelgroep (externe) werknemers zijn van buiten de regio. Voor de aanlegfase (bouw van dit project is een afzonderlijke berekening gemaakt¹.

Afbeelding 1. Projectlocatie (bron: GoogleMaps en Kadaster)



Ten behoeve van de herontwikkeling is een Omgevingsvergunning nodig. Onderdeel van de Omgevingsvergunning is een beoordeling in hoeverre sprake is van effecten op beschermde gebieden en of een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. Het doel van de stikstofdepositieberekening is het vaststellen of een Passende beoordeling nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming.

¹ Valk, van der, L. Dresmévan derValk. Stikstofdepositieberekening aanlegfase 2.0 Short Stay Dokweg 14 te IJmuiden, dd. 23-09-2020

Eerst volgt een algemene beschrijving van het voormalige PAS, de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 en de gevolgen voor het verlenen van toestemming. Daarna worden de uitgangspunten besproken van de stikstofuitstoot van de functiewijziging. De uitgangspunten zijn gebruikt als invoergegevens in de berekening van het rekenmodel Aerius.

Waarom een stikstofbeleid?

In Nederlandse natuurgebieden met de status Natura 2000-gebied, zijn problemen met de stikstofdepositie. Door onder andere het verkeer, landbouw en industrie komen onbedoeld meststoffen (ammoniak en stikstofoxiden) via de lucht op kwetsbare natuurgebieden neer. Planten zoals gras en brandnetels profiteren van de meststoffen en nemen in massa toe. Het grootste deel van deze plantensoorten hebben deze specialisatie niet, kunnen niet zo snel meegroeien en worden verdrongen. De botanische soortenrijkdom neemt af. Het aanhoudende overschot aan meststoffen heeft effecten op het hele ecosysteem. Zo verandert bijvoorbeeld de samenstelling van bodemlarven en rupsen, zodat broedvogels niet het juiste voedsel kunnen vinden voor hun nakomelingen.

Steeds meer vogel- en insectensoorten verdwijnen en de biodiversiteit neemt af. Om kwetsbare soorten een toekomst te blijven geven is het daarom van belang dat de uitstoot van stikstof wordt teruggedrongen.

Uitspraak Raad van State 29 mei 2019

De uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 heeft ertoe geleid dat de ingeschatte verlaging van de stikstofdepositie in Nederland te onzeker is. Er mag niet vanuit worden gegaan dat de stikstofdepositie ook daadwerkelijk daalt in de toekomst. De ontwikkelruimte is daarmee (vooralsnog) niet beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen. Nederland heeft daarnaast te weinig inspanningen verricht om de stikstofdepositie proactief te verlagen. De PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) is sinds 29 mei 2019 niet meer wetmatig. Momenteel wordt gesproken van de "voormalige PAS".

Het systeem van meldingen binnen de PAS van projecten die een depositie lager dan 1 mol/ha/jaar hebben, maar hoger dan 0,05 mol/ha/jaar is daarmee ongeldig. Met de uitspraak van 29 mei 2019 staat ook de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar ter discussie. Momenteel worden alleen voor projecten die geen toename van stikstofdepositie tot gevolg hebben, toestemming verleend. Met de nieuwe versie van Aerius die op 16 september 2019 beschikbaar is gesteld, kunnen weliswaar berekeningen worden gedaan op basis van het rekenmodel die wel voldoet aan de uitspraak van de Raad van state, maar de drempelwaarde is vooralsnog 0,00 mol/ha/jaar.

Uitgangspunten Aeriusberekening

Op basis van landelijk beleid wordt de nieuwbouw gasloos uitgevoerd en daarom wordt voor de verwarming van de nieuwe bebouwing, ter plaatse van het plangebied, geen stikstof uitgestoten. Alleen de toename van de toekomstige verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie zal mogelijk leiden tot een toename van stikstofdepositie op beschermde gebieden. Om deze toename te berekenen is de toename in verkeersgeneratie relevant.

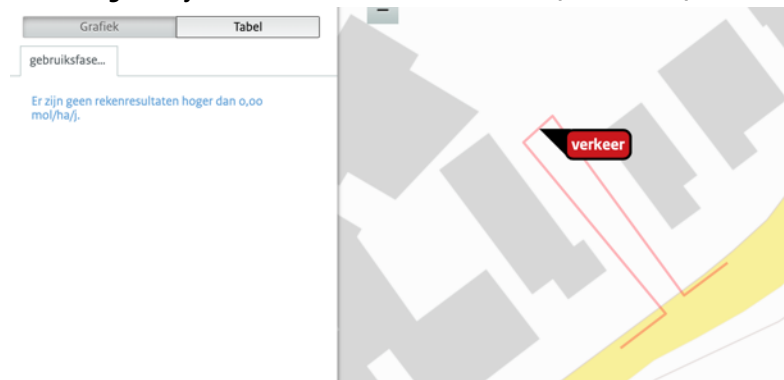
In de bijlage (bijlage 1) is de verkeersgeneratie berekend van 14 appartementen op basis van de online rekentool van het CROW. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Is de maximale verkeersstroom 48 vervoersbewegingen per etmaal. In het huidige plan worden 26 appartementen gerealiseerd en daarom is de verkeersgeneratie $((48/14)*26=)$ 90 vervoersbewegingen per etmaal. Daarnaast is uitgegaan van 1% middelzwaar vrachtverkeer voor leveranciers, wat afgerond neerkomt op $(90 * 365 * 0,01=)$ 329 middelzwaar vrachtverkeer per jaar. Deze gegevens zijn ingevoerd in het rekenmodel AERIUS voor het rekenjaar 2022. Deze verkeersgeneratie is berekend vanaf het parkeerterrein tot aan de openbare weg in dit geval de Dokweg, zie afbeelding 2.

Een algemeen criterium voor wegverkeer is dat de gevolgen voor het milieu van dit verkeer niet meer aan het project kunnen worden toegerekend wanneer geacht kan worden dat dit verkeer is opgenomen 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 bevindt². Bij dit project is dat het geval tot aan de Dokweg.

Resultaten AERIUS

De ingevoerde gegevens en de resultaten zijn samengevat in een bijgevoegd rapport (bijlage 2), welke automatisch wordt gegenereerd door AERIUS. Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de gebruiksfase van de herontwikkeling en de daarmee samenhangende toename aan vervoersbewegingen per etmaal (48) geen toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden met zich mee zal brengen, zie afbeelding 3.

Afbeelding 3. Projectlocatie en resultaat Gebruiksfase (bron: Aerijs)



Conclusie

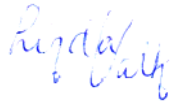
Geconcludeerd wordt dat de gebruiksfase van 26 Short Stay verhuureenheden geen negatieve effecten met zich mee zal brengen op beschermde Natura 2000-gebieden als gevolg van de verhoogde stikstofuitstoot van verkeer. Deze effecten zijn lager dan 0,00 mol/ha/jaar en daarmee verwaarloosbaar.

² BIJ12, 2018. Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator, 47p.

Significant negatieve effecten als gevolg van de gebruiksfase van het plan kunnen derhalve worden uitgesloten. Een Passende beoordeling en/of vergunning van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Indien u naar aanleiding van deze briefrapportage vragen hebt, kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,



Ir. Linda van der Valk
Linda@dresmevandervalk.nl

Bijlage 1: Berekening verkeersaantrekkende werking (online rekentool CROW)

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: horeca en (verblijfs)recreatie
5* hotel

Functieprofiel

grootte 14 kamers
gemeente Velsen
ligging rest bebouwde kom

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	72 %
autobezetting klanten/bezoekers	1.25 pers/auto
autogebruik werknemers	80 %
autobezetting werknemers	1.00 pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	9 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	14 %
% bezoekers maatgevend uur	100 %
verblijftijd bezoekers	60 min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	40 mvt/etmaal ¹ +/- 7%
gemiddelde openingsdag	40 mvt/etmaal ² +/- 7%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	40 mvt/etmaal ³ +/- 7% (gemiddelde weekdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	48 mvt/etmaal ⁴ +/- 7% (gemiddelde weekdag / augustus)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	13 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	16 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- 1 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- 2 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de 'gangbare werkfuncties') gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- 3 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- 4 Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand 'gemiddeld' staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke ordeningsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.

Bijlage 2: AERIUS-rapport gebruiksfase Short Stay Dokweg 14 te IJmuiden

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening gebruiksfase

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Van Amstel Vastgoedbeheer	Dokweg 14, 1976 DB IJmuiden

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Dokweg 14 Short stay	RcLygvyC5Kxu	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 september 2020, 15:11	2022	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	1,65 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

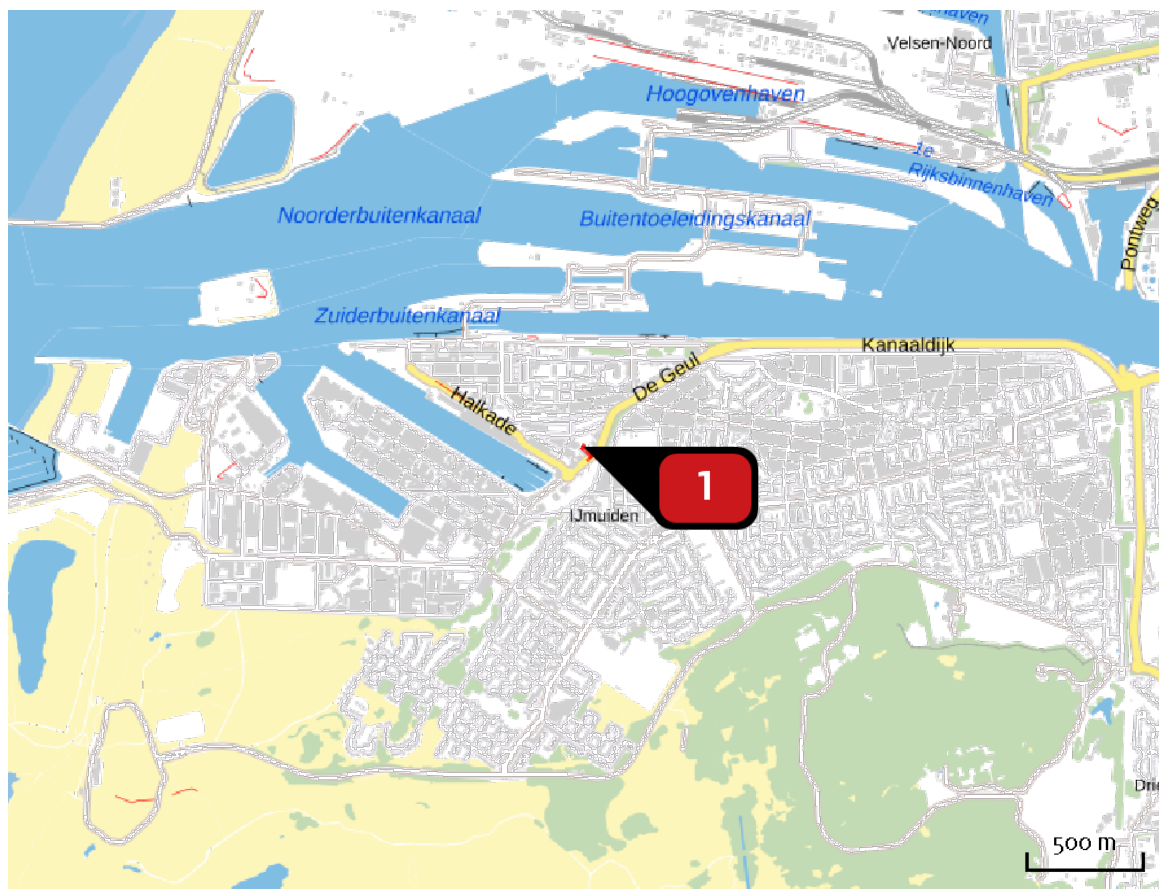
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

26 appartementen Short Stay
gebruiksfase

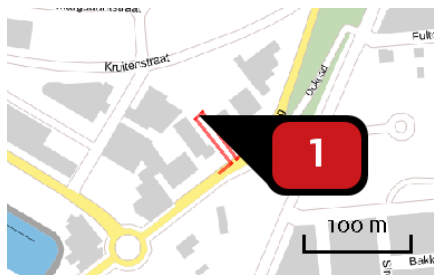
Locatie
gebruiksfase



Emissie
gebruiksfase

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: red; color: white; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 5px;">1</div> <div style="margin-right: 5px;">⋮</div> <div> <p>verkeer</p> <p>Wegverkeer Binnen bebouwde kom</p> </div> </div>	< 1 kg/j	1,65 kg/j

Emissie
(per bron)
gebruiksfase



Naam

verkeer

Locatie (X,Y)

101368, 497146

NOx

1,65 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	90,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,54 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	329,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie [2019A_20200805_f3dee6357e](#)

Database versie [2019A_20200805_f3dee6357e](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>