

Overzicht Inspraak- en Vooroverlegreacties en ambtshalve aanpassingen

Voorontwerpplan Parking Retranchement

Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In dit overzicht van beantwoording worden indieners van inspraakreacties daarom niet met name genoemd, met uitzondering van de gegevens van rechtspersonen en de overlegpartners van de gemeente.

		<i>Inspraakreactie</i>
1.		Indiener van de inspraakreactie richt zijn reactie niet op de aanleg van het parkeerterrein, maar op het beplantingsplan. Gesteld dat door de aanleg van de Zeeuwse haag op het talud het open zicht verdwijnt. Dit is in strijd met de uitgangspunten van het ontwerp, namelijk het behouden van het zicht op het open landschap van de polder en het behouden van het zicht op de molen vanaf de Knokkeweg. Tevens wordt aangegeven dat wel gesproken wordt over het zicht op de molen, maar niet over het zicht op de Nederlands Hervormde kerk. De huidige Zeeuwse haag op het talud stopt ongeveer in de lijn van de achterste perceelsgrenzen van de woningen in de Zwinstraat. Het ligt niet voor de hand om deze verder uit te breiden om de openheid van het landschap te vrijwaren. Indiener van de inspraakreactie is het niet eens met de stelling dat het open zicht vanaf de Molenstraat en de Knokkeweg behouden blijft als het voorstel gedeelte van de parking enkel wordt ingezaaid met gras. Niet duidelijk is hoe een lage grondwal van 1 meter hoog zal bijdragen tot een open agrarisch landschap. Wanneer deze met maïs bezaaid wordt, dan wordt deze 3 meter hoog. De indiener van de inspraakreactie mist een toelichting op het aspect verkeersveiligheid omdat het kruispunt Kanaalweg – Zwinstraat een druk en gevaarlijk kruispunt betreft. De toelichting van het bestemmingsplan gaat in op een aanpassing van de Hickmanbrug, inhoudelijk wordt dit echter niet verder toegelicht.
	<u>Beantwoording</u>	
	De Zeeuwse haag wordt niet op het talud gerealiseerd, maar onderaan het talud. Dit is verwoord in de toelichting op het bestemmingsplan. In de	

	legenda van bijlage 1 staat 'Zeeuwse haag op talud dijk', dit moet zijn 'Zeeuwse haag onderaan talud dijk'. Naar aanleiding van deze inspraakreactie wordt voorgesteld om de Zeeuwse haag te laten beginnen op een afstand van 30 meter uit de hoek van de Parking (Zwinstraat-Kanaalweg). Hiermee blijft het open zicht vanuit het dorp in de richting van Knokke behouden. We passen de Zeeuwse haag daarnaast ook nog aan wat beplantingsmateriaal betreft. Het voorstel is om de landschappelijke inpassing naar de ingang van de parking af te laten lopen naar beplanting met een maximale hoogte van 1,75 meter tot 2 meter. Dit kan door de volgende soorten te gebruiken viburnum opulus compactum (Gelderse roos), Euonymus alatus (Kardinaalsmuts), Philadelphus (Boerenjasmijn) en Rosa canina (hondsroos). Omdat de parking een meter lager ligt dan de Kanaalweg blijft het zicht behouden (je kunt er over heen kijken vanaf Retranchement). De soorten sluiten aan bij de Zeeuwse haag. Met een grondwal van 1 meter hoog worden de auto's op het parkeerterrein aan het zicht onttrokken. Het uitzicht over het open landschap blijft echter behouden. Dat is anders als hier een hoge en dichte beplantingsstrook wordt gerealiseerd. Aan de grondwal wordt de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' toegekend. Deze wal is hiermee specifiek bestemd voor het aanleggen en in stand houden van gebiedseigen beplanting, overeenkomstig het landschappelijk inpassingsplan als opgenomen in Bijlage 1 van de regels. Het realiseren van akkerbouwgewassen zoals maïs of andere hoog opgaande beplanting is hiermee uitgesloten. Op de aangrenzende landbouwpercelen worden akkerbouwgewassen geteeld waaronder maïs, dit is nu ook al het geval en wijzigt niet door de realisatie van dit plan. Uitgangspunt bij realisatie van het parkeerterrein buiten de bebouwde kom is dat aan bezoekers een veilige looproute via de Hickmanbrug van en naar het dorp geboden kan worden. Om de voetgangers een veilige looproute te kunnen bieden van de parking naar het dorp en terug dienen er infrastructurele aanpassingen aan de brug plaats te vinden. De brug is 8 meter breed. De rijbaanbreedte voor het gemotoriseerd verkeer wordt teruggebracht naar 6,20 meter. Hierdoor ontstaat ruimte om een looproute op de brug te realiseren met een breedte van 1,8 m. Deze looproute wordt verhoogd aangelegd aan 1 zijde van de brug waardoor voetgangers gescheiden worden van het autoverkeer. Dit komt de (verkeers)veiligheid ten goede. Een tekening die dit plan verduidelijkt is bijgevoegd als bijlage 1. Deze tekst wordt verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan.	
2.		Indiener van de inspraakreactie richt zijn reactie niet op de aanleg van het parkeerterrein, maar op de toegang tot de parking. Gevraagd wordt waarom de toegang tot de parking aangelegd wordt ten noorden van het terrein langs de drukke Knokkeweg (of Zwinstraat). Gesteld wordt dat het kruispunt Kanaalweg – Zwinstraat een druk en gevaarlijk kruispunt is. Een in- en uitrit maken op enkele meters van dit kruispunt is problemen zoeken. Gevraagd wordt of er verkeerstellingen gedaan zijn op het kruispunt. Voorgesteld wordt om de bestaande toegangsweg tot de agrarische velden, ten zuiden van de voorziene

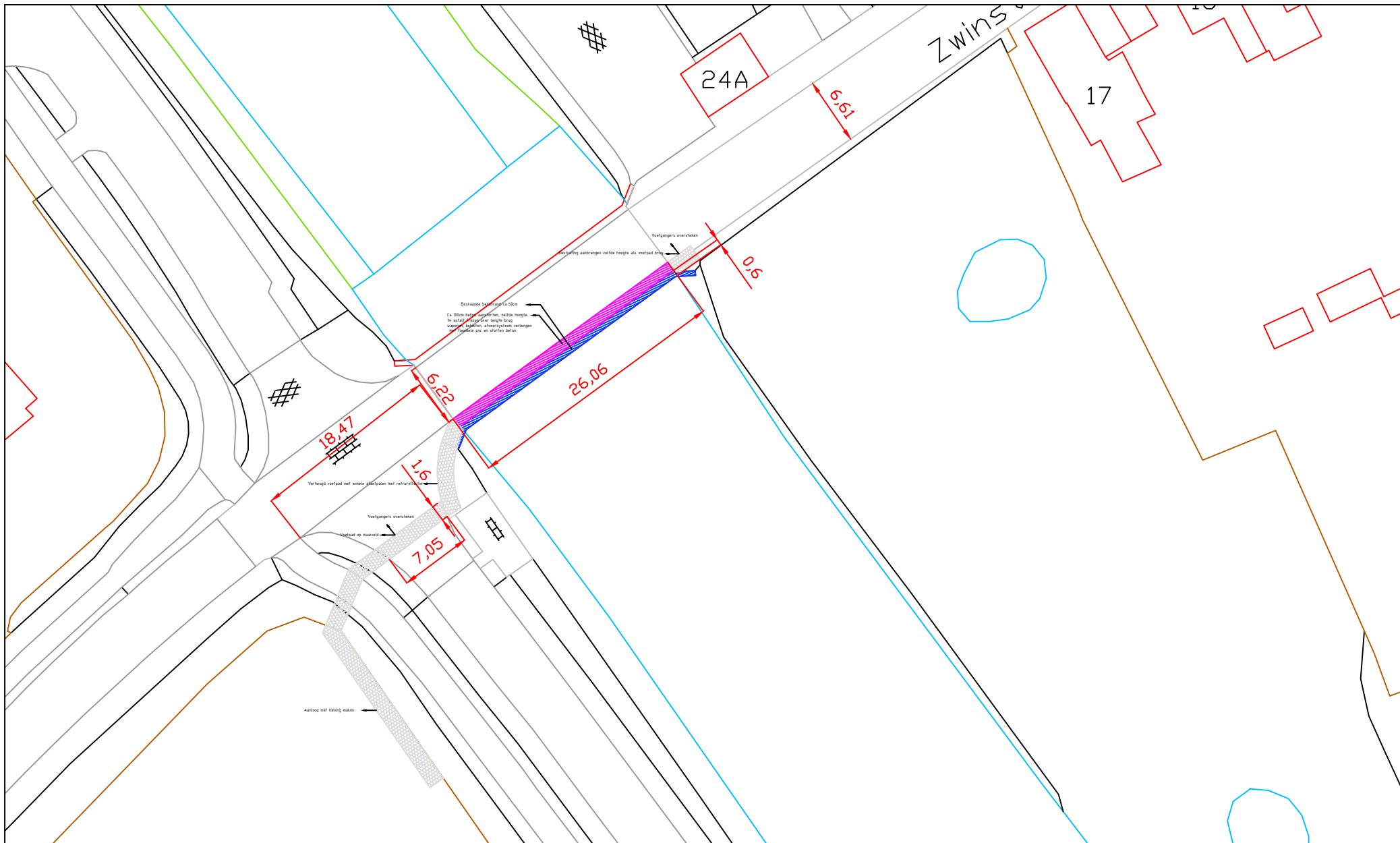
		parking, te gebruiken als toegang voor de auto's. Uitgangspunt hierbij is dat een toegang langs de Kanaalweg, op veilige afstand van het kruispunt, zeker een betere oplossing is dan het huidige voorstel. De piekgeluiden van de optrekkende wagens op de inrit zullen daar zeker minder storen dan op een tiental meter van het kruispunt en de bewoning. De infiltratievijver kan zeker naar de noordzijde verplaatst worden met behoud van de voetgangerstoegang. Op bladzijde 33 van de nota wordt aangegeven dat 'rekenpunten' zijn aangebracht op alle relevante gevels van de omringende woningen. Indiener van de inspraakreactie vraagt op welke gevels deze staan.
	<u>Beantwoording</u> Uit oogpunt van verkeersveiligheid is situering van de in- en uitgang aan de zijde van de Kanaalweg niet gewenst. Als de in- en uitgang aan de zijde van de Kanaalweg wordt gesitueerd moeten de voertuigen die van de parking afkomen een in 2 richtingen vrij liggend fietspad oversteken. Vervolgens moeten ze stilstaan om te letten op het verkeer vanuit de richting van Retranchement en vanuit de richting van Sluis. Het laatste is vrijwel onmogelijk vanwege de onoverzichtelijke bocht. Indien automobilisten vanaf de Kanaalweg naar de parking willen afslaan moeten zij alle fietsers op het in 2 richtingen vrij liggende fietspad laten voorgaan. Om dit te voorkomen is er voor gekozen om de in- en uitgang van de parking op de Knokkeweg/Zwinstraat te laten aansluiten. Aan deze zijde is geen vrij liggend fietspad. Bovendien is er een vrij uitzicht voor de voertuigen bij het verlaten van de parking. Om het verkeer af te remmen zal op de kruising Zwinstraat/Knokkeweg/Kanaalweg een verhoogd plateau in een afwijkende kleur aangelegd worden. Dit plateau wordt verhoogd aangelegd tot voorbij de in- en uitgang van de parking. Een tekening die dit verduidelijkt is bijgevoegd als bijlage 2. Deze tekst wordt verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan. Met betrekking tot het geluidsonderzoek kan het volgende toegelicht worden. Er zijn geen feitelijke punten op de omliggende woningen geplaatst. Er is gebruik gemaakt van een rekenmethode om de geluidsbelasting van de aan te leggen parking te kunnen bepalen voor de omliggende functies. Deze methode wordt in vergelijkbare gevallen ook gebruikt om een inzicht te krijgen in mogelijke geluidsbelasting. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een acceptabel woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van alle woningen in de omgeving na realisatie van de parkeerplaats.	
3.		Indiener van de inspraakreactie richt zijn reactie niet op de aanleg van het parkeerterrein, maar op de landschappelijke aankleding hiervan. In het plan is men uitgegaan van de zichtlijn vanaf de frituur, maar aan de zichtlijnen iets verder in de straat wordt voorbij gegaan. Indiener van de inspraakreactie stelt dat het onnodig is om de beplanting door te trekken op de Kanaalweg. Hierdoor wordt het open zich op de polder voor bewoners en bezoekers van Retranchement ontnomen. Indiener van de inspraakreactie vraagt om de situatie te laten zoals deze is. Met betrekking tot verkeersveiligheid wordt voorgesteld om een plateau te leggen op de landsgrens zodat de

		snelheid al wat wordt afgeremd. Verondersteld wordt dat dit de afslag naar de parking veiliger zal maken.
	Beantwoording De Zeeuwse haag wordt niet op het talud gerealiseerd, maar onderaan het talud. Dit is verwoord in de toelichting op het bestemmingsplan. In de legenda van bijlage 1 staat 'Zeeuwse haag op talud dijk', dit moet zijn 'Zeeuwse haag onderaan talud dijk'. Naar aanleiding van deze inspraakreactie wordt voorgesteld om de Zeeuwse haag te laten beginnen op een afstand van 30 meter uit de hoek van de Parking (Zwinstraat-Kanaalweg). Hiermee blijft het open zicht vanuit het dorp in de richting van Knokke behouden. We passen de Zeeuwse haag daarnaast ook nog aan wat beplantingsmateriaal betreft. Het voorstel is om de landschappelijke inpassing naar de ingang van de parking af te laten lopen naar beplanting met een maximale hoogte van 1,75 meter tot 2 meter. Dit kan door de volgende soorten te gebruiken viburnum opulus compactum (Gelderse roos), Euonymus alatus (Kardinaalsmuts), Philadelphus (Boerenjasmijn) en Rosa Canina (hondsroos). Omdat de parking een meter lager ligt dan de Kanaalweg blijft het zicht behouden (je kunt er over heen kijken vanaf Retranchement). De soorten sluiten aan bij de Zeeuwse haag. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is situering van de in- en uitgang aan de zijde van de Kanaalweg niet gewenst. Als de in- en uitgang aan de zijde van de Kanaalweg wordt gesitueerd moeten de voertuigen die van de parking afkomen een in 2 richtingen vrij liggend fietspad oversteken. Vervolgens moeten ze stilstaan op te letten op het verkeer vanuit de richting van Retranchement en vanuit de richting van Sluis. Het laatste is vrijwel onmogelijk vanwege de onoverzichtelijke bocht. Indien automobilisten vanaf de Kanaalweg naar de parking willen afslaan moeten zij alle fietsers op het in 2 richtingen vrij liggende fietspad laten voorgaan. Om dit te voorkomen is er voor gekozen om de in- en uitgang van de parking op de Knokkeweg/Zwinstraat te laten aansluiten. Aan deze zijde is geen vrij liggend fietspad. Bovendien is er een vrij uitzicht voor de voertuigen bij het verlaten van de parking. Om het verkeer af te remmen zal op de kruising Zwinstraat/Knokkeweg/Kanaalweg een verhoogd plateau in een afwijkende kleur aangelegd worden. Dit plateau wordt verhoogd aangelegd tot voorbij de in- en uitgang van de parking. Een tekening die dit verduidelijkt is bijgevoegd als bijlage 2. Deze tekst wordt verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan.	
	Instanties	Vooroverlegreactie
1.	Provincie Zeeland t.a.v. het college van GS Postbus 6001 4330 LA MIDDELBURG	Mobiliteit De provincie geeft aan dat er beleidsmatig geen belemmeringen zijn voor de aanleg van de parking. Het faciliteren van dergelijke voorzieningen is geheel in lijn met het Mobiliteitsprogramma Zeeland 2016-2019. Natuur en landschap Tekstueel wordt aangevuld dat het Natura 2000 gebied Zwin en Kievittepolder zowel onder de Habitat- als Vogelrichtlijn valt. PAS

		De provincie wijst er op dat als gevolg van de uitspraak van de Raad van State bestemmingsplannen en vergunningen die van invloed zijn op de toename van stikstof niet kunnen worden vastgesteld of verleend onder verwijzing naar de passende beoordeling van het PAS. De conclusie van het onderdeel stikstof dient te worden onderbouwd met een berekening met de vernieuwde Aeries-tekentool. Daarnaast stelt de provincie dat de bewering dat het natuurgebied zelf de behoefte aan extra parkeergelegenheid creëert en daarmee extra stikstofbelasting veroorzaakt te ver gezocht is. Gevraagd wordt om de tekst hierop aan te passen.
	<u>Beantwoording</u> <i>Mobiliteit</i> Hiervan wordt kennis genomen, heeft geen aanpassing van het bestemmingsplan. <i>Natuur en landschap</i> In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld dat het Natura 2000 gebied Zwin en Kievittepolder zowel onder de Habitat- als Vogelrichtlijn valt. <i>PAS</i> Nu de vernieuwde Aeries-tekentool beschikbaar is, is hiermee de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van het parkeerterrein berekend. Deze is toegevoegd als bijlage 3. Voor de aanlegfase blijkt dat de stikstofemissie van in totaal 14,23 kg niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Voor het gebruik van het parkeerterrein blijkt dat de stikstofemissie van 11,12 kg NOx per jaar niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Uit de berekeningen is gebleken dat als gevolg van de aanleg/gebruiksfase er ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve effecten optreden als gevolg van het plan op Natura 2000-gebieden. Deze Aeries-berekening wordt verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan. Met de tekst op pagina 31 van de toelichting wordt bedoeld dat het parkeerterrein bedoeld is voor bezoekers die toch al naar Retranchement komen. Bijvoorbeeld naar het dorp of naar het natuurgebied. Deze bezoekers parkeren nu in de kern Retranchement, dit geeft een hoge parkeerdruk. Het is de bedoeling om met de aanleg van het parkeerterrein de parkeerdruk en de daarmee samenhangende problematiek (o.a. verkeersveiligheid) in de kern Retranchement op te lossen. De tekst van de toelichting wordt hierop aangepast.	
2.	Waterschap Scheldestromen t.a.v. de heer J.M Schipper	Waterschap Scheldestromen vraagt in de overlegreactie aandacht voor het volgende. De ontsluiting van de parkeerplaatsen op de Knokkeweg kan dichtbij de brug over het kanaal naar Retranchement leiden tot een

	Postbus 1000 4330 ZW MIDDELBURG	verkeersonveilige situatie. Vanuit het wegbeheer vraagt het Waterschap aandacht voor een goede zichtbaarheid vanaf de parkeerplaats en vanaf de weg/brug op de parkeerplaats. Het beperken van opgaande beplanting is hier een aandachtspunt en niet gewenst voor een beter zicht op de parkeerplaatsen/Knokkeweg.
	<u>Beantwoording</u> De Zeeuwse haag wordt niet op het talud gerealiseerd, maar onderaan het talud. Dit is verwoord in de toelichting op het bestemmingsplan. In de legenda van bijlage 1 staat 'Zeeuwse haag op talud dijk', dit moet zijn 'Zeeuwse haag onderaan talud dijk'. Naar aanleiding van deze inspraakreactie wordt voorgesteld om de Zeeuwse haag te laten beginnen op een afstand van 30 meter uit de hoek van de Parking (Zwinstraat-Kanaalweg). Hiermee blijft het open zicht vanuit het dorp in de richting van Knokke behouden. We passen de Zeeuwse haag daarnaast ook nog aan wat beplantingsmateriaal betreft. Het voorstel is om de landschappelijke inpassing naar de ingang van de parking af te laten lopen naar beplanting met een maximale hoogte van 1,75 meter tot 2 meter. Dit kan door de volgende soorten te gebruiken viburnum opulus compactum (Gelderse roos), Euonymus alatus (Kardinaalsmuts), Philadelphus (Boerenjasmijn), Rosa canina (hondsroos). Omdat de parking een meter lager ligt dan de Kanaalweg blijft het zicht behouden (je kunt er over heen kijken vanaf Retranchement). De soorten sluiten aan bij de Zeeuwse haag. Deze maatregelen komen de gevraagde zichtbaarheid ten goede. Daarnaast worden verkeersremmende maatregelen getroffen. Om het verkeer af te remmen zal op de kruising Zwinstraat/Knokkeweg/Kanaalweg een verhoogd plateau in een afwijkende kleur aangelegd worden. Dit plateau wordt verhoogd aangelegd tot voorbij de in- en uitgang van de parking. Een tekening die dit verduidelijkt is bijgevoegd als bijlage 2. Deze tekst wordt verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan.	
3.	DNWG Infra B.V. t.a.v. de heer F. Beekman Postbus 399 4460 AT Goes	<i>Belemmerende strook/ waterleiding</i> DNWG Infra B.V. wijst op het feit dat in het plangebied een 400 PVC waterleiding is aangelegd waarvoor een zakelijk recht is afgesloten. Dit houdt in dat er sprake is van een belemmerende strook van 4 meter, zijnde 2 meter aan weerszijden van de leiding. In de belemmerende strook gelden beperkingen, waaronder een verbod op bebouwing, diepwortelende beplanting en graafwerkzaamheden. Uw wijst ons op de 'Voorwaarden bij werkzaamheden in de nabijheid van waterleidingen van Evides' die u als bijlage bij uw brief heeft gevoegd. Daarnaast maakt u ons attent op het volgende: - Leidingen en kabels niet overbouwd mogen worden daar de leveringszekerheid ofwel de ongestoorde ligging hiermee in het geding komt; - Voor werkzaamheden in de nabijheid van deze kabels en leidingen schriftelijke toestemming aangevraagd dient te worden; - De alhier gelegen kabels en leidingen dienen ten allen tijde vrij toegankelijk te blijven teneinde het

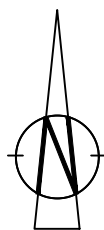
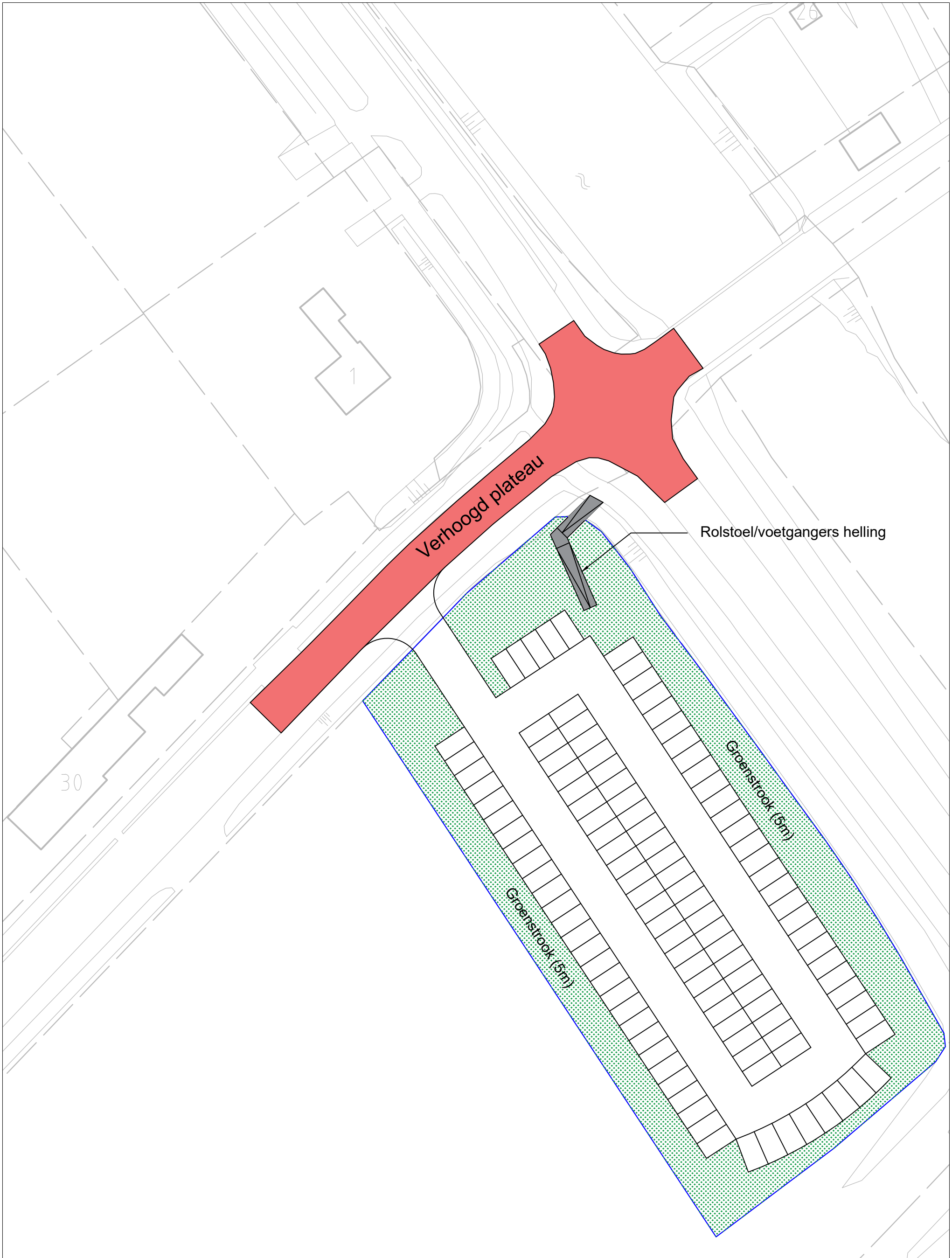
		beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren; - Voor graafwerkzaamheden een oriëntatieverzoek/graafmelding (klic) moet worden gedaan; - De daadwerkelijke ligging van de kabels en leidingen ter plaatse vastgesteld dient te worden door het graven van proefsleuven; - Indien kabels en/of leidingen verlegd dienen te worden moet DNWG Infra B.V. tijdig in kennis gesteld worden.
	<u>Beantwoording</u> De voorwaarden die gekoppeld zijn aan de belemmerende strook van de waterleiding moeten worden nageleefd. Het plan wordt zodanig aangepast dat de voorwaarden die gekoppeld zijn aan de belemmerende strook van de waterleiding (kunnen) worden nageleefd. Hiertoe wordt op de verbeelding de dubbelbestemming 'Leiding - Water' opgenomen. Deze dubbelbestemming wordt toegevoegd aan de regels. Dat geen diepwortelende bomen en planten zijn toegestaan ter hoogte van de waterleiding om te voorkomen dat het gebruik van de waterleiding in het gedrang komt is geregeld via het omgevingsvergunningstelsel als opgenomen in de dubbelbestemming 'Leiding - Water'. Voor de volledigheid wordt ook aan het landschapsplan deze aanvullende bepaling toegevoegd. Naar aanleiding hiervan behoeft het landschapsplan geen aanpassing. Alle voorgestelde beplantingssoorten zijn vlakwortelend. In de strook aan de zijde van de Zwinstraat is enkel begroeiing met gras voorzien, dus ook dit vormt geen belemmering voor de waterleiding. Wij hebben kennis genomen van de voorwaarden bij werkzaamheden in de nabijheid van waterleiding van Evides, zoals bijgevoegd bij deze notitie, en zullen ervoor zorg dragen dat deze nageleefd worden.	



HIKMANBRUG

d.d.
27-3-2018

sect. PUBLIEK	schaal 1:500	get. MDP	teknr. ...
afd. BEHEER	kern RETRANCHEMENT	file-naam FILE-NAAM	formaat A4



Retranchement
Knokkeweg
Verhoogd kruisingsplateau

get.	OV	d.d.	17-10-2018	schaal	1:500
file	Retranchement - Parking Knokkeweg variant 1			formaat	A3

Compositie 5 stedenbouw bv
Boschstraat 35
4811 GB Breda
076 – 5225262
info@c5s.nl
www.c5s.nl
20083802

telefoon
email
internet
cvk Breda

MEMO AERIUS CALCULATIE

Project : Parking Retranchement
Opdrachtgever : Gemeente Sluis
Datum : 18 februari 2020
Referentie : 183485ab10
Onderwerp : Voortoets stikstof
Behandeld door : Dhr. mr. M.J.A.B. Elsmann

1. Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017. De wet regelt onder andere de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen.

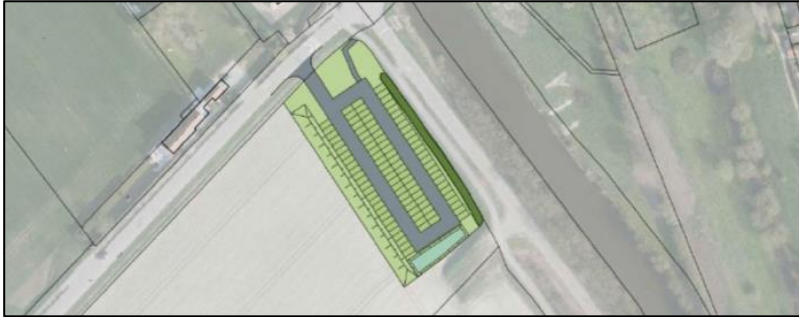
Voortkomend uit de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn gebieden aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze gebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming behoeven. Per lidstaat zijn regels gesteld ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden. De bescherming van Natura 2000-gebieden op Nederlands grondgebied is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb. Aangetoond dient te worden dat met zekerheid geen significant negatieve effecten op dit gebied optreden als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling. Alleen indien geen sprake is van een significant negatief effect kan een project doorgang vinden. Voor een groot aantal potentiële effecten kan worden beredeneerd dat geen sprake is van een significant negatief effect. Voor het aspect stikstofdepositie kan dit echter niet op voorhand worden gesteld. Derhalve dient aan de hand van een berekening met het programma AERIUS de exacte mate van stikstofdepositie te worden bepaald. Voor plannen die geen toename aan stikstof of zelfs een afname aan stikstof tot gevolg hebben, geldt dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten.

2. Aanleiding

Ten behoeve van het bestemmingsplan "Parking Retranchement" is een AERIUS berekening gemaakt. Door middel van deze berekening is inzichtelijk gemaakt of het plan in de aanlegfase dan wel de gebruiksfase zorgt voor een toename van stikstofdepositie in (nabijgelegen) Natura 2000-gebieden.

3. Plan

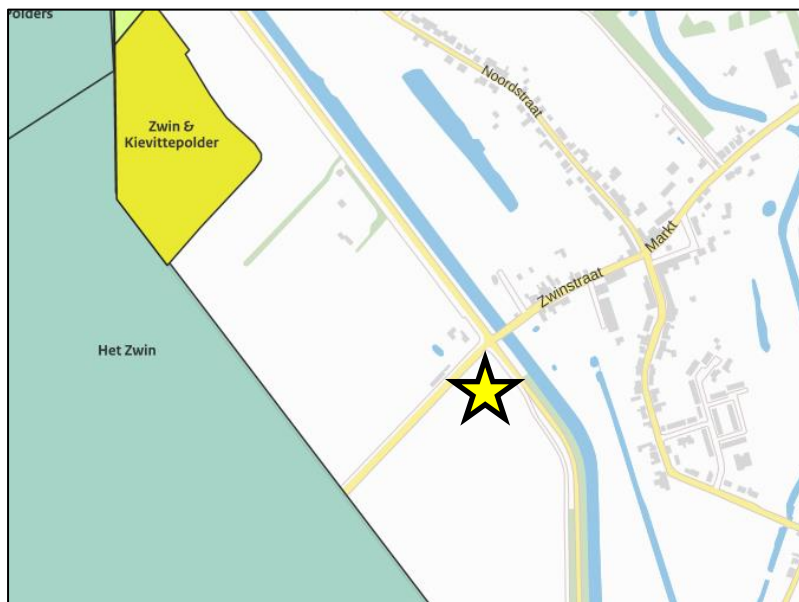
Het plan bestaat uit de realisatie en daaropvolgend gebruik van een parkeerterrein op de hoek van de Knokkeweg en Kanaalweg te Retranchement. Het parkeerterrein wordt ontsloten via de Knokkeweg en biedt plaats aan maximaal 120 parkeerplaatsen. Ten behoeve van het realiseren van berging voor hemelwater zal ook sprake zijn van de aanleg van een wadi. De gronden waarop de beoogde parking met wadi is voorzien betreffen de gronden kadastraal bekend als gemeente Sluis, sectie L, nummer 1340. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft Vogelrichtlijngebied 'Het Zwin' op een afstand van circa 250 meter.



Ligging en weergave beoogde parkeerterrein.

4. Berekeningsmethodiek

Met behulp van de AERIUS Calculator is de neerslag van stikstof voortkomend uit het plan en neerkomend op nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend. De calculator berekent deposities op Natura 2000-gebieden. De invoergegevens in de Calculator betreft een overzicht van alle brongegevens en rekenresultaten die door de wet vereist zijn in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Alle typen emissiebronnen (punten, lijnen en vlakken) van stikstof zijn in de AERIUS Calculator ingevoerd.



Uitsnede AERIUS-calculator met ligging plangebied (gele ster) ten opzichte van Natura 2000-gebieden.

5. Aanlegfase

Op basis van een zo realistisch mogelijke inschatting van de gegevens ten aanzien van stikstofemissie is er voor de aanlegfase onderscheid gemaakt in stikstofemissie als gevolg van materieel op de werkplaats en de verkeersaantrekkende werking van de realisatie.

De totale stikstofemissie bedraagt ten aanzien van het materieel op de werkplaats 14,020 kg NOx per jaar en ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking van de realisatie 0,210 kg NOx per jaar. Er wordt vanuit gegaan dat de aanlegfase maximaal één jaar in beslag neemt (jaar 2020). Deze emissie is ingevoerd in de AERIUS Calculator. In paragraaf 5.1 en 5.2 zijn de uitgangspunten van de emissie gegeven.

5.1 Materieel

In bijlage 1 zijn tabellen met daarin de ingevoerde bronnen en de daar bijhorende specifieke gegevens weergegeven voor het materieel op de werkplaats. De ingevoerde parameters zijn in lijn met de gegevens zoals deze zijn opgenomen in het rekenmodel van AERIUS. De motorische belastingen zijn gebaseerd op de publicatie 'Emissiemodel Mobiele Machines gebaseerd op machineverkoop in combinatie met brandstof Afzet (EMMA). Deze gegevensset ligt tevens ten grondslag aan de emissiefactoren van de categorieën mobiele werktuigen in het rekenmodel AERIUS.

Basisuitgangspunten aanlegfase

Voor het bepalen van de emissie wordt uitgegaan van een gemiddelde inspanning. Dit houdt in dat de bouwwijze geen elementen bevat waarvoor een afwijkend aantal transportbewegingen benodigd is of waarvan de inzet van gespecialiseerd afwijkend materieel wordt verlangd. Daarnaast wordt in de berekening uitgegaan van een reguliere werkmethode afgestemd op de toegepaste bouwwijze.

Voor het bepalen van de vlakemissie is de vormgeving, werkvolgorde, uitvoeringwijze, uitvoeringsduur en een lijst met regulier in te zetten materieel als basis genomen voor de inschatting van de productiegegevens. Deze productiegegevens vormen vervolgens het uitgangspunt voor het bepalen van de totale inzetduur van het materieel die benodigd is voor de realisatie. De berekende puntemissie gegevens betreffen volle productie-uren.

Uitgangspunten in te zetten materieel

Voor de realisatie van projecten heeft de uitvoering de keuze uit een groot arsenaal aan materieel welke uiteenlopen op het gebied van type, uitvoering, capaciteit, merk, etc. Het vermogen van het materieel en de emissienormen zijn waarden waarmee in de berekening de uitstoot van NOx wordt bepaald. De keuze voor het type materieel wordt door de aannemer bepaald. Deze zal zijn keuze onder meer baseren op beschikbaarheid, capaciteit en ruimte. Om een zuivere berekening te kunnen garanderen zijn de verhuurgegevens van een materieeldienst beschouwd. Op basis van uitgevoerde projecten is het type materieel dat kan worden beschouwd als 'gemiddeld' bepaald. Voor de voertuigen die beschouwd worden als lijnemissie is EURO VI als emissienorm genomen. Bij de keuze van het materieel is eveneens het type gekozen die het meest is ingezet vanuit de materieelverhuur, en daarmee kan het in te zetten materieel als regulier kan worden beschouwd.

5.2 Verkeer

In bijlage 1 zijn tabellen met daarin de ingevoerde bronnen en de daar bijhorende specifieke gegevens weergegeven voor het verkeer naar de werkplaats. Voor het bepalen van de lijnemissie van het bouwplan is gekeken naar de aard en omvang van het materiaal dat benodigd is, of vrijkomt bij de realisatie van het bouwplan in relatie tot het daaraan gerelateerde vervoer. Daarbij is rekening gehouden met optimalisatie van het vervoer. Ook is in de lijnemissie de vervoersbewegingen meegenomen ten behoeve van het aan en af te voeren van het benodigde materieel. De verwachte aanvoer verloopt via België.

6. Gebruiksfasen

In de gebruiksfase is er sprake van een toename van verkeer ten opzichte van de autonome situatie. Het verkeer rijdt over de Knokkeweg en de Zwinstraat. De lengte van de rijlijn bedraagt 307 meter. Hierna is het uitgangspunt dat het verkeer van en naar het plan opgenomen is in het heersende verkeersbeeld.

Deze emissie is ingevoerd in de AERIUS Calculator. Hierna zijn de uitgangspunten voor de bepaling van de emissie gegeven.

De verwachte verkeersgeneratie is bepaald door de opdrachtgever en gesteld op 280 voertuigbewegingen per etmaal. De emissiefactoren behoren bij de categorie normaal stadsverkeer, gebaseerd op het document 'emissiefactoren snelwegen en niet snelwegen, versie maart 2019', voor het jaar 2020. De gegevens zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Omschrijving	Aantal bewegingen (/etmaal)	Afstand per beweging (m)	Afstand (km/jaar)	Emissiefactor (g/km)	NOx kg
Licht verkeer	280	307	31375,40	0,355	11,12
Totaal					11,12

De totale stikstofemissie bedraagt 11,12 kg NOx per jaar. Deze emissie is ingevoerd in de AERIUS Calculator.

7. Resultaten berekeningen

De hiervoor beschreven emissies zijn ingevoerd in AERIUS calculator.

Voor de aanlegfase blijkt dat de stikstofemissie van in totaal 14,23 kg niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het berekeningsresultaat van AERIUS is opgenomen als bijlage 2.

Voor het gebruik van het parkeerterrein blijkt dat de stikstofemissie van 11,12 kg NOx per jaar niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het berekeningsresultaat van AERIUS is opgenomen als bijlage 3.

Uit de berekeningen is gebleken dat als gevolg van de aanlegfase/gebruiksfase er ten aanzien van stikstofdepositie geen negatieve effecten optreden als gevolg van het plan op Natura 2000-gebieden.

8. Randvoorwaarden uitvoering

De gehanteerde uitgangspunten van de berekening voor de aanlegfase vormen een randvoorwaarde voor de uitvoering van het project. De totale hoeveelheid stikstofemissie van machines, materieel en voertuigbewegingen is taakstellend. Algemeen geldt dat de stikstofemissie tijdens werkzaamheden wordt bepaald door:

- Het aantal uren dat materieel en machines ingezet worden;
- Het aantal voertuigbewegingen en het afgelegde aantal kilometers;
- Het vermogen van het in te zetten materieel en machines.

Wanneer de inzet in uren, vermogen van materieel, emissiefactor en het aantal vervoersbewegingen significant hoger zijn dan in deze berekening, is het resultaat van de berekening niet meer toereikend. Een nieuwe calculatie is dan noodzakelijk om de toename van stikstofemissie te bepalen.

Bijlage 1. Tabellen emissie aanlegfase

Algemene gegevens		
projectcode	183485	
Projectnaam	Parking , Retranchement	
Bedrijfsnaam aanvrager	C5S	
Contactpersoon aanvrager	T. Elsman	
Adres		
Telefoon		
Email		

Gegevens projectlocatie		
Locatie project / adres project	Knokkeweg, Retranchement	
Totaal projectgebied	4000	m2
Transportgegevens		
Afstand vanaf de entree van het projectgebied tot aan de dichtstbijzijnde openbare weg met heersend verkeersbeeld voor personenvervoer in km.	0,1	km
Afstand vanaf de entree van het projectgebied tot aan de dichtstbijzijnde openbare weg met heersend verkeersbeeld uitgaande van vrachtverkeer in km.	0,3 (verwachte aanvoer via België)	km
Lengte bouwweg vanaf de entree tot aan de dichtstbijzijnde parkeerplaats/laad-los plaats	0,1	km
locatiegegevens		
Beschrijving huidige situatie	voornamelijk landbouwgrond	
Dient het terrein door aanvrager bouwrijp gemaakt te worden	Ja	
Dient het terrein na realisatie door aanvrager woonrijp gemaakt te worden	Ja	
Grondsoort	hoofdzakelijk kleigrond	

Hoeveelheden (niet uitgeefbaar terrein)		
Verharding		
Asfaltverharding	1080	m2
Elementenverharding (klinkers)	0	m2
Tegelverharding (voetpaden)	100	m2
Halfverharding	1233	m2
Totale aslengte hoofdwegen		m
Groen		
Oppervlakte gras	400	m2
Oppervlakte beplanting	0	m2
Water		
Oppervlakte wadi / waterlichaam	160	m2
Oppervlakte watergang	0	m2
Lengte watergang	0	m1
Verwachting in te zetten materieel		
Verwachting in te zetten materieel	gemiddeld	

Projectcode :	183485
Projectnaam :	Parking , Retranchement
Bedrijfsnaam aanvrager :	CSS

Type	Materieel	inzet	eenheid		kW	Brandstof	emissie (EURONORM)	Emissie-factor	eenheid	vermogen	Stikstof emissie	eenheid
Voorbereiding												
Punt	Tractor	11,2	uur		102	Diesel	stage IIIa	3,3	g/km	60%	2,26	kg/Nox
Punt	Hydraulische graafmachine (rups)	53,3	uur		124	Diesel	stage IV	0,36	g/kWh	60%	1,43	kg/Nox
Verharding												
Punt	Hydraulische graafmachine (rups)	29	uur		124	Diesel	stage IV	0,36	g/kWh	60%	0,77	kg/Nox
Punt	Wiellader	14	uur		137	Diesel	stage IV	0,4	g/kWh	60%	0,47	kg/Nox
Punt	Hydraulische graafmachine (mobiel)	7	uur		105	Diesel	stage IIIB	3,3	g/kWh	60%	1,49	kg/Nox
Punt	Asfaltspreidmachine	19	uur		63	Diesel	stage IIIB	3,3	g/kWh	60%	2,31	kg/Nox
Punt	Zelfrijdende wals	4	uur		55,4	Diesel	stage IIIA	3,3	g/kWh	60%	0,44	kg/Nox
Groen												
Punt	Hydraulische graafmachine (rups)	0	uur		124	Diesel	stage IV	0,36	g/kWh	60%	0,00	kg/Nox
Punt	Wiellader	0	uur		137	Diesel	stage IV	0,4	g/kWh	60%	0,00	kg/Nox
Punt	Tractor	0	uur		102	Diesel	stage IIIa	3,3	g/km	60%	0,00	kg/Nox
Water												
Punt	Hydraulische graafmachine (rups)	10	uur		124	Diesel	stage IV	0,36	g/kWh	60%	0,27	kg/Nox
Grondwal												
Punt	Hydraulische graafmachine (rups)	20	uur		124	Diesel	stage IV	0,36	g/kWh	60%	0,54	kg/Nox
Punt	Tractor	20	uur		102	Diesel	stage IIIa	3,3	g/km	60%	4,04	kg/Nox
Punt										60%	0,00	kg/Nox

Punt emissie totaal 14,020 kg/Nox

Type	Materieel	Totaal aantal vrachten	eenheid
Voorbereiding			
Lijn	Trekker kippertrailer 35ton/24m3	27	vracht
Verharding			
Lijn	Trekker kippertrailer 35ton/24m3	75	vracht
Lijn	Trekker stenenwagen	1	vracht
Lijn	Vrachtauto 8 x 8	38	vracht
Groen			
Lijn	Trekker kippertrailer 35ton/24m3	0	vracht
Water			
Lijn	Trekker kippertrailer 35ton/24m3	12	vracht
Riolering			
Lijn	Trekker stenenwagen	0	vracht
Lijn	Trekker oplegger	0	vracht
Lijn	Vrachtauto 8 x 8	0	vracht
Riolering			
Lijn	bestelbusje (2018)	13	rit
Lijn	Personenauto (2018)	13	rit

Bijlage 2. AERIUS-berekening aanlegfase

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 (NH₃) 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 Situatie 1

- 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
Compositie 5 stedenbouw bv	Knokkeweg, 4525AC Retranchement

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Parking Retranchement	SqYbqMoLhWpg

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
18 februari 2020, 02:04	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	14,23 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

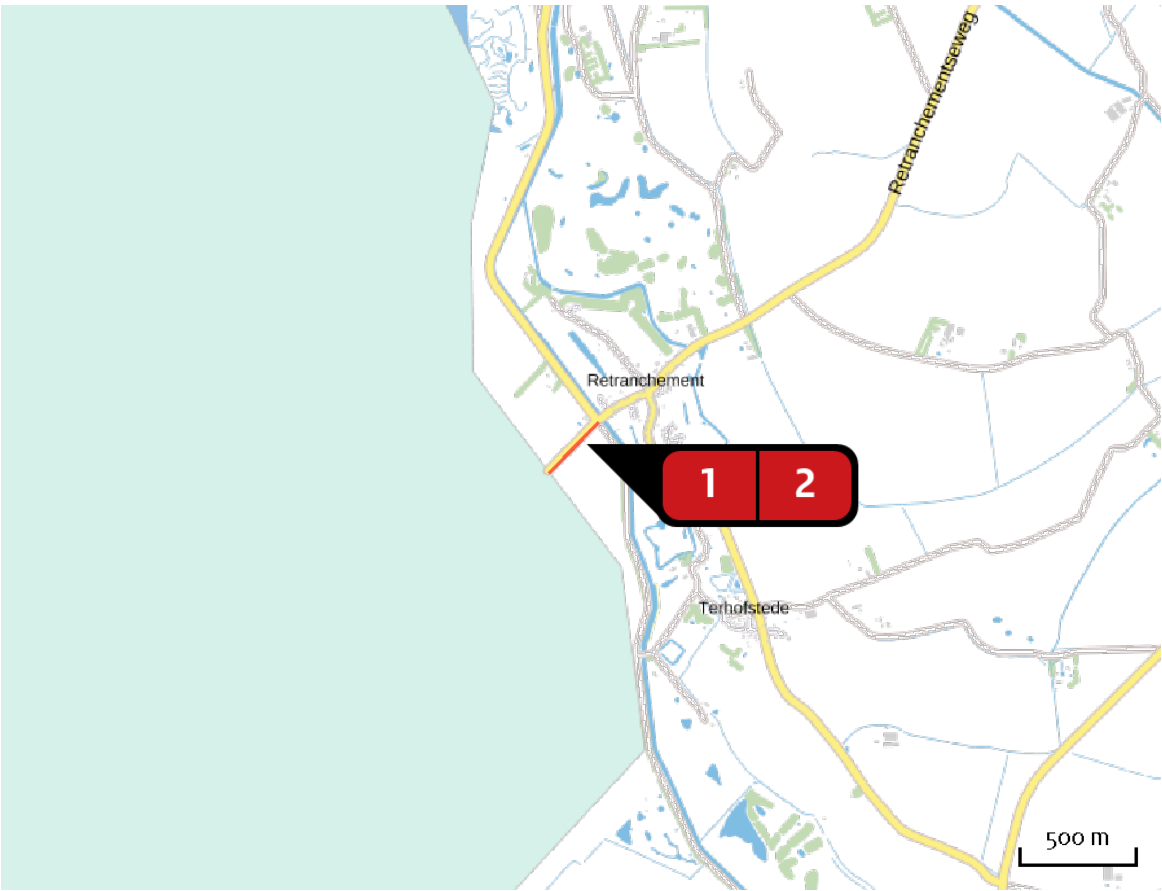
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

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

Toelichting

Stikstofdepositie in de aanlegfase.

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Verkeer naar de bouwplaats Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
2	Bouwmaterieel op de bouwplaats Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	14,02 kg/j

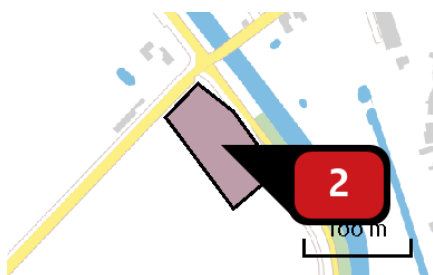
Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Verkeer naar de bouwplaats
15190, 374881
< 1 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	26,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	153,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx

Bouwmaterieel op de
bouwplaats
15307, 374912
14,02 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Mobiele werktuigen op de bouwplaats		4,0	4,0	0,0	NOx	14,02 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_20200211_3b24c29c22

Database [versie 2019A_20200212_3b24c29c22](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

Bijlage 3. AERIUS-berekening gebruiksfase

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 Situatie 1

- 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
Compositie 5 stedenbouw bv	Knokkeweg, 4525AC Retranchement

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Parking Retranchement	Ri8f1rdaTzkR

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
18 februari 2020, 02:10	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	11,12 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

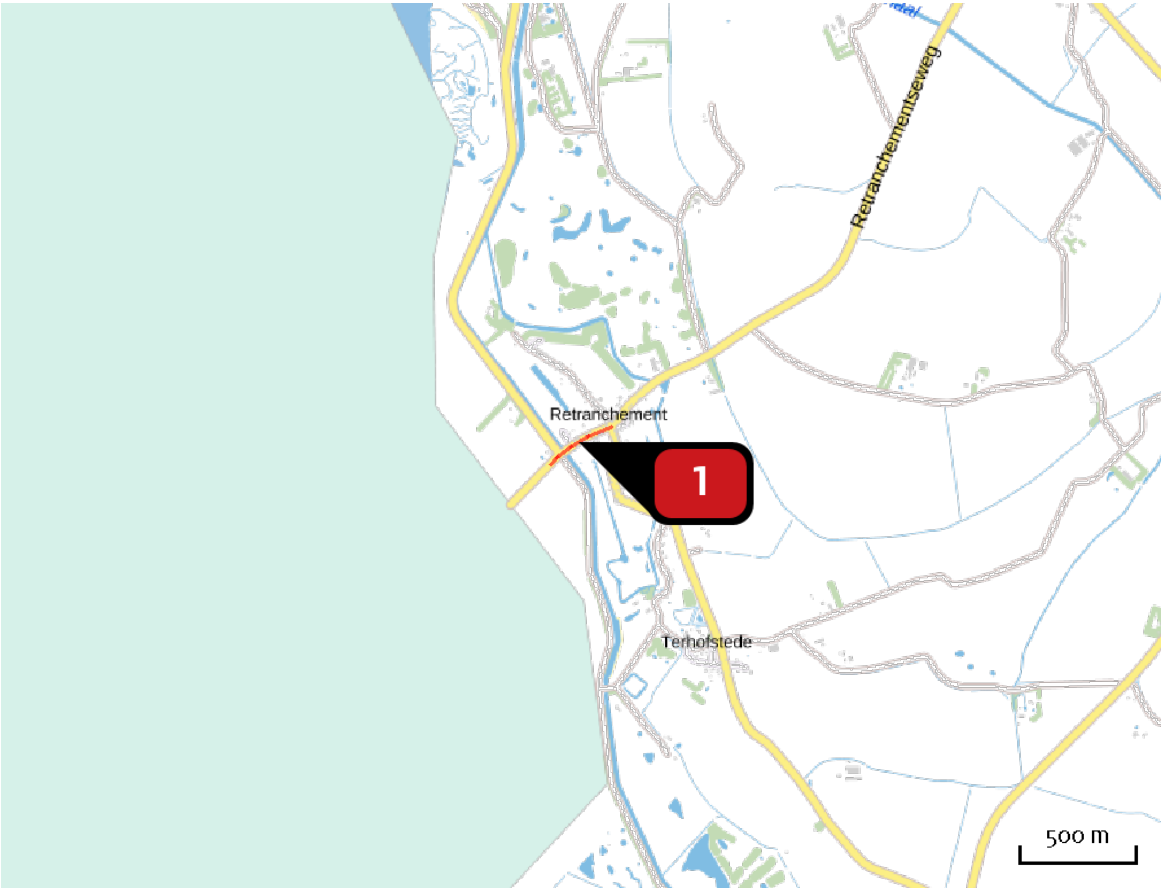
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

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

Toelichting

Stikstofemissie in de gebruiksfase.

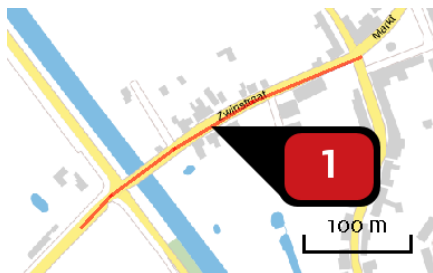
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Bron 1 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	11,12 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

Bron 1

15378, 375047

11,12 kg/j

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	280,0 / etmaal	NOx NH ₃	11,12 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_20200211_3b24c29c22

Database [versie 2019A_20200212_3b24c29c22](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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