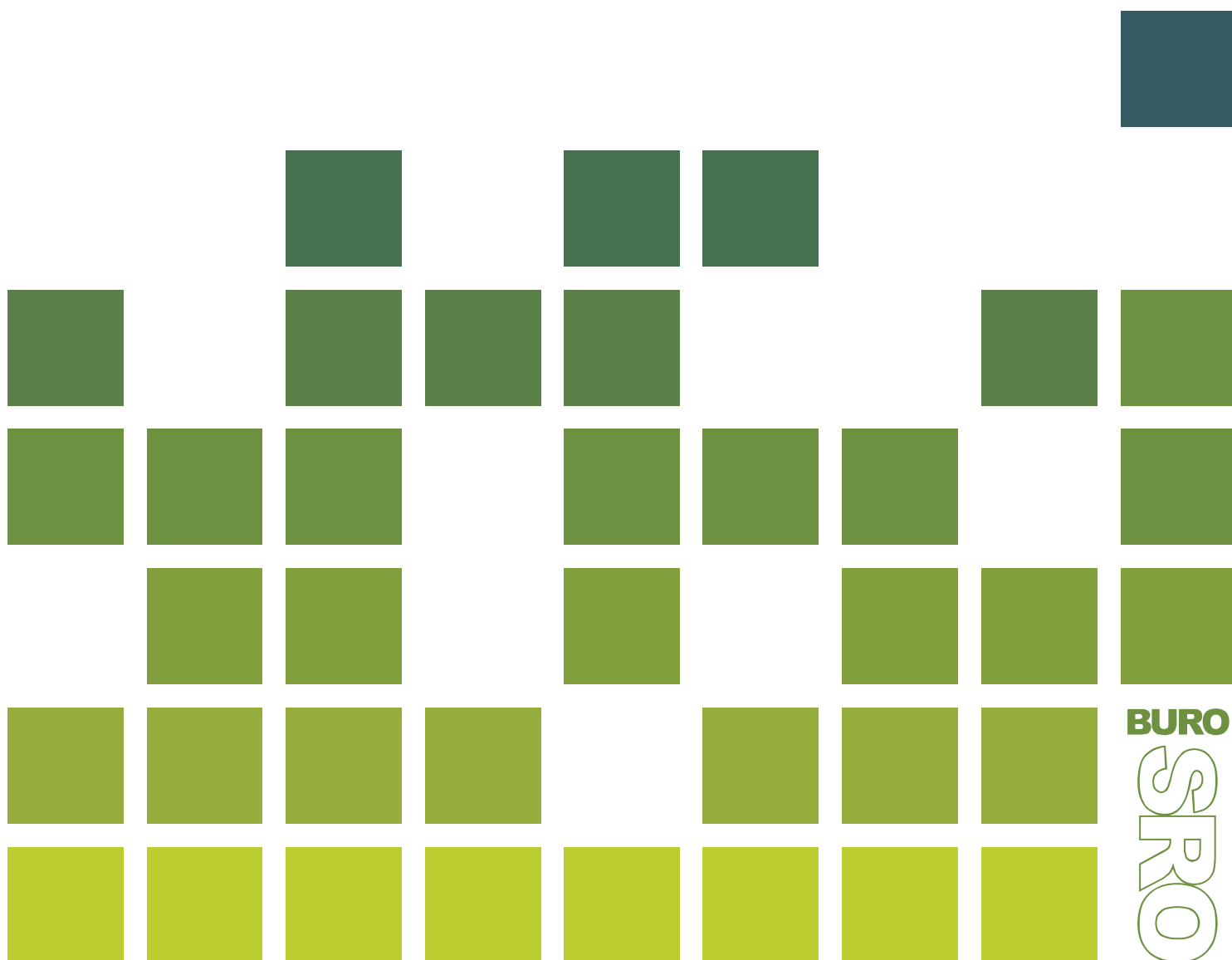


Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming

Dribergsestraatweg, Doorn

Gemeente Utrechtse Heuvelrug



Gegevens over het plan:

Plannaam:	Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming Dribergsestraatweg, Doorn
Datum:	3 februari 2023
Projectnummer Buro SRO:	SR200362

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever:	De Componist
----------------	--------------

Gegevens Buro SRO:

	't Goylaan 11
	3525 AA te Utrecht
Telefoon:	030-2479198
E-mail:	utrecht@buro-sro.nl
Internet:	www.Buro-SRO.nl

Inhoudsopgave

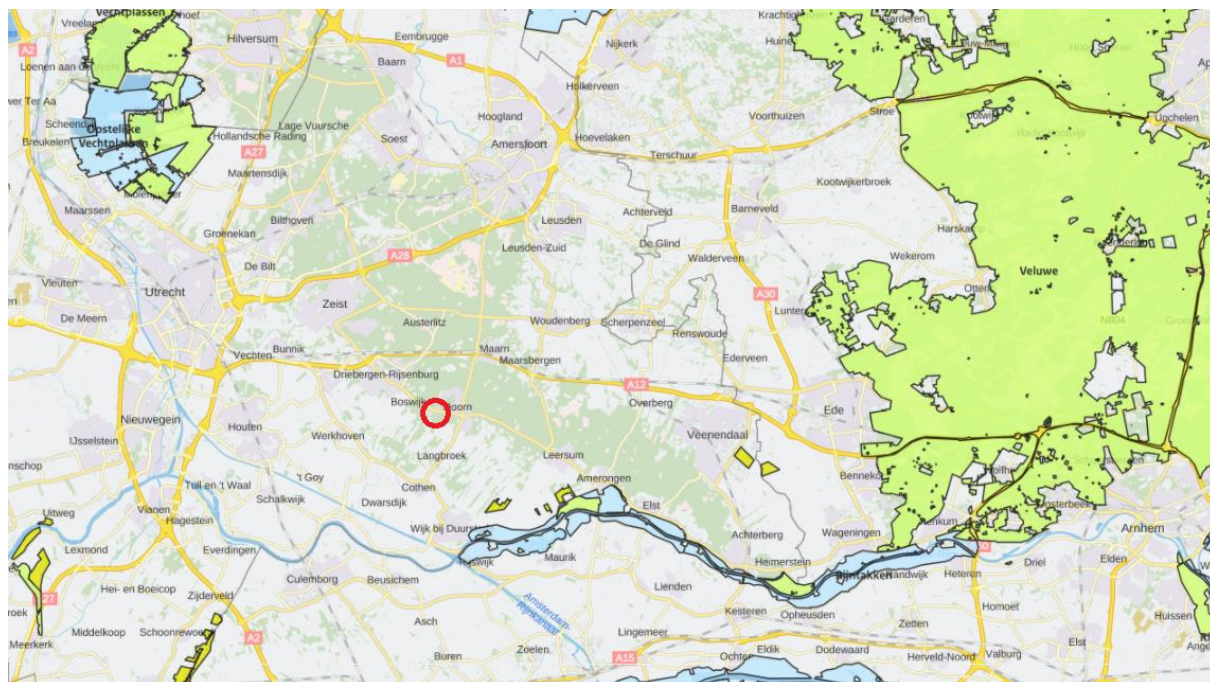
Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Projectbeschrijving	5
1.2	Wettelijk kader	6
1.4	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Verkeers- en ruimtelijke gegevens	7
2.1	Ruimtelijke gegevens	7
2.2	Gebruiksfase.....	7
Hoofdstuk 3	Berekeningen en resultaten bouw- en gebruiksfase.....	9
3.1	Gebruiksfase.....	9
Hoofdstuk 4	Samenvatting en conclusies	10

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de planlocatie aan de Dribergsestraatweg te Doorn worden twee nieuwe twee-onder-één-kapwoningen ontwikkeld. Deze ontwikkeling gaat gepaard met de uitstoot van stikstof in de gebruiks- en bouwphase. Derhalve moet in beeld gebracht worden wat de mogelijke effecten van de ontwikkeling zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. In voorliggende rapportage worden de mogelijke effecten in beeld gebracht.

De onderstaande afbeelding laat de locatie zien ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden.



Ligging plangebied (rood) ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden (blauw, geel en groen) (bron: AERIUS calculator)

1.2 Projectbeschrijving

Initiatiefnemer is voornemens twee nieuwe twee-onder-één-kapwoningen te realiseren aan de Dribergsestraatweg te Doorn. De woningen zijn geschikt voor een brede doelgroep. Met de voorgenomen indeling wordt gericht op senioren die op de begane grond willen wonen en daarnaast ruimte hebben op de verdieping voor bijvoorbeeld een logeer- of werkkamer. Tevens is dit woningtype zeer geschikt voor jonge gezinnen. Er worden per woning twee parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

De navolgende afbeeldingen tonen een plattegrond en een aanzicht van de voorgevel van de beoogde woningen.



Plattegrond beoogde woningen (bron: A&R10 architectuur en restauratie)



Aanzicht voorgevel (bron: A&R10 architectuur en restauratie)

1.2 Wettelijk kader

In de Wet natuurbescherming is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een vergunning vereist is. Verzuring en vermesting is één van die mogelijk negatieve effecten. Voor ieder habitatype binnen een Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor verzuring en/of vermesting is een kritische depositiewaarde (KDW) vastgesteld. De KDW geeft de grens aan waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische stikstofdepositie. Door middel van het rekeninstrument AERIUS wordt de stikstofdepositie berekend als gevolg van projecten en plannen op Natura 2000-gebieden.

Het rekeninstrument AERIUS was één van de pijlers van het Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), het PAS maakt onderdeel uit van de Crisis- en herstelwet (Chw). Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State uitspraak gedaan omtrent het PAS. Het PAS mag niet meer gebruikt worden als basis voor toestemming voor 'activiteiten'. Hiermee is het PAS buiten werking gesteld. Het systeem van het PAS was erop gebaseerd dat vooruitlopend op toekomstige positieve ontwikkelingen voor beschermde natuurgebieden toestemming gegeven kan worden voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden door stikstofuitstoot. Die toestemming 'vooraf', zoals het PAS mogelijk maakte, mag niet meer, aldus de RvS. Projecten en of activiteiten dienen, in afwachting van een nieuwe PAS, zelfstandig beoordeeld te worden op grond van de Wet natuurbescherming.

In de uitspraak van 29 mei 2019 is ook specifiek ingegaan op de AERIUS Calculatie. In rechtsoverweging 39.3 is bepaald dat AERIUS nog wel gebruikt kan worden voor de effectbepaling op grotere (meer dan 50 meter) afstand. Voor berekeningen op kortere afstand wordt een tweede berekening met een ander rekenpakket aanbevolen. De onnauwkeurigheid van AERIUS zat voornamelijk in emissie berekeningen bij agrarische bedrijven waar het emissiepunt zich op enige hoogte bevond. In de nieuwe AERIUS module (AERIUS 2020) van oktober 2020 zijn de bezwaren van de Afdeling bestuursrechtspraak zoals verwoord in de uitspraak van 29 mei 2019 weggenomen.

In de uitspraak van 29 mei 2019 is ook specifiek ingegaan op de AERIUS Calculator. In rechtsoverweging 39.3 is bepaald dat AERIUS nog wel gebruikt kan worden voor de effectbepaling op grotere (meer dan 50 meter) afstand. Voor berekeningen op kortere afstand wordt een tweede berekening met een ander rekenpakket aanbevolen. De onnauwkeurigheid van AERIUS zat voornamelijk in emissie berekeningen bij agrarische bedrijven waar het emissiepunt zich op enige hoogte bevond. In de nieuwe AERIUS-module (AERIUS 2021) van januari 2022 zijn de bezwaren van de Afdeling bestuursrechtspraak zoals verwoord in de uitspraak van 29 mei 2019 weggenomen. Gelet op de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022, waarbij de 'bouwvrijstelling' is komen te vervallen, dient nu ook de aanleg-/bouwphase berekend te worden.

Op 25 november 2022 heeft de minister voor Natuur en Stikstof het Wijzigingsbesluit habitatrichtlijngebieden vanwege aanwezige waarden vastgesteld. Hiermee zijn de aanwijzingsbesluiten van 101 Natura 2000-gebieden gewijzigd, bijvoorbeeld omdat habitattypen op het moment van aanwijzen aanwezig bleken te zijn, maar destijds niet zijn opgenomen in de oorspronkelijke aanwijzingsbesluiten. Bij een berekening zullen tevens de aangeleverde nieuwe rekenpunten berekend moeten worden.

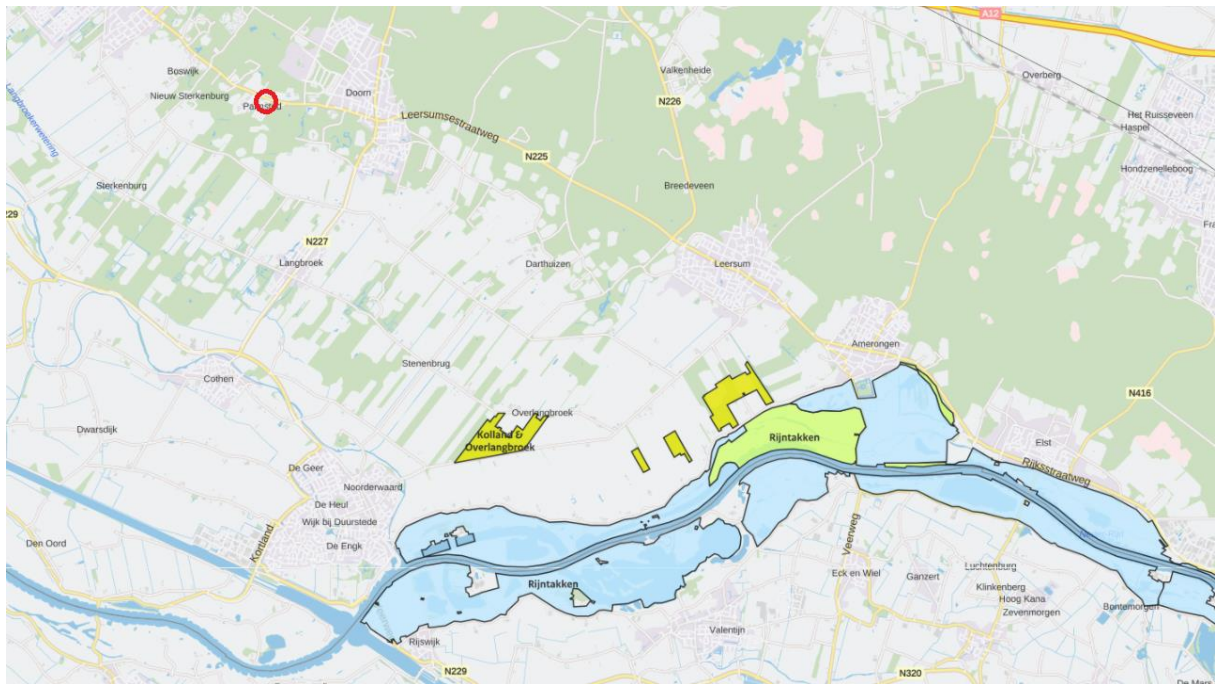
1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de verkeers- en ruimtelijke gegevens beschreven. De uitgevoerde berekeningen en resultaten worden beschreven in hoofdstuk 3. Tenslotte wordt in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

Hoofdstuk 2 Verkeers- en ruimtelijke gegevens

2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij een stikstofdepositieberekening wordt er rekening gehouden met de Natura 2000-gebieden binnen een straal die relevant is voor de omvang van het plan. Binnen een straal van 10 km zijn twee Natura 2000-gebieden aanwezig. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Kolland & Overlangbroek bevindt zich op een afstand van ca. 6,1 km. Op onderstaande afbeelding staat de ligging van het plangebied ten opzichte van Kolland & Overlangbroek weergegeven.



Ligging plangebied ten opzichte van Kolland & Overlangbroek (bron: AERIUS calculator)

2.2 Gebruiksfasen

De ontwikkeling van twee nieuwe twee-onder-één-kapwoningen neemt in de gebruiksfase verkeersbewegingen met zich mee. Voor de berekening van de totale verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de CROW publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren”. Voor de betreffende woningen kan in de CROW-publicatie 381 de categorie ‘koop, huis, twee-onder-één-kap’ worden gevolgd. Uitgegaan wordt van een ‘weinig stedelijk’ woonmilieu in de ‘rest bebouwde kom’. Per woning geldt een verkeersgeneratie van 7,8 voertuigbewegingen per etmaal. De totale verkeersgeneratie die veroorzaakt wordt door de ontwikkeling bedraagt 15,6 voertuigbewegingen per etmaal.

Er wordt uitgegaan van twee verschillende routes:

- 50% van het verkeer rijdt via de Driebergsestraatweg in westelijke richting.
- 50% van het verkeer rijdt via de Driebergsestraatweg in oostelijke richting.

De totale verkeersgeneratie die de ontwikkeling van de twee woningen met zich meebrengt valt onder ‘licht verkeer’. Het verkeer wordt meegenomen in de berekening tot het moment dat het zich niet meer onderscheidt van het overige verkeer door haar snelheid en stop- en rijgedrag. De woningen worden zonder gasaansluiting uitgevoerd, waardoor deze niet meegenomen worden in de AERIUS-berekening.

2.3 Bouwfase

Naast het toekomstig gebruik (gebruiksfasen) is ook de stikstofuitstoot tijdens de sloop- en bouwfase van het project van belang. Bij de sloop en de bouw zijn gedurende enige tijd voertuigen en mobiele werktuigen aanwezig en is er sprake van verkeersbewegingen van werklieden en materialen van en naar de bouwplaats. De voertuigen en mobiele werktuigen die aangedreven worden door een verbrandingsmotor veroorzaken een korte toename van de stikstofemissie.

Tijdens de sloop- en bouw worden verschillende mobiele werktuigen gebruikt. De emissies van mobiele werktuigen zijn afhankelijk van de emissienormen die van toepassing zijn op het desbetreffende mobiele werktuig (stageklassen). Ten behoeve van de berekening van de emissies NO_x door mobiele werktuigen dient de gebruiker per stageklasse het brandstofverbruik aan te geven (liter brandstof per jaar), het aantal draaiuren en (bij aanwezigheid van een SCR) het AdBlue-verbruik.

De onderstaande tabel toont de emissie van de mobiele werktuigen tijdens de sloop- en bouwfase. Omdat nog niet bekend is welke mobiele werktuigen er exact gebruikt zullen worden is hier een inschatting gemaakt. Voor het gebruik van de mobiele werktuigen is uitgegaan van mobiele werktuigen met een bouwjaar van 2015. Wanneer gebruik gemaakt wordt van mobiele werktuigen met een recenter bouwjaar (bijv. vanaf 2019) zullen de stikstofemissies verminderen. Het brandstofverbruik is berekend met behulp van de formule afkomstig uit Ligterink et al 2021. Met behulp van de navolgende formule is het mogelijk het brandstofverbruik per uur te berekenen: $B = 0.095 \cdot P_{max} + 0.54$. Hier is B het brandstofgebruik per uur en P_{max} het maximale vermogen van het werktuig [kW]. Voor Stage IV en V werktuigen, waarmee gerekend is, kan uit worden gegaan van het normale AdBlue-verbruik dat door TNO is gegeven. Dit is 6% van het brandstofverbruik (Ligterink et al 2021).

In onderstaande tabel worden de te gebruiken mobiele werktuigen beschreven.

Werktuig	STAGE-klasse	Bouwjaar	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j
Shovel	Stage-IV	≥2015	150	594	40
Mobiele kraan	Stage-IV	≥2015	200	1650	80
Betonpomp	Stage-IV	≥2015	200	216	10
Heistelling	Stage-IV	≥2015	200	157	8
Graafmachine	Stage-IV	≥2015	200	785	40
Vervoer personeel en materiaal	Licht verkeer: 960 voertuigbewegingen per jaar Middelzwaar vrachtverkeer: 720 voertuigbewegingen per jaar Zwaar vrachtverkeer: 360 voertuigbewegingen per jaar				

Voor het vervoer van personeel en materialen is een ruime aanname gedaan van 960 voertuigbewegingen aan licht verkeer, 720 voertuigbewegingen aan middelzwaar vrachtverkeer en 360 voertuigbewegingen aan zwaar vrachtverkeer per jaar.

Hoofdstuk 3 Berekeningen en resultaten bouw- en gebruiksfase

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS Calculator (december 2022, met toevoeging van de additionele rekenpunten). Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed kunnen zijn op de stikstofdepositie van het initiatief. De bronnen geven aan waar een toename van het aantal verkeersbewegingen plaatsvindt.

3.1 Gebruiksfase

In de gebruiksfase is enkel sprake van uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie van het plangebied. De beoogde woning wordt gasloos, derhalve is alleen de verkeersgeneratie berekend, hiervoor zijn twee bronnen opgenomen.

Er is uitgegaan van 15,6 voertuigbewegingen per etmaal, wat overeenkomt met 100% van de totale verkeersgeneratie. Voor de berekening wordt uitgegaan van twee routes, in oostelijke en westelijk richting. Uit de berekening blijkt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 0,3 kg/j en voor NH₃ 38,9 g/j bedraagt.

Conclusie

Tijdens de gebruiksfase bedraagt de totale emissie voor NO_x 0,3 kg/j en voor NH₃ 38,9 g/j. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er voor de gebruiksfase in dit geval geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op de Natura 2000-gebieden.

3.2 Bouwfase

Voor de bouwfase is een ruime schatting gemaakt voor het aantal verkeersbewegingen voor het vervoer van personeel en materialen en de inzet van (mobiele) werktuigen welke te vinden is in paragraaf 2.3.

Bron 1 bouwfase

De eerste bron tijdens de bouwfase is afkomstig van de te gebruiken mobiele werktuigen. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door de in te zetten mobiele werktuigen voor NO_x 19,3 kg/j en voor NH₃ 0,8 kg/j bedraagt.

Bron 2 bouwfase

Voor bron 2 is uitgegaan van 100% van het bouwverkeer. De route die wordt afgelegd loopt via de Parallelweg Oost tot aan de rotonde met de Stationsweg. Hier gaat het verkeer over in het heersende verkeersbeeld. Uit berekening volgt dat de uitstoot door het bouwverkeer voor NO_x 58,4 g/j en voor NH₃ 1,6 kg/j bedraagt.

Conclusie

Tijdens de bouwfase bedraagt de totale emissie voor NO_x 20,9 kg/j en voor NH₃ 0,9 kg/j. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er voor de bouwfase in dit geval geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op de Natura 2000-gebieden.

Hoofdstuk 4 Samenvatting en conclusies

Op de planlocatie aan de Dribergsestraatweg te Doorn worden twee nieuwe twee-onder-één-kapwoningen ontwikkeld. Voor de beoogde ontwikkeling is ten behoeve van de Wet natuurbescherming een AERIUS-berekening uitgevoerd.

Voor de gebruiksfase is uitgegaan van een toename van de verkeersgeneratie van 15,6 voertuigen per etmaal, waarbij 100% valt onder 'licht verkeer'. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in totaal sprake is van een NO_x emissie van 0,3 kg/j en een NH₃ emissie van 38,9 g/j. Voor de Natura 2000-gebieden geldt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn.

Tijdens de bouwfase bedraagt de totale emissie voor NO_x 20,9 kg/j en voor NH₃ 0,9 kg/j. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er voor de bouwphase in dit geval geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op de Natura 2000-gebieden

Er kan geconcludeerd worden dat de stikstofdepositie vanwege de beoogde ontwikkeling geen significante gevolgen heeft voor de Natura 2000-gebieden. Daarmee is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Met het oog op de Wet natuurbescherming is het plan uitvoerbaar.



buro-sro.nl