

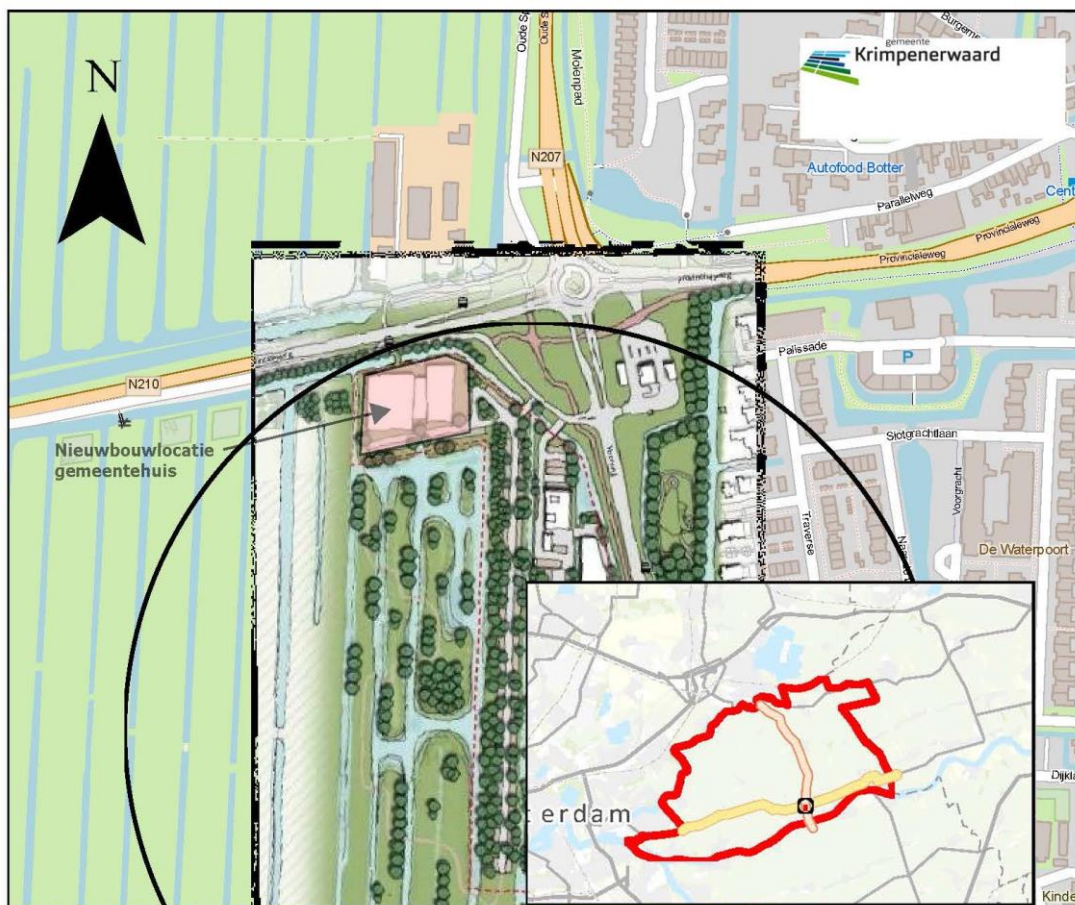
Gemeente Krimpenerwaard
T.a.v. dhr. R. Bilardie
Postbus 51
2820 AB Stolwijk



Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie gemeentehuis Veerweg Bergambacht
Datum: 25 juli 2022
Nummer: 22059/01
bijlage(n) AERIUS_bijlage_20220611121121_GebruiksfaseRZ3py7DAwPW2.pdf

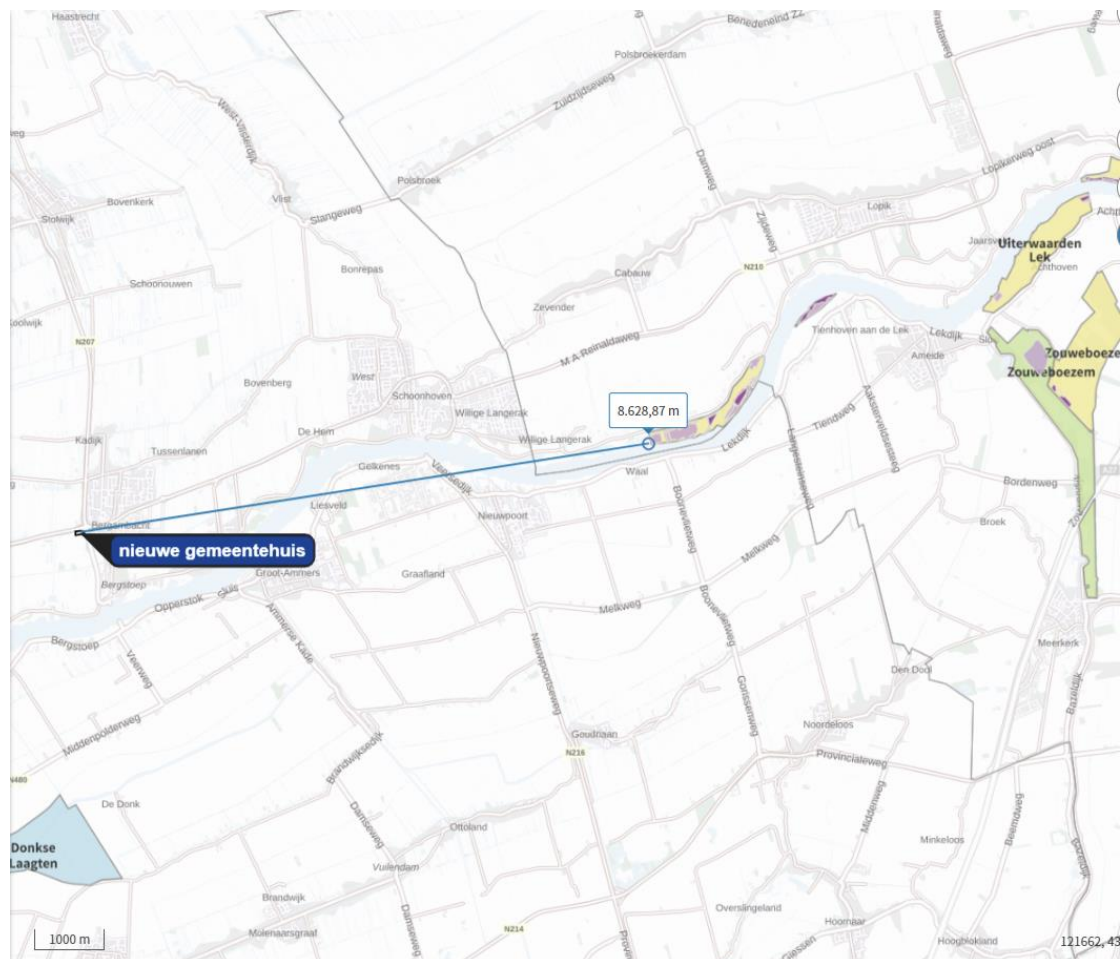
1.1. Aanleiding

In opdracht van de gemeente Krimpenerwaard heeft Langelaar Milieuvadvis onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van de bestemmingsplanwijziging voor een perceel aan de Veerweg in Bergambacht. Het is de bedoeling om hier een nieuwe gemeentehuis te bouwen. Het gemeentehuis wordt volledig gasloos. Op de onderstaande afbeelding is het plan weergegeven.



Figuur 1 overzichtstekening nieuwe gemeentehuis.

Het plangebied ligt op circa 8,6 kilometer afstand van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Uiterwaarden Lek”. Het dichterbij gelegen Natura 2000-gebied “Donkse Laagten” heeft geen stikstofgevoelige delen. In figuur 2 zijn het plangebied en de Natura 2000-gebieden zwart omlijnd weergegeven. De stikstofgevoelige habitats en leefgebieden zijn roze en paars gekleurd. De overige niet stikstofgevoelige delen van het Natura 2000-gebied zijn geel-groen gekleurd.



Figuur 2 ligging plangebied t.o.v. Natura 2000 (bron: AERIUS Calculator)

In dit rapport wordt ingegaan op de stikstofeffecten.

1.2. Doel van het onderzoek

In het kader van de Wet Natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten kunnen optreden in Natura 2000-gebieden. Stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of andere handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die reeds overbelast zijn.

Het voorliggende onderzoek stikstofdepositie heeft tot doel de NO_x (stikstof) en NH₃ (ammoniak) emissies naar de lucht door het voornemen inzichtelijk te maken en de toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden te berekenen. Het onderzoek wordt afgesloten met conclusies waarbij duidelijk wordt of in het kader van de Wet Natuurbescherming significante effecten uitgesloten kunnen worden, dan wel een nader (ecologisch) onderzoek nodig is.

1.3. Wet en regelgeving Natura 2000 & stikstof

In Nederland zijn 166 Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Voor plannen geldt op grond van artikel 2.7 lid 1 van de Wet natuurbescherming dat bepalend is of het significante gevolgen kan hebben voor een (of meer) Natura 2000-gebied(en). Is dat het geval, dan geldt dat het bestuursorgaan bij de vaststelling van een plan met toepassing van artikel 2.8 Wnb een passende beoordeling dient te maken.

Op basis van de berekende NO_x en ammoniak emissies die het gevolg zijn van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen wordt met een verspreidingsmodel de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebieden berekend. Depositieberekeningen worden uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS Calculator versie 2021.

Elke depositiebijdrage op een door stikstof overbelaste locatie in een Natura 2000-gebied – eventueel na saldering- is in potentie een significant effect. Een kwalitatieve ecologische beoordeling kan uitwijzen of de depositiebijdrage leidt tot significant negatieve effecten.

AERIUS Calculator 2021 geeft informatie over de actuele stikstofdepositie en kritische depositiewaarde (kdw) van stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden in de Natura 2000-gebieden. Ook geeft het inzicht of een depositiebijdrage optreedt op reeds (bijna) overbelast delen van een stikstofgevoelig habitattypen of leefgebieden¹.

Sinds 1 juli 2021 is de wet De Wet stikstofreductie en natuurverbetering (hierna: Wsn) samen met het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (hierna: Bsn) van kracht. Deze regelgeving moet voorzien in een nieuwe, structurele aanpak van de stikstofproblematiek.

De Wsn introduceert in de Wnb een partiële vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht voor de gevolgen van stikstofdepositie door bij AMvB aan te wijzen activiteiten van de bouwsector. Het Bsn regelt daarnaast voor welke activiteiten de vrijstelling geldt, namelijk voor het bouwen en slopen van een bouwwerk en voor het aanleggen, wijzigen en opruimen van een werk. De reikwijdte van de partiële vrijstelling is dus niet beperkt tot het bouwen en slopen van woningen en andere bouwwerken, maar geldt ook voor aanlegactiviteiten, bijvoorbeeld voor duurzame energieopwekking en grond-, weg- en waterbouw zoals pleinen, straten, spoorwegen en buisleidingen. De vervoersbewegingen die samenhangen met de werkzaamheden (o.a. het aan- en afvoeren van bouwmaterialen en emissies van werktuigen op de bouwplaats) vallen onder de partiële vrijstelling.

1.4. Onderzoeksopzet

De onderzoeksopzet is als volgt:

- onderzoek naar de NO_x en NH₃ emissies gedurende de gebruiksfase
- een berekening van de depositie met AERIUS Calculator

¹ Aeries Calculator is het wettelijk voorgeschreven rekenmodel en rekent de gevolgen van emissies door wegverkeer tot vijf kilometer rondom de wegvakken. Op 20 januari 2021 heeft de Raad van State geoordeeld ([ECLI:NL:RVS:2021:105](#)) dat de afkapgrens van vijf km voor stikstofdepositie van verkeersbewegingen in AERIUS2020 onvoldoende is onderbouwd. De huidige AERIUS2021 is hierop aangepast en kent een afkapgrens voor alle type bronnen van 25 kilometer.

2. Emissies gebruiksfase

2.1. Wegverkeer

De verkeersgeneratie is bepaald door Iv-infra B.V.² gebaseerd op het 'Technisch Programma van Eisen Gemeentehuis' en het concept-stedenbouwkundig plan (SRO, 12-4-2022).

Tabel 2 geeft de verkeersgeneratie van het nieuwe gemeentehuis weer conform de kencijfers van het CROW, op basis van de ruimtestaat (bijlage 2 van het PvE).

In dit onderzoek wordt worstcase uitgegaan van de maximale cijfers

Onderdelen gemeentehuis	totaal m2	norm min	norm max	/100	generatie minimaal	generatie maximaal
Gemeentehuis zone1	1084	15,4	17,7	10,8	166,9	191,9
Gemeentehuis zone2	294	7,9	9,6	2,9	23,2	28,2
Gemeentehuis zone3	363	7,9	9,6	3,6	28,7	34,8
Primaire werkomgeving	3062	7,9	9,6	30,6	241,9	294,0
Overig (verkeersruimten, sanitair, constructie)	2360	7,9	9,6	23,6	186,4	226,6
Etmaal (weekdag)					691	775

figuur 3 Verkeersgeneratie nieuw gemeentehuis

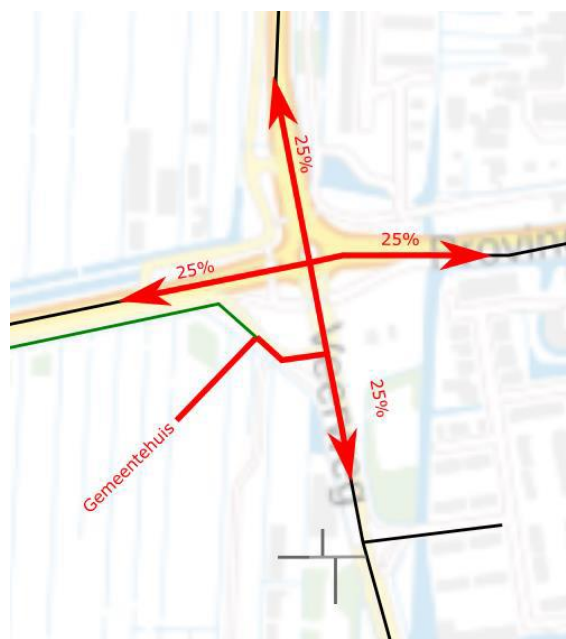
Verdeling licht – middel – zwaar

Het nieuwe gemeentehuis kent een niet tot nauwelijks aantrekkende werking van middelzwaar of zwaar verkeer. Dit zal beperkt zijn tot de bevoorrading en is verwaarloosbaar (<1%) ten opzichte van het totale verkeer.

Herkomst-bestemming gemeentehuis

Verkeer dat door het nieuwe gemeentehuis wordt gegenereerd zal zorgen voor een verkeerstoename op de parallelweg N210, Veerweg, N210 en N207. De exacte verdeling zal afhangen van de herkomst van bezoekers en personeel.

Aangenomen kan worden dat de meeste bezoekers en personeel van binnen de gemeente komen. Uitgaande van de ligging binnen de gemeente is het aannemelijk dat het meeste verkeer van en naar het gemeentehuis via de Veerweg naar de N210 en N207 rijdt.



figuur 4 Procentuele verdeling verkeer nieuw gemeentehuis

Voor de verkeersberekening wordt aangenomen dat 75% op de kruising Parallelweg N210-Veerweg van/naar het noorden rijdt en 25% naar het zuiden. Op de rotonde Veerweg-N210-N207 wordt uitgegaan van een evenredige verdeling over de richtingen. Er zal niet of nauwelijks sprake zijn van extra gemotoriseerd verkeer dat via de parallelweg in westelijke richting rijdt. De aangenomen procentuele verdeling over de richtingen is figuur 4 weergegeven.

² Iv-Infra b.v. , "Verkeersintensiteiten nieuw gemeentehuis (A)", 31 juni 2022 (INFR220293)

2.2. Verwarming van het pand

Conform de Instructie staan de beschikbare emissiefactoren voor woningbouw in de factsheet “ruimtelijke-plannen-emissiefactoren”.

NO_x: De instructie geeft aan dat bij gasloze woningen kan meestal een emissiefactor van 0 gehanteerd worden. Nieuwbouwwoningen worden standaard niet meer op het gasnet aangesloten. Deze woningen hebben dus in beginsel geen NO_x-emissie meer.

In lijn hiermee is ook voor het gasloze gemeentehuis uitgegaan van een NO_x emissie van 0,0 mol/ha/jr.

NH₃: Conform de instructie hoeft voor woningen binnen de sector wonen en werken geen NH₃ emissie berekend te worden. In lijn hiermee is ook voor het gasloze gemeentehuis uitgegaan van een NH₃ emissie van 0,0 mol/ha/jr.

3. Aeries berekeningen

3.1. Uitgangspunten

Met Aeries Calculator zijn de eerder genoemde emissiebronnen gemodelleerd.

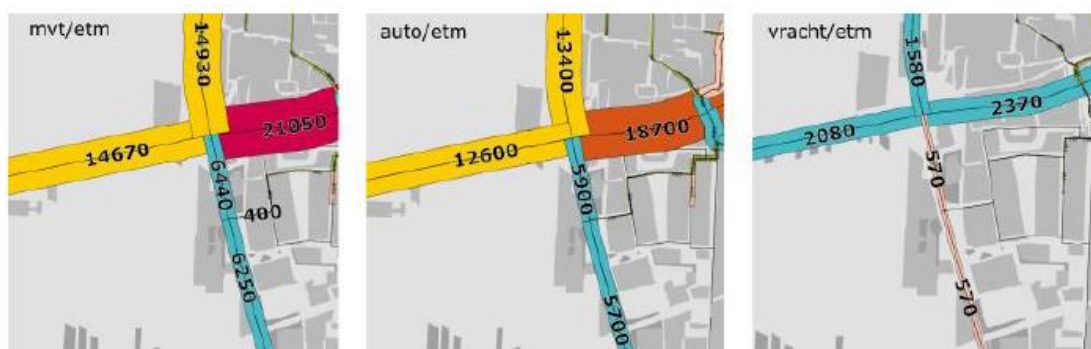
- Het plangebied is gemodelleerd als emissieloze oppervlaktebron.
 - Het wegverkeer is gemodelleerd als lijnbron.
 - De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de “Instructie gegevensinvoer voor AERIU Calculator 2021.1”, (versie 1 juni 2022)
- Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Hierbij worden 2 situaties onderscheiden, projecten met of zonder netwerkeffect. Infrastructuurle projecten of projecten die ook aanpassingen aan de infrastructuur vereisen, leiden veelal tot netwerkeffecten, zoals het aanleggen of aanpassen van een weg (waarmee beoogt wordt de routing van het verkeer of de scheepvaart te bevorderen of te wijzigen) en projecten van zeer grote omvang, zoals woonwijken, grote industriecomplexen of nieuwe (lucht)havens.

- Voor (kleinere) projecten zonder netwerkeffecten, zoals het onderhavige, geldt dat het aan- en afvoerende verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld als wordt voldaan aan de onderstaande twee criteria genoemd
 1. Het verkeer door het voornemen onderscheidt zich hier door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt.
 2. De verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (per etmaal) dat door het voornemen wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State accepteert deze afbakening van ‘heersende verkeersbeeld’ bij stikstofonderzoek voor dergelijke projecten ³.
 - Het plangebied wordt ontsloten op de Veerweg. Als het aan- en afvoerende verkeer op de Veerweg met het overige verkeer mee rijdt (ter hoogte van de rotonde of de Weergang), onderscheidt het zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hier wordt voldaan aan het 1^e criterium.
 - 25% van het verkeer gaat op de Veerweg in zuidelijke richting. Op grond van data uit het verkeersmodel Midden-Holland voor 2030 (versie 3.2) rijden hier 6250 motorvoertuigbewegingen per etmaal (zie figuur 5) en kan geconcludeerd worden dat de verkeersgeneratie hier is verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.
 - 75% van het verkeer gaat op de Veerweg in noordelijke richting naar de rotonde Veerweg-N210-N207. Op de veerweg kan nog niet geconcludeerd worden dat de verkeersgeneratie hier is verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer, maar na de rotonde op de Provinciale weg en Oude spoorweg, waar in iedere richting circa een derde van het verkeer rijdt en de etmaalintensiteit minimaal 14.670 motorvoertuigbewegingen per etmaal is, kan deze conclusie wel worden getrokken.

³ <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@125393/201804031-4-r1/>

In figuur 5 zijn de etmaalintensiteiten weergegeven zoals deze in het scenario '2030 hoog' in het regionaal verkeersmodel Midden-Holland (versie 3.2) zijn opgenomen.



figuur 5 Etmaalintensiteiten uit het RVMH (scenario 2030 hoog) in mvt auto (pae) en vracht verkeer (pae)

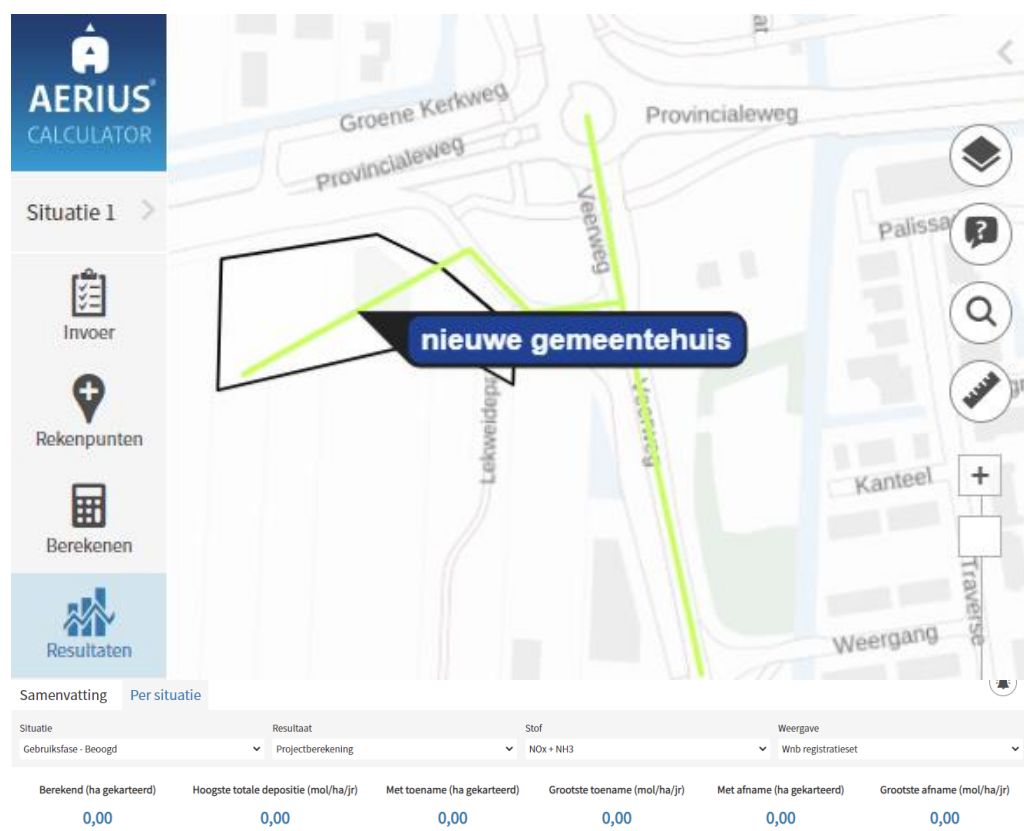
3.2. Rekenjaar

Uitgangspunt is dat de depositiebijdrage inzichtelijk wordt gemaakt voor het jaar waarvoor de depositie het hoogst is. Door de technologische ontwikkelingen en milieuregelgeving nemen de emissies van o.a. wegverkeer met de jaren af.

De verspreidingsberekeningen zijn worstcase uitgevoerd voor 2022.

3.3. Rekenresultaten aanlegfase en gebruiksfase

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2021 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige plan in de gebruiksfase de depositietoename op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.



figuur 6 rekenresultaten AERIUS

Voor gedetailleerde informatie over invoer en rekenresultaten wordt verwezen naar de met AERIUS gegenereerde rapportages (PDF) die als separate bijlage bij dit memo is gevoegd.

4. Conclusies

In opdracht van de gemeente Krimpenerwaard heeft Langelaar Milieuadvies onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van de bestemmingsplanwijziging voor een perceel aan de Veerweg in Bergambacht. Het is de bedoeling om hier een nieuwe gemeentehuis te bouwen. Het gemeentehuis wordt volledig gasloos.

Vanwege de partiële vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht voor de gevolgen van stikstofdepositie door activiteiten van de bouwsector op grond van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) is de aanlegfase buiten het onderzoek gelaten.

Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel verkeer in de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositietoename die groter is dan 0,00 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden.

Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten. Er is geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstoftoename.