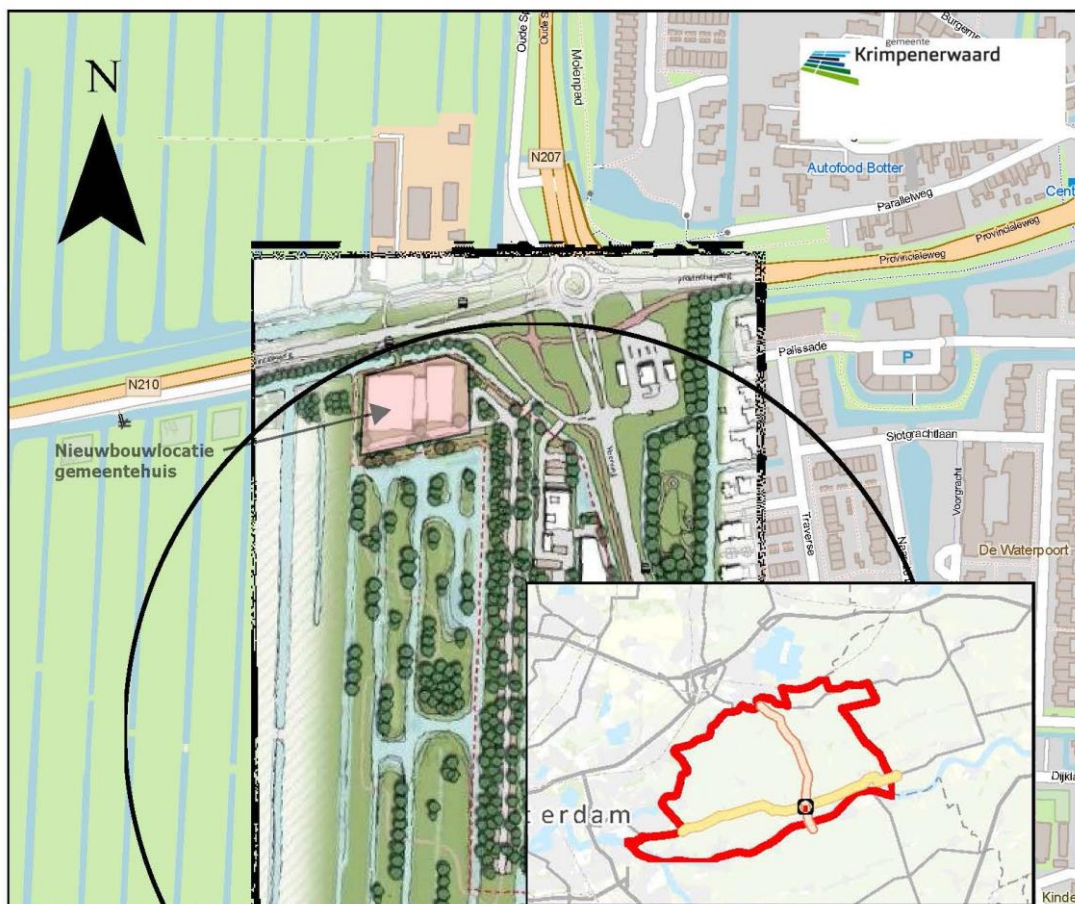


Gemeente Krimpenerwaard
T.a.v. dhr. R. Bilardie
Postbus 51
2820 AB Stolwijk

Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie gemeentehuis Veerweg Bergambacht
Datum: 5 maart 2023
Nummer: 23059/02
bijlage(n) AERIUS_projectberekening_20230305211745_aanlegfaseRkJn9FfSdr2E.pdf
AERIUS_projectberekening_20230305211511_GebruiksfaseRnYJhgU9gNNz.pdf

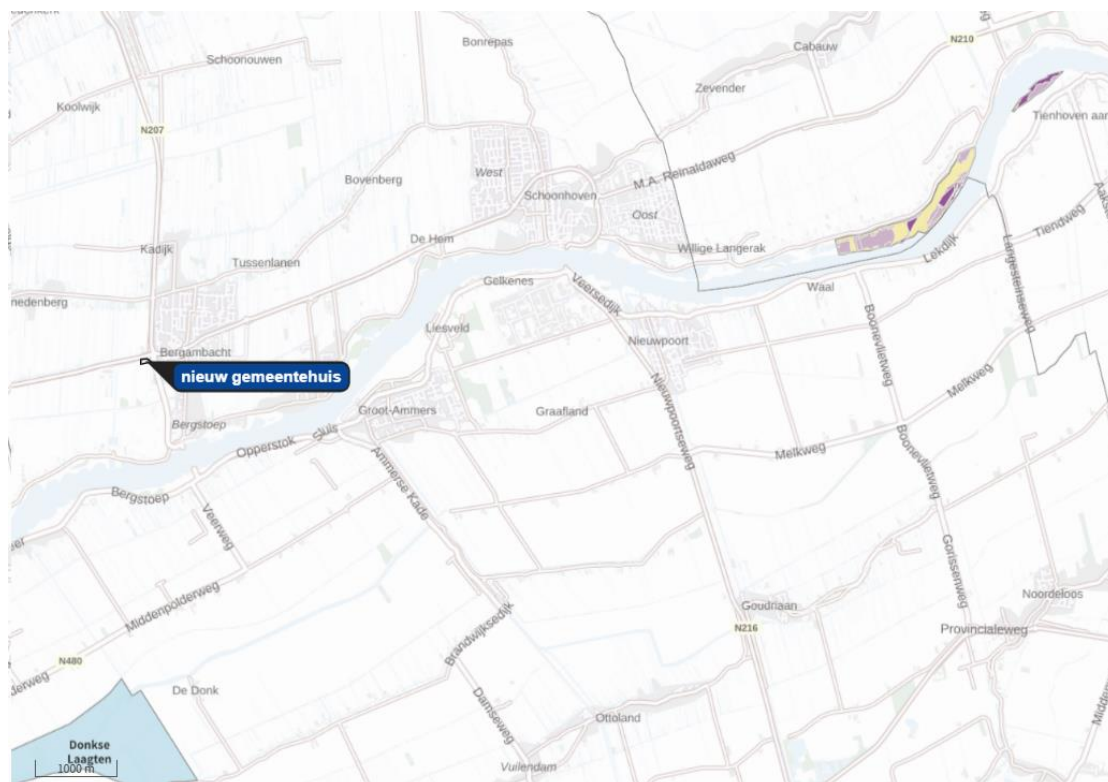
1.1. Aanleiding

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 voornemen t.o.v. Natura 2000 (bron: AERIUS Calculator)

In dit rapport wordt ingegaan op de stikstoeffecten.

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. Dit onderzoek ziet toe op de depositie tijdens de aanleg- en bouwfase alsook de gebruiksfase.

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.

Voor het onderhavige plan is onderzocht of er sprake kan zijn van een significante depositie van stikstof op relevante delen van Natura 2000-gebieden.

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 2022.

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 2022 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 leefgebieden.

Op 25 november 2022 heeft de Minister voor Natuur en Stikstof het Wijzigingsbesluit Habitatrichtlijngebieden vanwege aanwezige waarden (hierna: het wijzigingsbesluit) 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. Deze habitattypen en soorten zijn door middel van het wijzigingsbesluit aan de aanwijzingsbesluiten toegevoegd.

De betreffende habitattypen, leefgebieden en grenzen moeten direct nadat het wijzigingsbesluit is genomen worden betrokken bij toestemmingverlening. In de huidige versie van AERIUS Calculator, versie 2022, zijn deze wijzigingen opgenomen.

1.4. Onderzoeksopzet

De onderzoeksopzet is als volgt:

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

2. Emissies aanlegfase

Tijdens de aanleg- en bouwperiode ontstaan NO_x en NH₃-emissies door de inzet van mobiele werktuigen, auto's en vrachtwagens. Het onderzoek richt zich op de emissies tijdens het bouwrijp maken, het bouwen van het gemeentehuis en het woonrijp maken van het plangebied.

De NO_x en NH₃ emissies zijn berekend op basis van de AUB-methode uit TNO rapport R12305¹ conform de meest recente Instructie gegevensinvoer Aeries Calculator 2021.1 (juni 2022) van het Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van Bij12 (verder genoemd: de instructie) en het Handboek "Werken met AERIUS Calculator Versie 2022" dat grotendeels de eerder verschenen AERIUS factsheets, leeswijzers en handleidingen waar naar wordt verwezen in deze instructie vervangt.

De verkeersgeneratie en de inzet van mobiele werktuigen zijn bepaald met behulp van ervaringscijfers over het bouwen van soortgelijke bouwprojecten door de aannemer van het onderhavige plan en onderverdeeld het bouwrijp maken en het bouwen.

Het dieselverbruik wordt conform het TNO rapport R12305 bepaald.

TNO houdt rekening met de aandrijfconfiguratie (vaste as, transmissie, hydrauliek), de standby tijd bij de soort inzet (wisselend en constant) en de verliezen.

TNO gaat voor werktuigen met een wisselende inzet uit van een gemiddelde 'typische motorlast' van 35% (zie onderstaande tabel).

Tabel 5: De verschillende motorbelastingen die in EMMA onderscheiden worden.

aandrijving	motorbelasting	inzet	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	gemiddeld
vaste as	beperkt	wisselend	0.0%	60.0%	17.0%	1.0%	1.0%	1.0%	5.0%	7.0%	5.0%	2.0%	1.0%	25.3%
transmissie	dynamisch		34.3%	12.9%	10.0%	7.2%	6.6%	6.1%	5.5%	3.9%	2.8%	3.9%	7.2%	29.9%
hydrauliek			34.3%	10.7%	6.2%	2.2%	2.8%	5.5%	7.7%	11.0%	8.8%	5.0%	6.1%	36.7%
vaste as	hoge last	continue	32.1%	9.6%	5.6%	1.7%	2.8%	5.5%	16.5%	11.0%	4.4%	5.5%	5.5%	38.0%
transmissie	constant		24.5%	10.9%	10.0%	9.1%	8.4%	7.7%	7.0%	4.9%	3.5%	4.9%	9.1%	37.0%
hydrauliek			24.5%	8.1%	5.1%	2.8%	3.5%	7.0%	9.8%	14.0%	11.2%	6.3%	7.7%	45.6%
vaste as			21.7%	6.7%	4.4%	2.1%	3.5%	7.0%	21.0%	14.0%	5.6%	7.0%	47.3%	

Voor werktuigen met een constante inzet is 35% een onderschatting, en wordt uitgegaan uit van een gemiddelde motorbelasting van $(37,0+45,6+47,3)/3= 43,3\%$.

AdBlue wordt enkel gebruikt in dieselmotoren voorzien van een SCR. Voor het inschatten van het verwachte aantal liter kan uitgegaan worden van het normale AdBlue-gebruik dat door TNO gegeven wordt⁴. Voor Stage IV en V werktuigen is dit 6% van het dieselverbruik. Voor Stage III is dit 3% van het dieselverbruik. In AERIUS Calculator is de hoeveelheid AdBlue die invloed heeft op de emissie gelimiteerd tot 7% voor Stage IV en V en 4% voor Stage III.

2.1. Rekenwijze m.b.t. motorvoertuigen

2.1.1. Verkeer op de openbare weg

Conform de instructie wordt met de verkeersgeneratie het aantal vervoersbewegingen met motorvoertuigen uitgedrukt. Dit betekent zowel het heen- en teruggaand verkeer.

Het aantal vervoersbewegingen is het aantal ritten heen en terug opgeteld.

Op de openbare weg wordt uitgegaan van de reguliere AERIUS wegtypen voor wegverkeer (snelweg, buitenweg, binnen de bebouwde kom (doorstromend)).

¹ TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen

2.1.2. stationaire emissies wegverkeer op de bouwplaats

Op grond van de Rekeninstructie “stationaire emissies wegverkeer “(jan 2022)² moeten stationaire emissies van wegverkeer berekend worden in situaties waarin voertuigen regelmatig stationair draaien maar geen onderdeel zijn van gewone verkeersbewegingen. Stilstaan voor stoplichten en in files vallen hier dus nadrukkelijk niet onder. Wat hier wel onder valt is stilstaan met draaiende motor op een bouwplaats of eigen terrein. Bijvoorbeeld als tijdens het laden/lossen de motor draait, of tijdens het wachten op het vrijkomen van een losplaats.

De rekeninstructie hanteert een tabel met emissiecijfers³ die is samengesteld op advies van experts van TNO. Hierbij is aangenomen dat de stationaire emissie van de standaard verkeersklassen die beschikbaar zijn in AERIUS (licht verkeer, middelzwaar-, zwaar vrachtverkeer en busverkeer) gelijk zijn aan de emissie van stagnerend stadsverkeer (snelheid van 12km/u) voor deze klassen.

Tijdens het laden en lossen draaien de motoren van de vrachtwagens gedurende een lange tijd. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 10 minuten.

2.1.3. Rijdend verkeer tussen de openbare weg en de parkeerplaats.

Tussen de openbare weg en de parkeerplaats (op de bouwplaats) kent het verkeer een lagere gemiddelde snelheid en meer stops per kilometer dan doorstromend verkeer. Om hiermee rekening te houden wordt uitgegaan van 100% stagnatie, waarmee de emissie (gram/km) overeenkomt met de emissiekentallen in gram/km voor ‘stagnerend stadsverkeer’ met een gemiddelde snelheid van 12 km/h.

2.2. Rekenwijze m.b.t. mobiele werktuigen

Conform jurisprudentie wordt uitgegaan van werktuigen die voldoen aan de emissie-eisen die sinds 2014 gelden (STAGE IV). de inzet van stage IV-materieel is voldoende reëel en aannemelijk en hoeft derhalve niet geborgd te worden in planregels⁴.

2.3. Inzet & emissie mobiele werktuigen bouwrijp maken

De verwachte inzet en diesilverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

type apparaat / (mobiel) werktuig	brandstof	draai-uren	bouw-jaar	verm ogen [kW]	STAGE-klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
kraan (Mobiel)	diesel	50	≥2014	263	STAGE IV	25,9	1306	78	7,5	0,3
Shovel/laadschop op band	diesel	72	≥2014	97	STAGE IV	9,9	710	43	4,0	0,2
Tractor/trekker	diesel	22	≥2014	118	STAGE IV	11,9	258	15	1,7	0,1
kraan (Mobiel)	diesel	30	≥2014	263	STAGE IV	25,9	771	46	4,4	0,2
Veeg-/zuigwagens (zelfrijdend)	diesel	3	≥2014	157	STAGE IV	15,7	49	3	0,3	0,0
totaal									17,9	0,7

Figuur 3 inzet mobiele werktuigen & transport op de bouwplaats - BRM

In totaal vinden er circa 125 vrachten plaats. Dit leidt tot 250 ritten door vrachtwagens. Er wordt (worstcase) uitgegaan van 100% zware motorvoertuigbewegingen. Daarnaast vinden er circa 38 ritten plaats met busjes en auto's (lichte motorvoertuigbewegingen).

De emissie door stationair draaien van motorvoertuigen in het plangebied is weergegeven in

² <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/03/202201-Rekeninstructie-stationaire-emissies-wegverkeer.pdf>

³ <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/02/202201-Emissiefactoren-voor-de-berekening-stationaire-emissie-wegverkeer.xlsx>

⁴ rechtsoverweging 17.1 van de uitspraak ABRS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960 (Zandzoom)

de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai- uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
zware vrachtwagens	21	85	0,916	1,79	0,02

Figuur 4 stationaire emissies motorvoertuigen bouwplaats - BRM

2.4. Bouwen

De verwachte inzet en het dieselverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwen is weergegeven in de onderstaande tabel.

type apparaat / werktuig (mobiel)	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
Mobiele hijskraan	diesel	700	≥2015	200	STAGE IV	19,6	13720	823	77,7	3,3
Betonpomp	diesel	600	≥2015	200	STAGE IV	19,6	11760	706	66,3	2,8
Boorstelling	diesel	240	≥2015	200	STAGE IV	19,6	4704	282	26,7	1,1
Graafmachine	diesel	160	≥2015	200	STAGE IV	19,6	3136	188	17,8	0,8
totaal									188,5	8,0

Figuur 5 inzet mobiele werktuigen & transport op de bouwplaats - bouwen

In totaal vinden er circa 600 vrachten plaats met een zware vrachtwagen. Dit leidt tot 1200 ritten door zware vrachtwagens.

In totaal vinden daarnaast circa 525 vrachten plaats met een middelzware vrachtwagen.

Dit leidt tot 1050 ritten door zware vrachtwagens.

Daarnaast vinden er circa 3000 ritten plaats met busjes en auto's (lichte motorvoertuigbewegingen).

De emissie door stationair draaien van motorvoertuigen in het plangebied is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai- uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
zware vrachtwagens	100	85,00	0,92	8,50	0,09
middelzware vrachtwagens	88	76,76	0,62	6,76	0,05

Figuur 6 stationaire emissies motorvoertuigen bouwplaats - bouwen

2.5. Woonrijp maken

De verwachte inzet en diesilverbruik van mobiele werktuigen tijdens het woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

type apparaat / (mobiel) werktuig	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
kraan (Mobiël)	diesel	11	≥2014	263	STAGE IV	25,9	285	17	1,6	0,1
Shovel/laadschop op rups	diesel	12	≥2014	125	STAGE IV	12,6	151	9	0,9	0,0
Graafmachine	diesel	22	≥2014	150	STAGE IV	15,0	330	20	1,8	0,1
Shovel/laadschop op band	diesel	64	≥2014	75	STAGE IV	7,8	499	30	3,0	0,1
tiger stone (elektrisch)	diesel	0	≥2014	100	STAGE IV	10,2	0	0	0,0	0,0
totaal									7,3	0,3

Figuur 7 inzet mobiele werktuigen & transport op de bouwplaats - woonrijp maken

De emissie door stationair draaien van motorvoertuigen in het plangebied is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai- uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
kipper (laden & lossen)	0	91,5	0,916	0,02	0,00

Figuur 8 stationaire emissies motorvoertuigen bouwplaats - woonrijp maken

2.6. Periode aanlegfase

Volgens de instructie dient bij tijdelijke emissies de totale emissie per jaar ingevoerd te worden: uitgaande van de aaneengesloten 12 maanden met de hoogste emissie. Bij plannen korter dan een jaar wordt de gehele planemissie aan 1 jaar toegerekend.

Ale emissies worden toegewezen aan 1 bouwjaar (worstcase).

3. Emissies gebruiksfase

3.1. Wegverkeer

De verkeersgeneratie is bepaald door Iv-infra B.V.⁵ 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 9 Verkeersgeneratie nieuw gemeentehuis

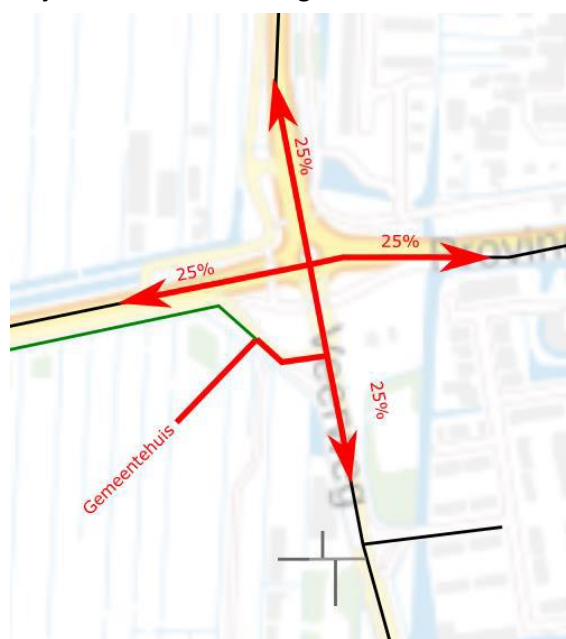
Verdeling licht – middel – zwaar

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 10 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.

⁵ Iv-Infra b.v. , "Verkeersintensiteiten nieuw gemeentehuis (A)", 31 juni 2022 (INFR220293)

3.2. 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.
worden

4. Aerius berekeningen

4.1. Uitgangspunten

Met Aerius Calculator zijn de eerder genoemde emissiebronnen gemodelleerd.

- De kavel waar de inzet van machinerie in de aanlegfase en het gemeentehuis komt te staan is gemodelleerd als oppervlaktebron.
- Het stationair draaien van wegverkeer op de bouwplaats is gemodelleerd als vlak. Conform de rekeninstructie 'Stationaire emissies wegverkeer' is het stationair draaien van wegverkeer gemodelleerd onder de sector 'Anders'. waarbij de emissie NO_x en NH₃ met de hand zijn ingevuld en de overige kenmerken op de default waarden blijven staan.
- Het wegverkeer op de openbare weg is gemodelleerd als lijnbron. Bij verkeersstromen tussen de openbare weg en de parkeerplaats is uitgegaan van 100% stagnatie (zie 2.1.3).
- De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de "Instructie gegevensinvoer voor AERIUS 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.

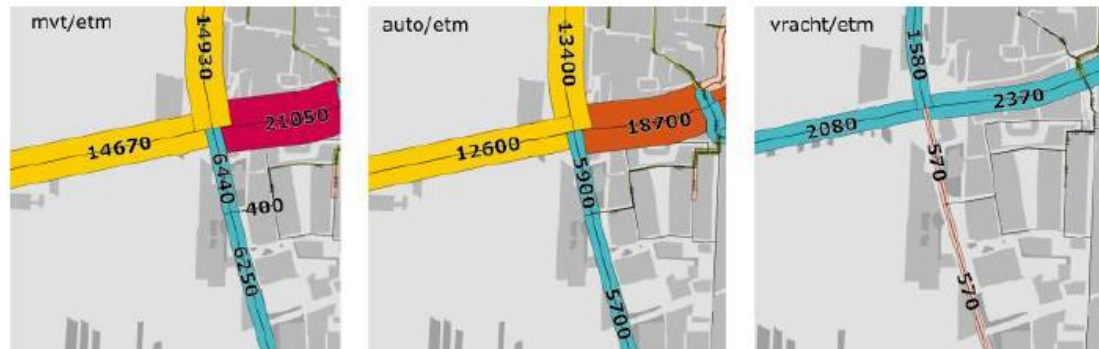
Hierbij worden 2 situaties onderscheiden, projecten met of zonder netwerkeffect. Infrastructurele projecten of projecten die ook aanpassingen aan de infrastructuur vereisen, leiden veelal tot netwerkeffecten, zoals het aanleggen of aanpassen van een weg (waarmee beoogt wordt de routing van het verkeer 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 ⁶.
 - 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

⁶ <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@125393/201804031-4-r1/>

en de etmaalintensiteit minimaal 14.670 motorvoertuigbewegingen per etmaal is, kan deze conclusie wel worden getrokken.

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

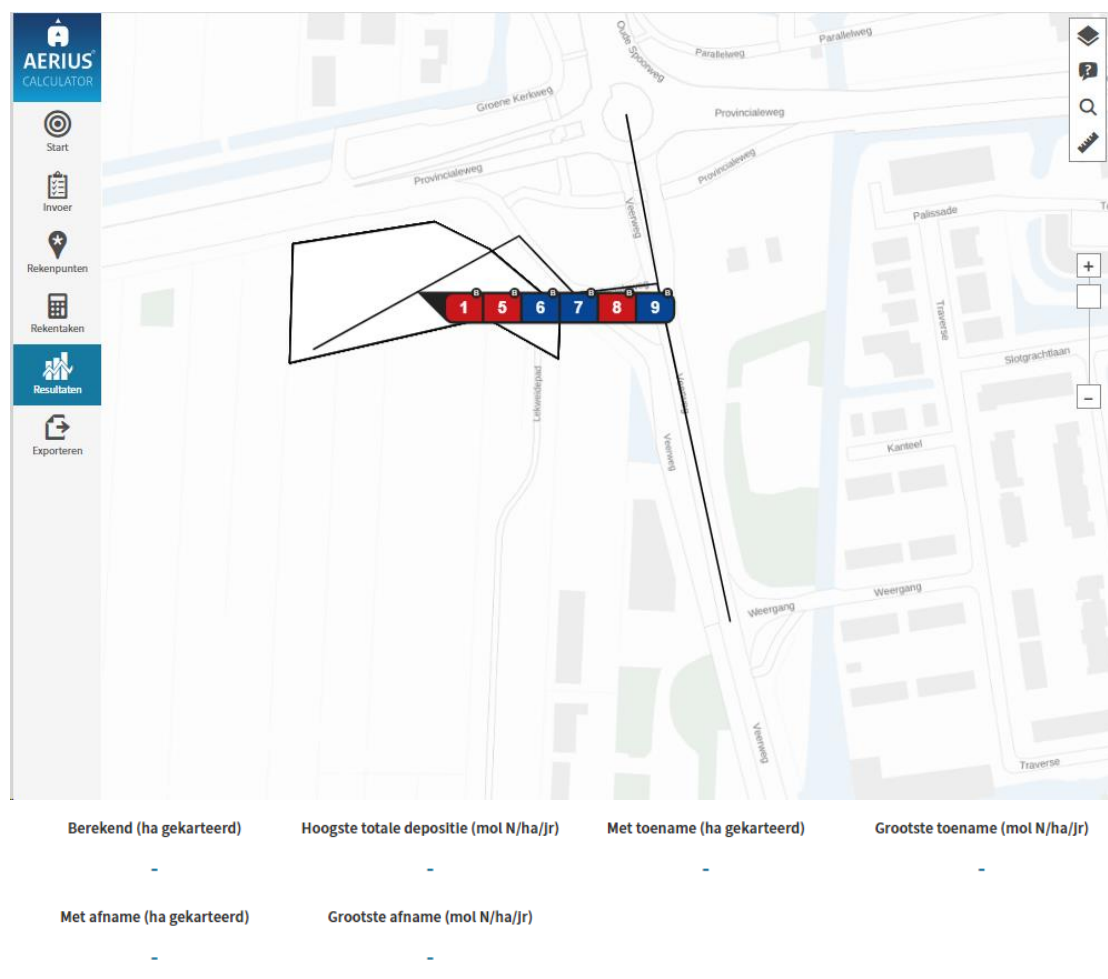
4.2. Rekenjaar

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 voor de realisatiefase zijn uitgevoerd voor 2023. Dit is het eerste jaar waarin de bouwactiviteiten kunnen plaats vinden.
- De verspreidingsberekeningen voor de gebruiksfase zijn uitgevoerd voor 2024. Dit is het eerste jaar waarin bewoning kan plaats vinden.

4.3. Rekenresultaten aanlegfase

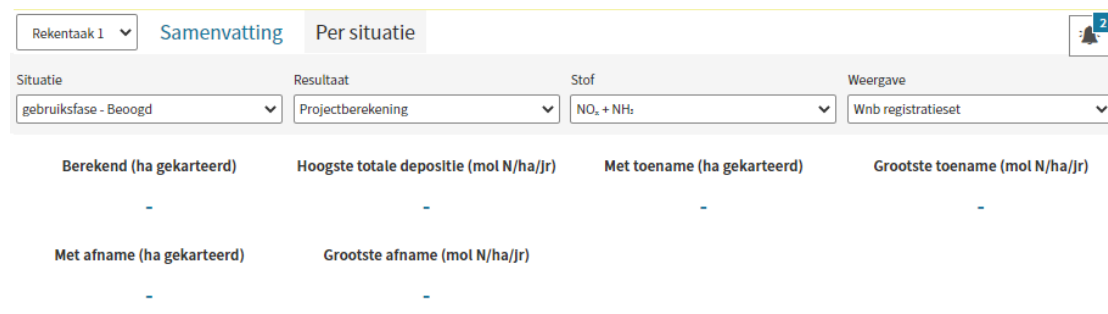
Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2022 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige plan de depositietoename op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.



Figuur 12 rekenresultaten Aeriuis Calculator aanlegfase

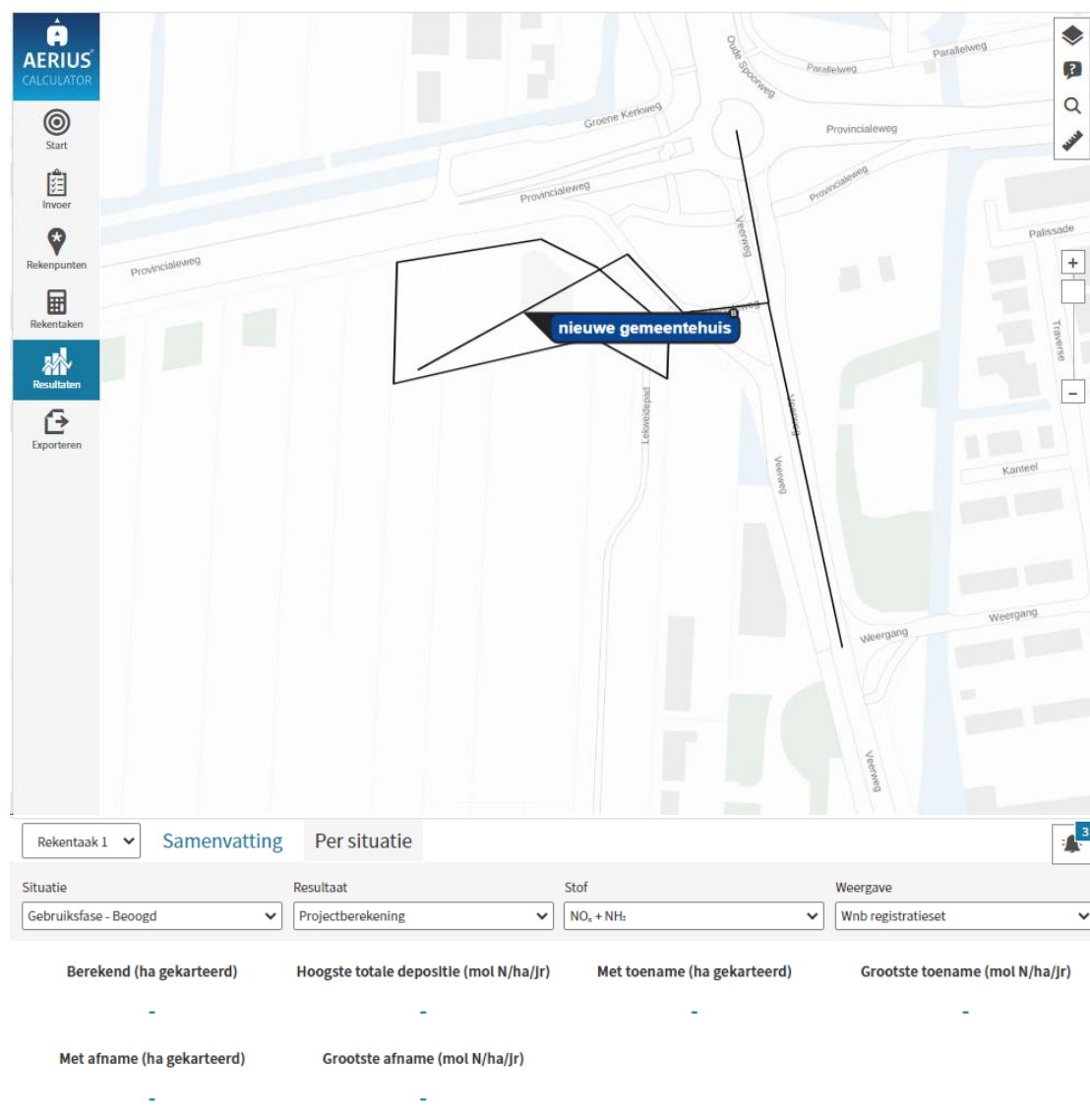
Voor gedetailleerde informatie over invoer en rekenresultaten wordt verwezen naar de met AERIUS gegenereerde rapportage (PDF) die als separate bijlage bij dit memo is gevoegd.

4.4.



4.5. Rekenresultaten gebruiksfase

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2022 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige plan de depositietoename op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.



Figuur 14 rekenresultaten Aerijs Calculator gebruiksfase

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

5. 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.

Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van machines en transportbewegingen in de aanlegfase als 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.

Voor het plan hoeft ingevolge artikel 2.8 Wnb geen passende beoordeling gemaakt te worden vanwege stikstofdepositie.