

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



Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie gemeentelijke buitendienst
Veerweg Bergambacht
Datum: 10 december 2023
Nummer: 22060/03
bijlage(n) AERIUS_projectberekening_20231210142524_aanlegfaseS3B3sdP4uo6d.pdf
AERIUS_projectberekening_20231210142526_GebruiksfasRTioLqx44gqK.pdf

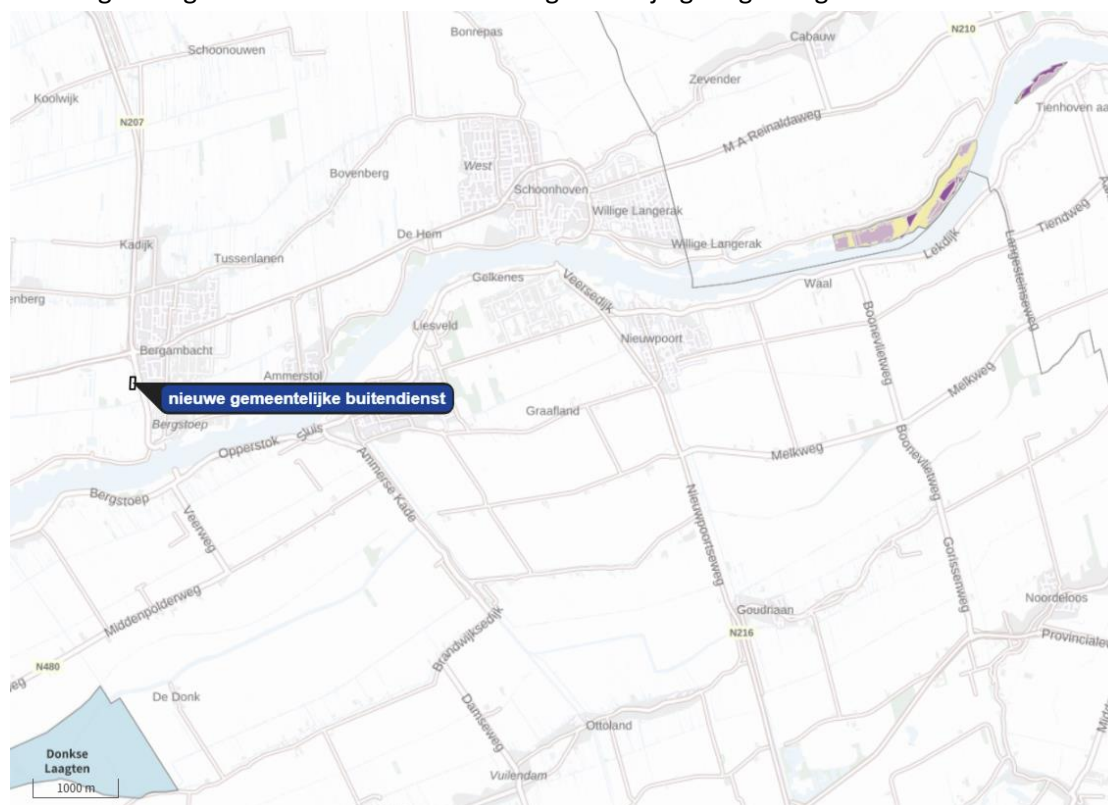
1.1. Aanleiding

In opdracht van de gemeente Krimpenerwaard heeft Langelaar Milieuvadvis onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van de ten behoeve van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een centrale huisvesting van de gemeentelijke buitendienst. Het betreft de verbouw van een bestaande locatie. Op de onderstaande afbeelding is de ligging van het project weergegeven.



Figuur 1 overzichtstekening nieuwe gemeentelijke buitendienst

Het projectgebied 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 projectgebied 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 projectgebied 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. 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 projecten geldt op grond van artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming dat het verboden is zonder vergunning een project te realiseren dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

In geval van mogelijk significante gevolgen kan vergunningverlening slechts plaats vinden nadat uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten (artikel 2.7 lid 3 en artikel 2.8 lid 3 Wnb).

Het onderstaande overzicht van de Rijksoverheid geeft meer inzicht in de procedure in het geval uit de AERIUS berekening blijkt dat de stikstofdepositie op relevante habitats en leefgebieden groter is dan 0,00 mol/ha/jr. Een project wordt volgens de Handreiking intern en extern salderen, d.d. 22 september 2020¹ en de provinciale beleidsregels van juni 2020² vergunningplichtig als gebruik wordt gemaakt van de stappen 2 (intern salderen), 3 (extern salderen), 4 (passende beoordeling) en 5 (ADC-toets).

Op 20 januari 2021 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bepaald dat er bij intern salderen per 1 januari 2020 geen natuurvergunningplicht meer bestaat³.

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



Rijksoverheid

Vergunningen aanvragen: hoe zit het nu?

Wanneer u een project wilt uitvoeren waarbij stikstof vrijkomt, dan heeft u onder meer een natuurvergunning nodig. De 5 manieren om uw project te mogen uitvoeren.



1. Activiteiten zonder stikstofneerslag
U heeft geen natuurvergunning nodig. De berekening maakt u met de AERIUS Calculator.



2. Intern salderen
Als u uw bedrijf wilt uitbreiden, mag de stikstofdepositie niet toenemen. Dat kan door emissie-reducerende technieken te installeren die ervoor zorgen dat de uitstoot niet toeneemt. U lost het binnen het eigen project op: intern salderen.



3. Extern salderen
Als intern salderen geen optie is, dan kunt u bijvoorbeeld een bedrijf opkopen van een ondernemer die stopt. U kunt dan 70% van de stikstofemissie van dat bedrijf overnemen. U lost het probleem buiten uw eigen bedrijf op: extern salderen.



4. Ecologische beoordeling
Als de stikstofuitstoot van uw project heel laag is of tijdelijk is, dan kan een ecologische onderbouwing uitkomst bieden. Als deze beoordeling aangeeft dat er geen significant effect, is het mogelijk de activiteit uit te voeren.



5. ADC - TOETS
Als u een project wilt starten waarbij de stikstofuitstoot kan leiden tot negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden, dan kunt u een ADC-toets uitvoeren om alsnog een vergunning te krijgen. U moet dan aantonen dat er geen Alternatief is, er voor het project een Dwingende reden van groot openbaar belang is, en de schade aan natuur wordt gecompenseerd.

Bij een aanvraag kan ook een combinatie van de bovenstaande mogelijkheden worden gebruikt.

Meer weten? www.aanpakstikstof.nl

¹ <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/02/Handreiking-intern-extern-salderen-en-verleasen-februari-2021.pdf>

² www.bij12.nl/wp-content/uploads/2020/06/Provinciale-Beleidsregels-intern-en-extern-salderen-26-juni-2020.pdf

³ ABRS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:71

Op basis van de berekende NO_x en ammoniak emissies die het gevolg zijn van het project 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 2023.0.1.

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 2023.0.1 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) overbelaste delen van een stikstofgevoelig habitattypen of leefgebieden.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 oktober 2023 geoordeeld dat de Instructie gegevensinvoer (..) is opgesteld als instructie voor het maken van specifieke berekeningen, die worden verricht bij plannen en projecten om te kunnen aantonen dat wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 2.8 van de Wnb, gelezen in samenhang met artikel 2.7 van de Wnb.

Bij de toepassing van de Instructie gegevensinvoer in AERIUS Calculator wordt berekend wat de gevolgen zijn van een specifiek project of plan voor de stikstofdepositie op de desbetreffende rekenpunten in de Natura 2000-gebieden.

Het RIVM heeft op 3 november 2023 geconstateerd dat in de recente actualisatie van AERIUS Calculator (2023) onjuiste bronkenmerken voor mobiele werktuigen en railverkeer zijn toegepast. Op maandag 6 november is dit in AERIUS Calculator 2023.0.1 gecorrigeerd.

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 (ver-)bouwen van de opstallen t.b.v. de gemeentelijke buitendienst.

De NO_x en NH₃ emissies zijn berekend op basis van de AUB-methode uit TNO rapport R12305⁴ conform de meest recente Instructie gegevensinvoer Aeries Calculator 2023 (versie 3; november 2023) van het Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van Bij12 (verder genoemd: de instructie) en het Handboek "Werken met AERIUS Calculator Versie 2023 v3" 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 door de aannemer van het onderhavige project.

Het diesilverbruik 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 (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%	7.0%	47.3%

TNO gaat voor werktuigen met een wisselende inzet uit van een gemiddelde 'typische motorlast' van 35%

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 diesilverbruik. Voor Stage III is dit 3% van het diesilverbruik.

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 én terug opgeteld.

2.1.2. stationaire emissies wegverkeer op de bouwplaats

In de Instructie is de "Rekeninstructie stationaire emissies wegverkeer" opgenomen. Bij sommige projecten/initiatieven kan het nodig zijn om het stationair draaien van wegverkeer te berekenen. Dit is van belang als er situaties zijn waarin deze voertuigen regelmatig stationair draaien die 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 eigen terrein. Bijvoorbeeld als tijdens het laden/lossen de motor draait, of tijdens het wachten op het vrijkomen van een losplaats.

⁴ TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen

De rekeninstructie hanteert een tabel met emissiecijfers die is samengesteld op advies van experts van TNO. De hoogte van de stationaire emissie is gekoppeld aan een emissiefactor afhankelijk van de verkeersklasse (bussen, licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer) en jaartal op basis van het snelheidstype 'stad stagnerend' en de tijdsduur.

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 doorgaande weg en de parkeerplaats (c.q. 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 "stagnerend stadsverkeer" wat staat voor stadsverkeer met een grote mate van congestie, gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h en gemiddeld 10 stops per afgelegde kilometer.

2.2. Inzet & emissie mobiele werktuigen

De verwachte inzet en diesilverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwrijp maken 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
Hijskraan	diesel	280	≥2018	247	STAGE IV	23,4	6552	393	36,8	1,6
Hoogwerker	diesel	96	≥2019	45	STAGE V	4,7	451	0	9,5	0,0
Graafmachine	diesel	240	≥2019	200	STAGE V	18,9	4536	272	25,8	1,1
Trekker/shovel	diesel	240	≥2018	82	STAGE IV	8,1	1944	117	11,5	0,5
Betonpomp	diesel	160	≥2020	175	STAGE V	16,4	2624	157	15,2	0,6
Vrachtwagen met autolaadkraan	diesel	60	≥2020	250	STAGE V	23,2	1392	84	7,6	0,3
Heistelling	diesel	96	≥2018	220	STAGE IV	20,9	2006	120	11,5	0,5
totaal									117,9	4,6

Figuur 3 inzet mobiele werktuigen & transport op de bouwplaats

In totaal vinden er circa 450 vrachten plaats. Dit leidt tot 900 ritten door vrachtwagens. Er wordt (worstcase) uitgegaan van 100% zware motorvoertuigbewegingen. Daarnaast vinden er circa 5400 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	75	71,01	0,91	5,33	0,07

Figuur 4 stationaire emissies motorvoertuigen bouwplaats

2.3. 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 projecten korter dan een jaar wordt de gehele projectemissie aan 1 jaar toegerekend.

De bouwtijd is circa 30 werkbare weken.

Ale emissies worden toegewezen aan 1 bouwjaar (worstcase).

3. Emissies gebruiksfase

3.1. Wegverkeer

De verkeersgeneratie is bepaald door lv-infra B.V.⁵

Tabel 2 geeft de verkeersgeneratie van de gemeentelijke buitendienst 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.

Niet in alle gevallen heeft lv-infra weekdagcijfers maar werkdagcijfers ingeschat. Omdat op zondagen de verkeersgeneratie (nagenoeg) 0 is, zijn deze werkdagcijfers in deze paragraaf worstcase benaderingen als gemiddelde weekdag.

Verkeersgeneratie (weekdag)		totaal m2	norm min	norm max	/100	generatie minimaal	generatie maximaal
Functie							
Gemeentewerf	Etmaal (weekdag)	130	9,1	10,9	1,3	11,8	14,2
	Etmaal (werkdag)					15,7	18,6

figuur 5 Verkeersgeneratie gemeentewerf

gemeentewerf

Voor de gemeentewerf wordt uitgegaan van maximaal 14,2 motorvoertuigbewegingen per etmaal. lv-infra B.V. noemt geen verdeling tussen personenauto's/busjes en vrachtauto's.

De gemeente Krimpenerwaard heeft aangegeven dat dit gaat om licht verkeer.

Er wordt uitgegaan van 50% licht en 50% zwaar verkeer.

Afvalbrengstation

Het bestaande afvalbrengstation maakt plaats voor de Uitvoeringsdienst Openbare Ruimte (UOR). De gemeente Krimpenerwaard heeft een overzicht van het afvalbrengstation aangeleverd met het aantal bezoekers per maand in 2021. De drukste maand betrof augustus met 3.555 bezoekers. In januari lag dit iets hoger (3.675 bezoekers), maar vanwege een nieuwe reserveringssysteem vanaf 1 februari is deze maand niet representatief.

Uitgaande van een evenredige verdeling over de dagen dat het afvalbrengstation open was in augustus is sprake van een gemiddelde aantal bezoekers van 137 mvt/etmaal. Iedere bezoeker komt en gaat en leidt daarmee tot 2 bewegingen.

lv-infra B.V. noemt geen verdeling tussen personenauto's/busjes en vrachtauto's.

Er wordt uitgegaan van minimaal 80% personenauto's en busjes en maximaal 20% vrachtverkeer.

Uitvoeringsdienst Openbare Ruimte (UOR)

Het is nog niet bekend hoeveel verkeersbewegingen de nieuwe UOR oplevert. In het project lijken op het moment van schrijven 22 parkeerplaatsen voor personeel en 22 plaatsen voor bedrijfsvoertuigen voorzien. Vanuit het UOR rijden daarnaast voertuigen van de dienst dagelijks meerdere ritten. Voorlopige aannahme is dat dit samen maximaal 100 motorvoertuigen per etmaal oplevert, vergelijkbaar met de intensiteiten die het afvalbrengstation op dit moment met zich meebrengt. Dit zijn 200 bewegingen.

lv-infra B.V. noemt geen verdeling tussen personenauto's/busjes en vrachtauto's.

Er wordt uitgegaan van 50% licht en 50% zwaar verkeer.

De totale verkeersgeneratie is maximaal 332,4 lichte en 154,8 zware voertuigbewegingen.

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

Herkomst-bestemming

Verkeer dat door de gemeentelijke buitendienst 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 de gemeentelijke buitendienst via de Veerweg naar de N210 en N207 rijdt.

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.

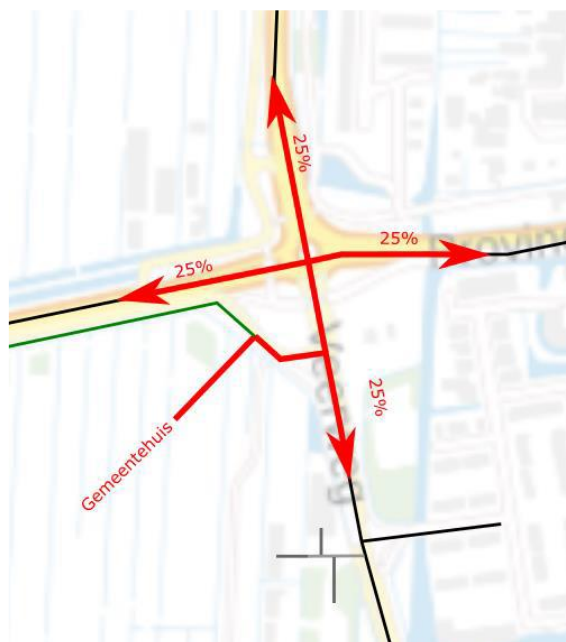
3.2. Verwarming van het pand

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 de gasloze gebouwen van de gemeentelijke buitendienst 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 gemeentelijke buitendienst uitgegaan van een NH₃ emissie van 0,0 mol/ha/jr.



figuur 6 Procentuele verdeling verkeer
gemeentelijke buitendienst

4. Aeries berekeningen

4.1. Uitgangspunten

Met Aeries Calculator zijn de eerder genoemde emissiebronnen gemodelleerd.

- De kavel waar de inzet van machinerie in de aanlegfase van de gemeentelijke buitendienst in de gebruiksfase plaats vindt 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 stagnerend stadsverkeer (zie 2.1.3).
- De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de "Instructie gegevensinvoer voor AERIU Calculator 2023", (versie 3 november 2023) 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.

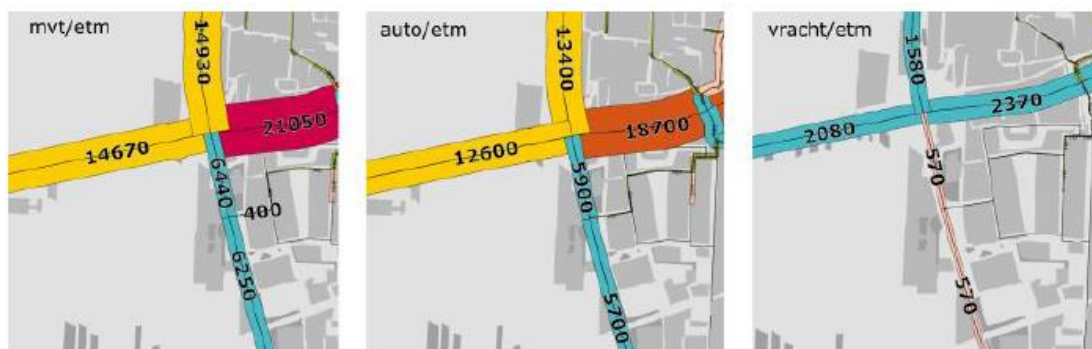
Projecten van zeer grote omvang, zoals woonwijken, grote industriecomplexen of nieuwe (lucht)havens alsmede Infrastructurele projecten of projecten die ook aanpassingen aan de infrastructuur vereisen, leiden veelal tot netwerkeffecten.

- 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 plan 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 projectgebied 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 Nieuwe Wetering), 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.

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

In figuur 5 zijn de etmaalintensiteiten weergegeven zoals deze in het scenario '2030 hoog' in



figuur 7 Etmaalintensiteiten uit het RVMH (scenario 2030 hoog) in mvt auto (pae) en vracht verkeer (pae)

het regionaal verkeersmodel Midden-Holland (versie 3.2) zijn opgenomen.

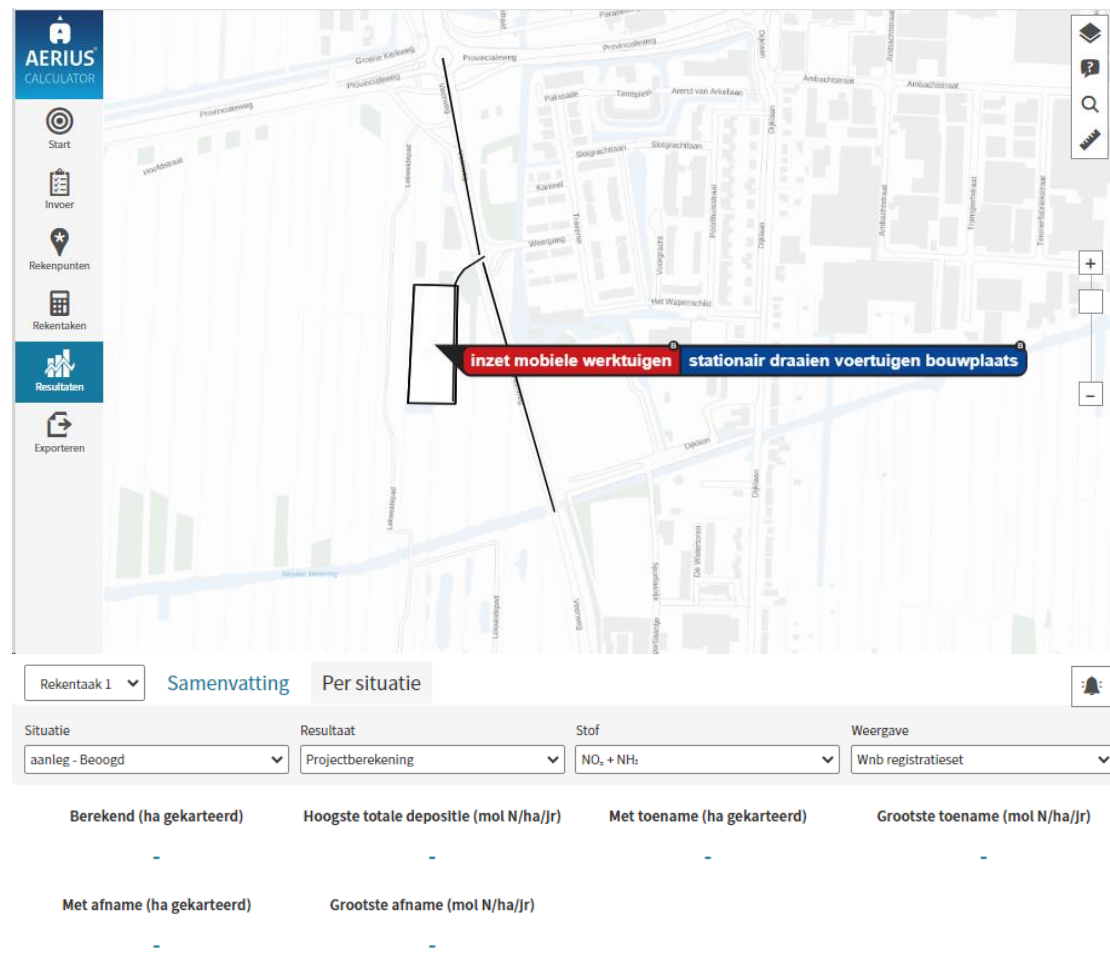
4.2. Rekenjaar

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 2024. Dit is het eerste jaar waarin de bouwactiviteiten kunnen plaats vinden.
- De verspreidingsberekeningen voor de gebruiksfase zijn uitgevoerd voor 2025. Dit is het eerste jaar waarin bewoning kan plaats vinden.

4.3. Rekenresultaten aanlegfase

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2023.0.1 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige project de depositietoename op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.

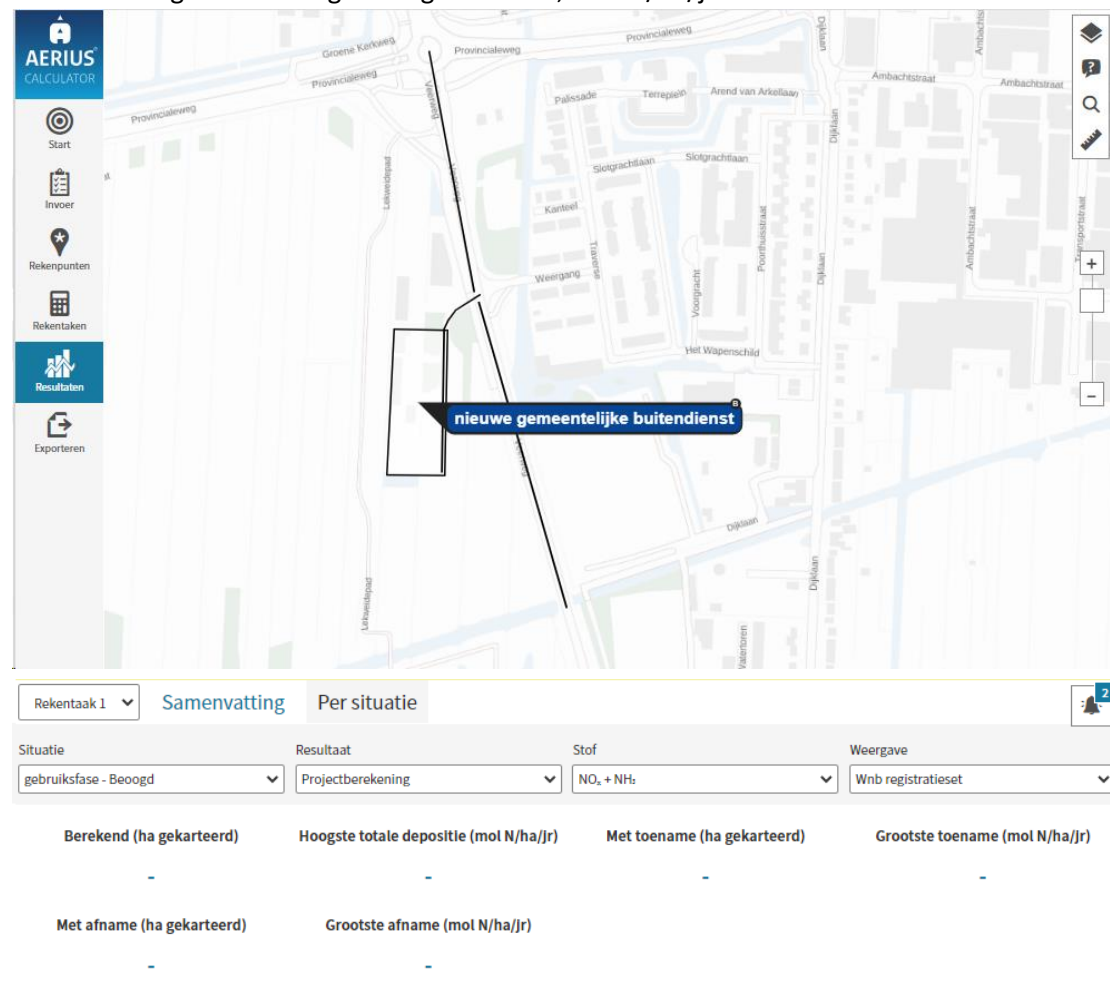


Figuur 8 rekenresultaten Aeries Calculator aanlegfase

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. Rekenresultaten gebruiksfase

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2023.0.1 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige project de depositietoename op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.



Figuur 9 rekenresultaten Aeries (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 ten behoeve van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een centrale huisvesting van de gemeentelijke buitendienst. Het betreft de verbouw van een bestaande locatie.

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 project geldt geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstofdepositie.