

Notitie beoordeling stikstof

Aan Middelkoop Conceptbouw B.V.
Van R.P.E.F. van Meurs

Datum 28-11-2023
Betreft Notitie beoordeling stikstof
Project P230069

Geachte heer/mevrouw,

Op de locatie aan de Prins Willem-Alexanderstraat te Buurmalsen wordt de bouw van 7 woningen voorzien. Voor deze ontwikkeling is een beoordeling ten aanzien van het aspect stikstof aan de orde. In onderstaande notitie wil ik daar nader op ingaan.

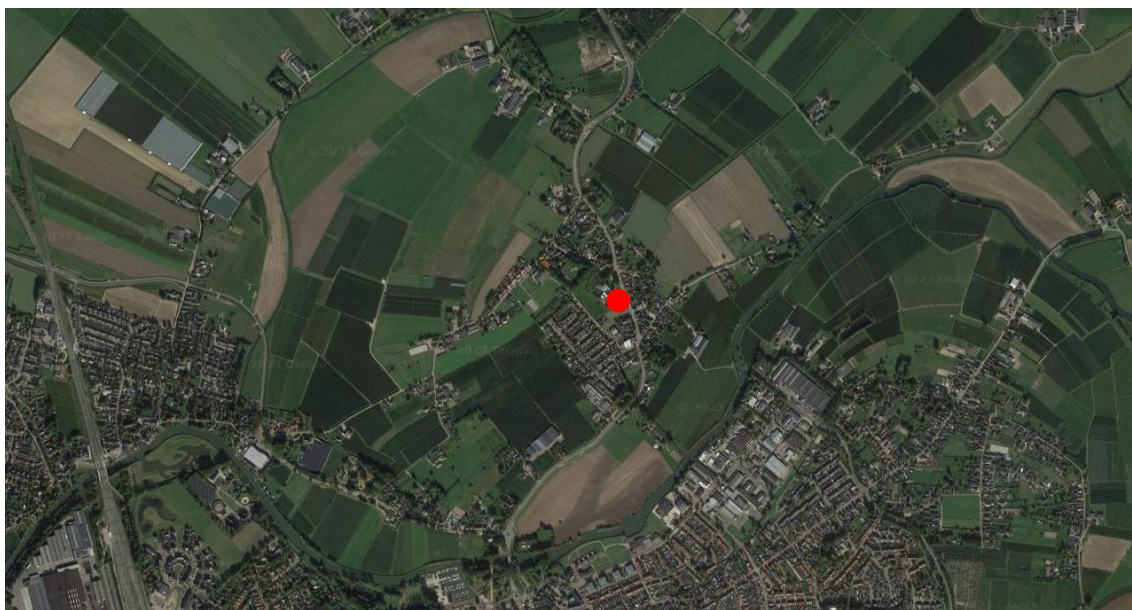
Aanleiding

Aanleiding voor deze notitie is de situatie die is ontstaan na de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019, waarin zij heeft geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis mag worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten in het kader van de Wet natuurbescherming, zoals een vergunning of een melding. Ook de "standaard grenswaarde" die in het PAS was opgenomen, kan nu niet meer worden gebruikt. Zo waren veel woningbouwprojecten tot voor kort voor het aspect stikstof vergunningsvrij en was ook een melding vaak niet nodig, omdat de extra stikstofemissies beperkt waren en de depositie onder de grenswaarde lag. Nu de landelijke grenswaarde onder de PAS niet meer kan worden gebruikt, is een stikstofbeoordeling en mogelijk ook een vergunning Wet natuurbescherming voor heel veel activiteiten nodig is. Voor elke toename, hoe klein ook, is vooralsnog een eigen onderbouwing nodig.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen kan, naast een planologische titel en/of een omgevingsvergunning voor (o.a.) bouwen, ook een Wet natuurbescherming (Wnb) toestemming (o.a. i.v.m. stikstof) nodig zijn. Of er Wnb-toestemming vanwege stikstof nodig is, is afhankelijk van een stikstofberekening en/of een 'voortoets' (= milieukundig/ecologisch vooronderzoek). Het is niet zo dat nu voor ieder project een Wnb-toestemming nodig is. Maar er is geen (generieke) drempelwaarde meer waaronder een vergunning niet nodig is. Dat moet nu per aanvraag beoordeeld worden. Dat is nodig bij planologische procedures (zoals een bestemmingsplan) en bij de verlening van een omgevingsvergunning (i.v.m. het zogenaamde 'aanhaken').

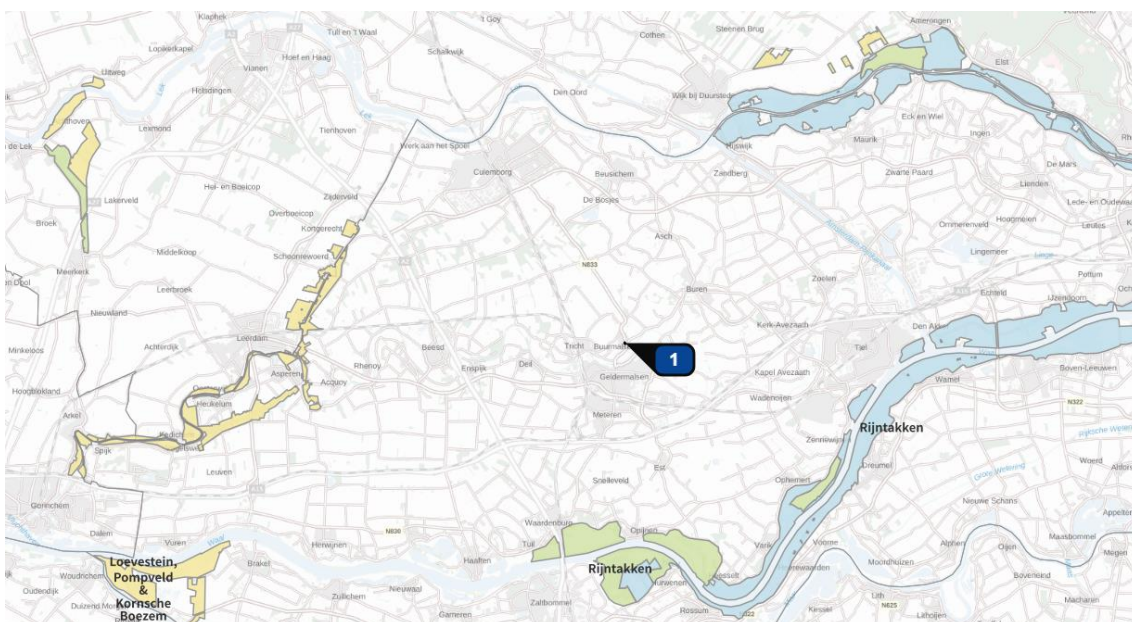
Ligging plangebied

De locatie ligt aan de Prins Willem-Alexanderstraat 5 te Buurmalsen, een dorp ten noorden van Geldermalsen. Op de locatie bevindt zich momenteel nog een opslaggebouw. De rest van het plangebied bestaat uit verhard en braakliggend terrein. Ten oosten van het plangebied loopt de Rijksweg (N388), welke naar Geldermalsen ten zuiden en Culemborg ten noorden loopt.



Figuur 1. Luchtfoto omgeving plangebied (rode stip)

Het plangebied ligt op ca. 6,7 km afstand van Natura 2000-gebied 'Rijntakken'. Daarnaast ligt het plangebied op ca. 10,9 km afstand van Natura 2000-gebied 'Lingegebied & Diefdijk-Zuid', op ca. 11,6 km afstand van 'Kolland & Overlangbroek' en op ca. 16,7 km afstand van 'Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem' (zie figuur 2).



Figuur 2. Plangebied en nabij gelegen Natura 2000 gebieden, plangebied bij 1

Het plan

Met het planvoornemen worden 5 rijwoningen en twee twee-onder-één-kapwoningen gerealiseerd (zie figuur 3).



Figuur 3. Visualisatie van het planvoornemen

Wettelijk kader sinds 2 november 2022

De uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 heeft bepaald dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis gebruikt mag worden voor toestemming voor activiteiten in het kader van de Wnb en dat de “standaard grenswaarde” uit het PAS niet meer gebruikt mag worden. Dit houdt in dat voor planologische procedures en bij de verlening van een omgevingsvergunning een stikstofbeoordeling en, afhankelijk van een stikstofberekening en/of voortoets, mogelijk ook een vergunning Wet natuurbescherming nodig is. Voor elke toename in stikstofneerslag boven de 0,00 mol/ha/jaar, hoe klein dan ook, is een onderbouwing nodig.

Na de PAS uitspraak van mei 2019 is de Wet Stikstofreductie en Natuurherstel in werking getreden op 1 juli 2021. Deze wijzigde de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet op een aantal punten, waaronder een partiële vrijstelling voor de bouwsector van de natuurvergunningplicht als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid Wnb, welke werd opgenomen in artikel 2.9a Wnb.

Over deze omstreden bouwvrijstelling is op 2 november 2022 door de Raad van State uitspraak gedaan in de zaak betreffende het ondergrondse CO₂-opslagproject Porthos. Het college heeft geoordeeld dat de stikstof die in de bouwfase vrijkomt niet buiten beschouwing mag worden gelaten.

Effectief betekent dit dat de bouwvrijstelling geschrapt is en de juridische situatie teruggedraaid is naar het wettelijk kader vóór 1 juli 2021. Dit houdt in dat de regels van de PAS uitspraak van mei 2019 zoals hierboven beschreven weer het vigerend wettelijk kader vormen.

Berekening van de stikstofemissie

Op basis van dit bouwplan zijn ten aanzien van het aspect stikstof verschillende fasen te onderscheiden:

1. Bestaande gebruiksfase: effecten ten aanzien van huidige gebruik;
2. Realisatiefase: tijdelijke effecten ten gevolge van sloop-, bouw- en aanlegactiviteiten;
3. Gebruiksfase: effecten voor onbepaalde tijd na ingebruikname van de nieuwbouw.

Navolgend worden de stikstofrelevante activiteiten per fase beschreven. Daarbij is in eerste instantie de emissie als gevolg van het planvoornemen in kaart gebracht. Dat wil zeggen de emissie die aan de orde is in de realisatiefase en de nieuwe gebruiksfase. Indien de emissie van stikstof in deze fasen niet leidt tot een significantie toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden (d.w.z. een toename groter dan 0,00 mol/ha/jaar), dan kan het planvoornemen doorgang vinden zonder vergunningsplicht ten aanzien van de Wet natuurbescherming.

Indien er door het planvoornemen wel een toename in de stikstofdepositie ontstaat op nabijgelegen Natura 2000-gebieden, dan kan er worden gekeken naar deze toename ten opzichte van de stikstofemissie in de huidige situatie. Er wordt dan een verschilberekening gemaakt tussen het huidige gebruik en de stikstofemissies in de realisatiefase en nieuwe gebruiksfase. Mogelijk leidt dit per saldo niet tot een toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Dit is het zogenaamde intern salderen: indien een planvoornemen per saldo (ten opzichte van het huidige, legale en feitelijke gebruik) niet leidt tot een overschrijding (intern salderen) dan is er sinds de Logtsebaan uitspraak (zie uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:71) geen noodzaak meer tot een ontheffing in het kader van de Wnb.

Realisatiefase

Sloopfase

Op de locatie is momenteel bestaande bebouwing aanwezig die nog gesloopt moet worden. Ten aanzien van de sloopwerkzaamheden zijn stikstofemissies door mobiele werktuigen aan de orde. Voor de inschatting van de emissies van de sloopfase zijn de volgende aannames gehanteerd:

- De inzet van mobiele werktuigen wordt tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk beperkt;
- Het oppervlak van de bestaande bebouwing bedraagt ca. 800 m². Volgens het vigerend bestemmingsplan 'Geconsolideerde versie Kern Buurmalsen 2013' bedraagt de maximale bouwhoogte 6 m en de maximale goothoogte 3,5 m, voor een gemiddelde hoogte van 4,75 m. Dit resulteert in een bouwvolume van ca. 3800 m³;
- Het sloopvolume van gebouwen zal ca. 25% van het bouwvolume van de bestaande bebouwing behelzen. Hiermee bedraagt het sloopvolume ca. 950 m³;

- De sloopwerkzaamheden zullen worden uitgevoerd met een mobiele sloopkraan met een sloopcapaciteit van 500 m³/dag;
- Het puin zal afgevoerd worden door vrachtwagens met een laadcapaciteit van 25 m³/wagen;
- Er wordt aangenomen dat het laden van de vrachtwagens ca. 15 minuten in beslag zal nemen. Daarbij wordt aangenomen dat de vrachtwagen 20% van deze tijd stationair draait. Dit leidt tot een inschatting van 3 minuten stationaire draaitijd per vrachtwagen.

Het voorgaande leidt tot de volgende inschatting van draaiuren voor de mobiele werktuigen tijdens de sloopfase:

Activiteit	Hoeveelheid	Eenheid	Werktuig	Aantal eenheden	Draaiuren /jaar
<i>Sloopwerkzaamheden</i>	950 m ³	500 m ³ /dag	Sloopkraan	2	16
<i>Afvoer puin</i>	950 m ³	25 m ³ /wagen	Vrachtwagen	38	2

Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat mobiele werktuigen van minstens Stageklasse IV gebruikt worden. Daarnaast wordt voor deze mobiele werktuigen een vermogensklasse ingeschat van 75-560 kW. Het brandstofverbruik van een mobiele sloopkraan bedraagt ca. 12 liter per uur en het brandstofverbruik van een vrachtwagen bedraagt ca. 8 liter per uur¹. Het is in de praktijk gangbaar om AdBlue in te zetten om de emissies van mobiele werktuigen te verlagen. Volgens de TNO-publicatie “Eindrapport data onderzoek mobiele machines in Nederland” is het gemiddelde AdBlue verbruik tussen den 6-7% . Daarom is 6% AdBlue verbruik verondersteld voor de werktuigen die tijdens de sloopfase ingezet worden.

Het voorgaande leidt tot de volgende kenmerken van de inzet van mobiele werktuigen:

Werktuig	Stageklasse	Vermogen	Brandstof-verbruik [liter/jaar]	AdBlue verbruik [liter/jaar]	Draaiuren /jaar
Sloopkraan	IV	75-560 kW	192	11	16
Vrachtwagen	IV	75-560 kW	16	0	2

Daarnaast leidt het bovenstaande tot de volgende inschatting van het aantal verkeersbewegingen van zwaar vrachtverkeer ten aanzien van de afvoer van het puin en licht verkeer van personen:

Activiteit	Hoeveelheid	Eenheid	Aantal eenheden	Aantal bewegingen/jaar
<i>Afvoer puin</i>	660 m ³	25 m ³ /wagen	38 wagens	76
<i>Personen</i>	2 dagen	5 personen/dag	2 ritten	20

¹ Zie <https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2019-29150/currentItem>.

Ten aanzien van het modelleren van verkeerstromen in de Aeries calculator is de vraag aan de orde op welk moment het verkeer op gaat in het heersende verkeersbeeld en dus niet meer onderscheidend is door het planvoornemen. Voor het sloopverkeer is aangenomen dat de voertuigen het plangebied bereiken en verlaten via de Prins Willem-Alexanderstraat en via de Pastorielaan de Rijksstraatweg (N833) bereiken. Vandaar rijdt het in zuidelijk richting tot aan de rotonde, vanwaar het verkeer niet meer te onderscheiden is van het heersend verkeersbeeld. Op dit traject is een gemiddelde stagnatie van 10% verondersteld.

Bouwfase

Er worden met het voornemen 7 woningen gerealiseerd. Op dit moment is er nog geen informatie over de in te zetten mobiele werktuigen, de duur van de inzet en de bouwjaren/stageklassen van de mobiele werktuigen die tijdens de bouwfase ingezet worden. Om toch een beoordeling te maken ten aanzien van de emissies in de bouwfase is een worst-case scenario uitgewerkt. Er is in dit kader aansluiting gezocht bij de 'Handreiking woningbouw en AERIUS' opgesteld door het Rijk, bijgevoegd in bijlage 1. Hierin wordt voor de realisatie van woningen een gemiddelde emissie in de bouwfase verondersteld van 3 kg NO_x/woning. Aangezien er met het planvoornemen geen sprake is van grootschalige woningbouw, wordt het kengetal hoger ingeschat op 6 kg NO_x per woning. Emissies uit bouwverkeer zijn ingeschat op ca. 750 zware verkeersbewegingen, 250 middelzware en 1000 lichte. Voor de 7 woningen komt dit neer op een totale emissie van 42 kg NO_x. Naast NO_x komt er bij inzet van mobiele werktuigen ook een zeer kleine, bijna verwaarloosbare fractie NH₃ vrij. Voor het project wordt deze emissie ingeschat op ca. 1 kg NH₃.

Conclusies

De bovenstaande gegevens zijn ingevoerd in de AERIUS calculator (versie 2022) en bijgevoegd in bijlage 2. Uit de berekening van de realisatiefase volgen geen rekenresultaten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden groter dan 0,00 mol/ha/jaar. Rekeningen houdend met voorgaande conclusies kunnen significant nadelige effecten op Natura 2000-gebieden ten gevolge van de realisatiefase worden uitgesloten.

Gebruiksfase

Met het voornemen worden 7 woningen gerealiseerd, waarvan 5 rijwoningen en twee twee-onder-één-kapwoningen. Deze woningen worden gasloos gerealiseerd. Daarom zijn alleen emissies ten aanzien van verkeersgeneratie aan de orde.

Volgens de CROW-normen geldt een maximale verkeersgeneratie van 7,8 verkeersbewegingen per tussen/hoekwoning per etmaal en 8,2 verkeersbewegingen per twee-onder-één-kapwoning per etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersgeneratie van 55,4 verkeersbewegingen per etmaal. Daarnaast wordt er worst-case het kengetal met 10% verhoogt om het verkeer van mogelijke aan huis gebonden beroepen mee te nemen.

Ten aanzien van het modelleren van verkeerstromen in de Aeries calculator is de vraag aan de orde

op welk moment het verkeer op gaat in het heersende verkeersbeeld en dus niet meer onderscheidend is door het planvoornemen. Er is aangenomen dat het verkeer via de Prins Willem-Alexanderstraat en via de Pastorielaan op de Rijksstraatweg (N833) afwikkelt en dan in zuidelijke richting rijdt naar de rotonde, vanwaar het verkeer niet meer te onderscheiden is van het heersend verkeersbeeld. Op dit traject is een gemiddelde stagnatie van 10% verondersteld.

Conclusie

De bovenstaande gegevens zijn ingevoerd in de AERIUS calculator (versie 2022) en bijgevoegd in bijlage 3. Uit de berekening van de gebruiksfase volgen geen rekenresultaten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden groter dan 0,00 mol/ha/jaar. Rekening houdend met voorgaande conclusies kunnen significant nadelige effecten op Natura2000-gebieden ten gevolge van de gebruiksfase worden uitgesloten.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kunnen negatieve effecten ten gevolge van stikstof op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden worden uitgesloten, waardoor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet vereist is.

Hopende u voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Pouderoyen Tonnaer



R.P.E.F. van Meurs

Bijlage 1 Handreiking woningbouw en AERIUS

Bijlage 2 AERIUS berekening realisatiefase

Bijlage 3 AERIUS berekening gebruiksfase