

Aan
RV&O,
t.a.v. Jorik Rademaker

Zuiderzeelaan 53
8017 JV Zwolle
T (038) 423 64 64
E info@ecogroen.nl
I www.ecogroen.nl

notitie

Contactpersoon	Kenmerk	Status	Datum
Anne Gerritsma	19/411	definitief	15 oktober 2019

Betreft

AERIUS-berekeningen Middenweg Ouderkerk aan de Amstel

Aanleiding

RV&O heeft het voornemen om 19 woningen te ontwikkelen op het perceel aan de Holendrechteweg 21B in Ouderkerk aan de Amstel. In de huidige situatie staat er een bedrijfsgarage. Deze wordt gesloopt. Voor de woningen is een bestemmingsplanwijziging nodig. RV&O heeft Ecogroen gevraagd om een stikstofberekening voor deze ontwikkeling uit te voeren.

Huidige en beoogde situatie

Huidige situatie

Op de locatie aan de Holendrechteweg 21B staat op dit moment een bedrijfsgarage. De huidige verkeersgeneratie is ongeveer 38 motorvoertuigen per etmaal. Hiervan zijn 30 motorvoertuigen licht verkeer, 6 motorvoertuigen mid-delzwaar verkeer en 2 motorvoertuigen zwaar verkeer.

Aanlegfase

Voor het realiseren van de beoogde situatie van 19 woningen zijn de volgende werkzaamheden nodig:

- het slopen van de bedrijfsgarage,
- het grondwerk (bouwrijp maken, infrastructuur),
- heiwerkzaamheden,
- de bouw van de woningen
- en het woonrijp (inrichting en openbaargroen) maken van het plangebied.

Naast de werkzaamheden wordt ook het benodigde transport van materieel en personeel meegenomen voor de aanlegfase.

notitie

Beoogde situatie

De huidige bebouwing wordt gesloopt en in plaats ervan worden 19 woningen gerealiseerd. De bebouwing wordt geheel gasloos gerealiseerd en heeft alleen een woonfunctie. In de beoogde situatie genereert de bebouwing maximaal 125 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 117 motorvoertuigen licht verkeer en 8 motorvoertuigen middelzwaar verkeer.

Aanpak & toetsingskader stikstofdepositie

In deze notitie is beoordeeld of de bestemmingsplanwijziging conflicteert met de Wet natuurbescherming, onderdeel Gebiedsbescherming (Natura 2000), waarbij de beschermde waarden op twee manieren betrokken zijn (Kaajan, 2018)¹:

1. De uitvoerbaarheidstoets die volgt uit de Wet ruimtelijke ordening.
Met deze toets wordt de vraag *of de beschermingsregimes uit de Wnb de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat* beantwoord. Vrij vertaald wordt bepaald of er uitzicht is op het verkrijgen van een Wnb-vergunning voor het project dat voortvloeit uit het bestemmingsplan.
2. Wet natuurbescherming-toets, zoals vastgelegd in artikel 2.7 lid 1 Wnb & artikel 2.8 lid 1 Wnb e.v. Kortweg: *Voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan moet worden nagegaan of (uitvoering van) het plan kan leiden tot mogelijk significant negatieve effecten op een Natura 2000-gebied. Volgens vaste jurisprudentie bestaat deze toets uit een vergelijking tussen de feitelijke, planologisch legale situatie en de maximale plansituatie.*

De regels waaraan stikstofberekeningen moeten voldoen waren tot voor kort vastgelegd in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en verankerd in de Wet natuurbescherming. De Raad van State zette 29 mei 2019 een streep door het PAS (ECLI:NL:RVS:2019:1603), waarmee (het overgrote deel van) het toetsingskader is komen te vervallen. Dit betekent dat voor plannen met toename van stikstofdepositie op gevoelige habitats of leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden niet meer kan worden teruggevallen op het PAS. Het Rijk en de provincies werken op dit moment aan een oplossing voor deze impasse.

In het Natura 2000-gebied Botshol en andere omliggende Natura 2000-gebieden zijn stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden aanwezig. De effecten van het wijzigingen van het bestemmingsplan zijn daarom in beeld gebracht aan de hand van een modelberekening met AERIUS en getoetst volgens de huidige kaders van de Wet natuurbescherming (Wnb).

Gestart is met een berekening van het voorliggend plan om te beoordelen of de aanleg- en gebruiksfase tot een toename kunnen leiden in stikstofdepositie. Dit is niet het geval, waardoor verdere verschilberekeningen met de huidige feitelijke (Wnb-toets) en referentiesituatie (uitvoerbaarheidstoets) niet aan de orde zijn. De uitvoerbaarheid van het plan is zodoende afhankelijk van de uitkomst van de Wnb-toets.

Wnb-toets

De maximale planinvulling bestaat in voorliggend geval uit een modellering van de aanlegfase en de gebruiksfase. Deze twee fasen zullen in de praktijk niet tegelijkertijd optreden, waarmee een worst-case benadering is gevolgd.

¹ Kaajan, M.M. (2018) 107. Bescherming van Natura 2000-gebieden via het bestemmingsplan. Tijdschrift Natuurbeschermingsrecht Nummer 5-6, augustus 2018. SDU. Den Haag

notitie

Uitvoerbaarheidstoets

Het plan is uitvoerbaar (vergunbaar) indien per saldo geen toename van stikstofdepositie is op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden binnen Natura 2000-gebieden.

Onderstaand zijn de uitgangspunten van de berekeningen en het resultaat te vinden.

Uitgangspunten AERIUS-berekeningen

Voor dit plan zijn verschillende bronnen van stikstofoxiden (NOx) van belang. Tijdens de aanlegfase zijn de mobiele werktuigen die binnen het plangebied worden ingezet en het transport naar de bouwplaats toe (transport bouwmaterialen en werkverkeer personeel) van belang. Tijdens de gebruiksfase wordt gekeken naar het verkeer van en naar de woningen. Omdat alle woningen gasloos worden gerealiseerd, worden deze niet meegenomen in de gebruiksfase. De berekening is (worst case) gemaakt voor de aanleg- en gebruiksfase tezamen, waarbij het rekenjaar 2019 is gebruikt.

Aanlegfase

Mobiele werktuigen

- Het aantal draaiuren, vermogen en stageklasse van de machines is aangeleverd door de opdrachtgever.
- Conform de AERIUS-instructie² is voor mobiele werktuigen de draaiuren-methode gehanteerd. Dit betekent dat op basis van het aantal draaiuren i.c.m. het vermogen, het bouwjaar, de belasting en de emissiefactor de emissie is berekend.
- In AERIUS-Calculator zijn alle mobiele werktuigen in een vlakbron op de locatie van het plangebied ingetekend. De volgende machines zijn meegenomen in de berekening:
 - o Rupsloopmachine: 40 draaiuren, 130 kW vermogen, bouwjaar 2011;
 - o Mobiele graafmachine: 40 draaiuren, 130 kW vermogen, bouwjaar 2011;
 - o Shovel: 84 draaiuren, 56 kW vermogen, bouwjaar 2011;
 - o Mobiele kraan: 80 draaiuren, 130 kW vermogen, bouwjaar 2011;
 - o Mobiele telekraan: 32 draaiuren, 560 kW vermogen, bouwjaar 2015;
 - o Verreiker: 24 draaiuren, 56 kW vermogen, bouwjaar 2011;
 - o Betonmixer: 40 draaiuren, 300 kW vermogen, bouwjaar 2011;
 - o Betonpomp: 24 draaiuren, 220 kW vermogen, bouwjaar 2011;
 - o Minigraver: 16 draaiuren, 14 kW vermogen, bouwjaar 2015;
 - o Heimachine: 48 draaiuren, 250 kW vermogen, bouwjaar 2011.

Verkeersbewegingen

- Voor het transport tijdens de aanlegfase is uitgegaan van 240 verkeersbewegingen transport tijdens een bouwfase van 40 (werk)weken. Dit komt neer op 1,2 verkeersbewegingen zwaar verkeer per etmaal. Naast het transport van materieel is voor het vervoer van personeel aangenomen dat er 20 verkeersbewegingen per etmaal zullen plaatsvinden. Deze zijn ingevoerd als licht verkeer.

² BIJ12 (2018) Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator, januari 2018

notitie

- Het aantal verkeersbewegingen is gekoppeld aan een lijnbron in de categorie binnen bebouwde kom. Voor de verkeerscategorieën zijn de standaardwaarden voor emissiefactoren en -hoogte aangehouden.
- Het verkeer is ingetekend vanaf de Middenweg over de Holendrechteweg naar de rotonde van de Machineweg. Er is aangenomen dat vanaf hier het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Gebruiksfase

Verkeersbewegingen

- Door de opdrachtgever zijn ook de verkeersbewegingen voor de nieuwe situatie aangeleverd.
- In de toekomstige gebruiksfase bestaat het verkeer uit maximaal 125 motorvoertuigen per etmaal. Dit is onderverdeeld in 117 motorvoertuigen licht verkeer en 8 motorvoertuigen per etmaal middelzwaar verkeer. Dit is in AERIUS-Calculator ingevoerd als 234 verkeersbewegingen per etmaal licht verkeer, 16 verkeersbewegingen per etmaal middelzwaar verkeer en 0 verkeersbewegingen per etmaal zwaar verkeer.
- Het aantal verkeersbewegingen is gekoppeld aan een lijnbron in de categorie binnen bebouwde kom. Voor de verkeerscategorieën zijn de standaardwaarden voor emissiefactoren en -hoogte aangehouden.
- Het verkeer is ingetekend vanaf de Middenweg over de Holendrechteweg naar de rotonde van de Machineweg. Er is aangenomen dat vanaf hier het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Rekenresultaat

De AERIUS-berekening voor de aanleg- en gebruiksfase samen toont aan dat geen sprake is van toename in depositie (0,00 mol/ha/jaar) op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten binnen het Natura 2000-gebied Botshol en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden.

Conclusie

De nadruk in deze notitie ligt op de effecten van stikstofdepositie vanuit het plangebied op omliggende Natura 2000-gebieden. Het effect van stikstofdepositie is in beeld gebracht met een enkelvoudige berekening voor de maximale plansituatie. De maximale plansituatie bestaat uit een gezamenlijke beoordeling van de aanlegfase en de gebruiksfase (worst-case).

Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Zodoende is geen sprake van negatieve effecten door stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelen van omliggende Natura 2000-gebieden. Stikstofdepositie als het gevolg van het plan vormt daarom geen strijdigheden met de Wet natuurbescherming. Ten aanzien van stikstofdepositie is het plan daarom uitvoerbaar.

Er zijn verder geen vervolgstappen nodig ten aanzien van stikstof.