



**Voortoets stikstofdepositie
brandstofopslagtanks
Pieter Mastebroekweg 20 Meppel**

| | |
|----------------|--------------------------|
| Naam: | Joontjes B.V. Oliehandel |
| Datum: | 16 april 2020 |
| Rapportnummer: | QUO-14434-N6Y8J9 |

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Inleiding | 2 |
| 2 | Algemene gegevens | 3 |
| 3 | Rekenmodel..... | 4 |
| 4 | Literatuurgegevens..... | 4 |
| 5 | Emissies | 5 |
| 5.1 | Beschrijving project | 5 |
| 5.2 | Emissiebronnen in de aanlegfase | 7 |
| 5.3 | Emissiebronnen in de gebruiksfase..... | 10 |
| 6 | Rekenresultaten | 12 |
| 7 | Conclusie | 13 |
| 8 | Bijlagen | 14 |

1 Inleiding

Bouwplannen (ook kleinschalige bouwplannen) kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000- gebied. Activiteiten van bedrijven (in de gebruiksfase) kunnen leiden tot een emissie van stikstofdioxide. Deze emissie kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van het gebruik van aardgas en het verkeer van o.a. vrachtwagens. Ook kan sprake zijn van een emissie van de stikstofdioxide als gevolg van de bouwwerkzaamheden in de aanlegfase, bijvoorbeeld als gevolg van de aanvoer van bouwmaterialen en grondverzet op de bouwplaats.

In dit rapport worden de stikstofemissies en stikstofdeposities inzichtelijk gemaakt voor de beoogde realisatie van brandstofopslag tanks op het perceel aan de Pieter Mastebroekweg 20 in Meppel. In dit rapport wordt getoetst of sprake is van (een toename) stikstofdepositie op de omliggende Natura-2000 gebieden.

Stappenplan "Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten"

Het ministerie van BZK heeft n.a.v. de recente uitspraak van Raad van State van 29 mei 2019 een stappenplan samengesteld welke als tool gebruikt kan worden voor nieuwe activiteiten.

Het stappenplan is opgesteld om inzicht te geven in de gevolgen van de uitspraak van 29 mei 2019. In het stappenplan is relevante informatie opgenomen voor de afweging van de eventuele gevolgen van stikstofdepositie bij nieuwe bouwprojecten.

In deze voortoets is rekening gehouden met de werkwijze zoals opgenomen in het stappenplan (zie bijlage 2).

2 Algemene gegevens

| Opdrachtgever | |
|---------------|--------------------------|
| Naam: | Joontjes B.V. Oliehandel |

| Adviseur/ contactpersoon | |
|--------------------------|------------------------------------|
| Bedrijf: | Van Empel Inspecties en Advisering |
| Afdeling | Van Empel Milieu Advies |
| Contactpersoon | |
| Adres: | Elskensakker 44 Bergeijk |
| Postadres | Postbus 31, 5570 AA Bergeijk |
| Telefoonnummer: | +31 (0)88 17 00 100/ |
| Email: | milieu@vanempelinspecties.com |

| Gegevens het object | |
|----------------------------|-------------------------|
| Adres: | Pieter Mastebroekweg 20 |
| Postcode en plaats: | 7942 JZ Meppel |

| Rapport | |
|-----------------------|------------------|
| Rapportnummer: | QUO-14434-N6Y8J9 |
| Datum: | 16 april 2020 |
| Rapporteur: | |

3 Rekenmodel

Met de inwerkingtreding van het PAS is het gebruik van het rekenmodel AERIUS Calculator voorgeschreven voor de berekening van de stikstofdepositie. Op 29 mei jl. heeft de Raad van State het PAS onverbindend verklaard. Ondanks deze uitspraak blijft AERIUS-Calculator een geschikt rekeninstrument voor het bepalen van de stikstofdepositie van activiteiten.

In het kader van onderhavige beoordeling zijn AERIUS-berekeningen gemaakt.

Voor het gebruik van de AERIUS Calculator is een praktische instructie voor vergunningverlening opgesteld. Dit betreft de "Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator".

Alle typen emissiebronnen (punten, lijnen en vlakken) van stikstof (NO_x en NH₃) kunnen in AERIUS Calculator ingevoerd worden. AERIUS Calculator heeft ten behoeve van het gebruikersgemak veel voorkomende typen bronnen van diverse sectoren (bijvoorbeeld industrie, landbouw, verkeer en vervoer) gedefinieerd. Daarbij zijn voor diverse bronkenmerken default waarden ingevuld die gebruikt worden als de gebruiker zelf geen aangepaste waarde invoert.

De AERIUS-berekeningen zijn onderdeel van de aanvraag Omgevingsvergunning.

Voor alle details van voorgenomen veranderingen wordt verwezen naar de aanvraag omgevingsvergunning.

4 Literatuurgegevens

Voor deze rapportage is gebruik gemaakt van literatuurgegevens uit de volgende rapporten:

- Handleiding AERIUS Calculator (beschikbaar via www.aerius.nl/nl/manuals/calculator);
- Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator;
- Rapport "Addendum default brongegevens Mobiele werktuigen- afwijkende categorieën", RIVM, 2 februari 2015;
- Stappenplan "Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten", ministerie BZK.;
- CROW-publicatie 317.

5 Emissies

De relevante emissie, met effect op de vermistende stikstofdepositie zijn NO_x en NH_3 .

NO_x emissie ontstaat bij het verbranden van fossiele brandstoffen. Dit vindt plaats in de aanwezige verbrandingsinstallaties en mobiele voertuigen. Deze emissies worden o.a. veroorzaakt door transport ten behoeve van het aanvoeren van de bouwmaterialen en afvoeren grond/bouwafval etc. In dit onderzoek is de stikstofemissie en -depositie van de volgende situaties inzichtelijk gemaakt:

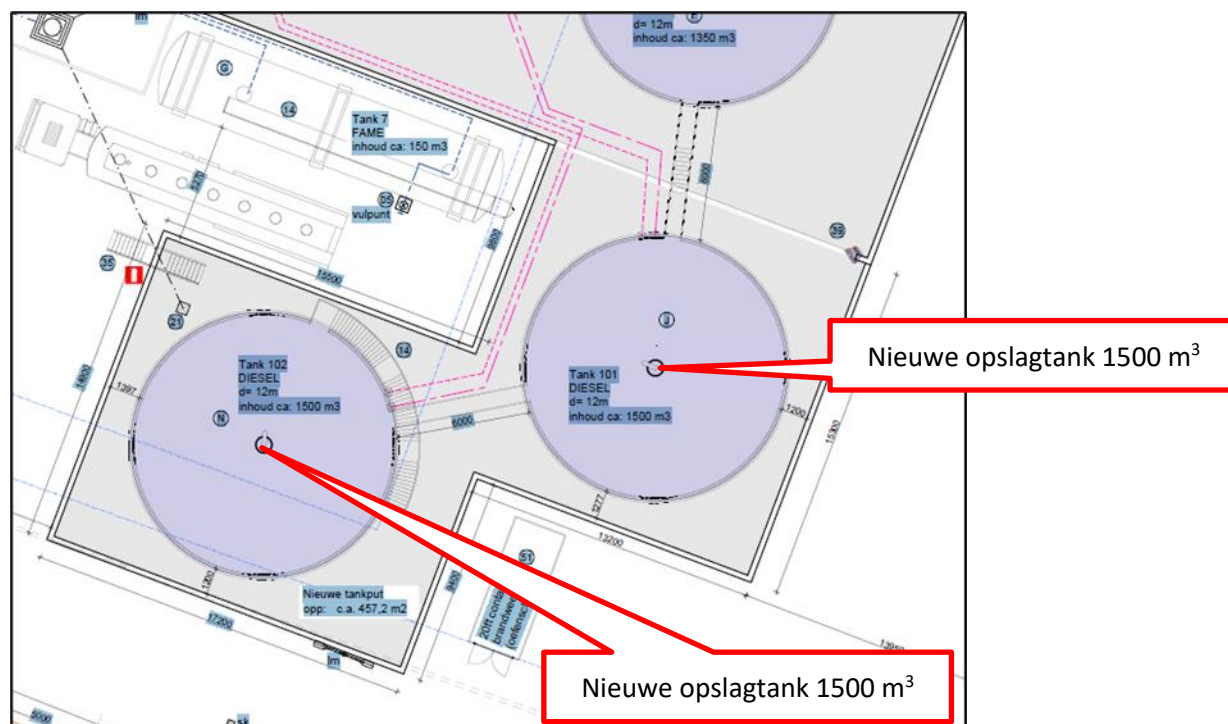
- Aanlegfase beoogde uitbreiding;
- Gebruiksphase beoogde uitbreiding.

5.1 Beschrijving project

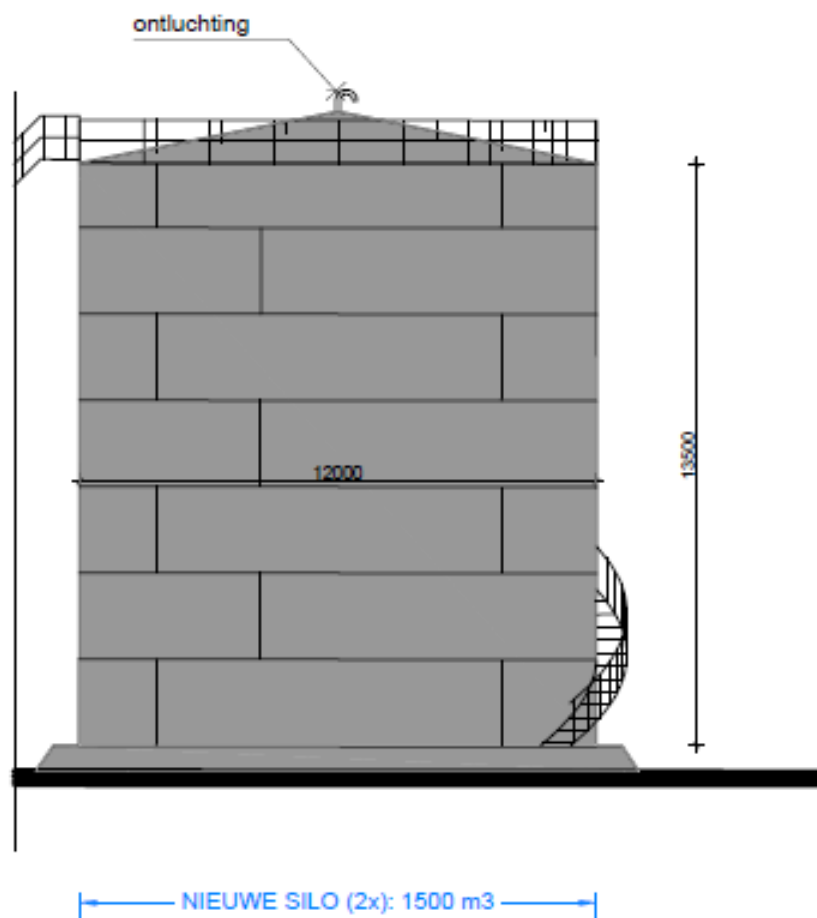
Aan de Pieter Mastebroekweg 20 te Meppel worden 2 nieuwe opslagtanks voor de opslag van diesel gerealiseerd. De tanks hebben een inhoud van 1.500 m^3 per stuk. Het betreft 2 ronde opslagtanks met een doorsnede van 12 meter en een hoogte van 13,5 meter.

Voor voorgenomen wijzigingen wordt een nieuwe Omgevingsvergunning milieu (wijzigingsvergunning) aangevraagd. Ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning dient aangetoond te worden dat er door de gewenste nieuwbouw geen sprake is van significante negatieve gevolgen m.b.t. stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden. In het kader van dit onderzoek wordt verder ingezoomd op de emissie van NO_x die kan worden veroorzaakt door de beoogde uitbreiding in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase.

In onderstaande afbeeldingen is het plan verduidelijkt.



Afbeelding 1: situatieoverzicht beoogde uitbreiding



Afbeelding 2: doorsnede 2 nieuwe opslagtanks 1.500 m³

Voor de detailtekeningen en de plattegrondtekeningen van de gebouwen wordt verwezen naar de aanvraag Omgevingsvergunning.

5.2 Emissiebronnen in de aanlegfase

Bij de realisatie van de nieuwe opslagtanks vinden in de aanlegfase bouwactiviteiten plaats. In deze fase zijn met enige regelmaat machines en werktuigen nodig zoals bijvoorbeeld een graafmachine, vrachtwagens/betonwagens, hijskranen, bestelbussen enz. De tijdelijke bijdrage van de emissies bij aanleg zijn afzonderlijk berekend, aan de hand van een royale inschatting (worst-case-scenario).

Voor de aanlegfase van de opslagtanks zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Totale bouwtijd: 3 maanden
- Werkbare dagen: 65 dagen.

Werkzaamheden tijdens bouw 2 opslagtanks

De opslagtanks worden geplaatst op een betonverharding. Bij de tanks wordt een betonverharding van respectievelijk circa 15 x 17 meter en circa 15 x 15 meter gerealiseerd.

Voor de grondwerkzaamheden wordt rekening gehouden met een graafmachine die gedurende max. 8 uur in werking is (t.b.v. graven en aanvullen grond). Voor het grondwerk zijn 6 vrachtwagens benodigd (t.b.v. aanvoer grond/ puingranulaat). Ten behoeve van de fundatie worden vooraf heipalen aangebracht¹. Hiervoor zal gedurende 8 uur een heistelling aanwezig zijn. Voor de heipalen zijn 3 vrachtwagens nodig. Ten behoeve van de bewapening en bekisting zijn 2 vrachtwagens benodigd. Voor het storten van de betonverharding zijn circa 14 betonstorters benodigd en 2 betonpompen.

De tanks worden over het water (via Meppelerdiep) getransporteerd naar de locatie aan de Pieter Mastebroekweg 20. De tanks worden vanuit de loswal met behulp van hijskranen op de nieuwe locaties getakeld. Nadat de tanks zijn geplaatst vindt de afmontage plaats (waaronder de aansluiting op leidingen, het plaatsen van trap en brug etc.). Voor de afmontage zijn max. 4 vrachtwagens benodigd.

Aantal voertuigen door bouwverkeer in aanlegfase (bouwen)

Voor de aan- en afvoerbeweging tijdens de aanlegfase is een inschatting gemaakt van het aantal benodigde voertuigen (vrachtwagens/ werktuigen/ auto's etc.). Het scheepvaartverkeer wordt afzonderlijk toegelicht.

Met het volgende is rekening gehouden:

- 15 vrachtwagens t.b.v. aanvoer werktuigen, grond, en overige materialen);
- 17 betonstorters t.b.v. aanvoer beton;
- 1 graafmachines;
- 2 hijskranen;
- 2 vrachtwagens t.b.v. bewapening/ bekisting etc;
- 2 betonpompen t.b.v. beton storten;
- 6 bestelbussen per dag per werkbare dag;
- 6 personenauto's per dag per werkbare dag.

¹ Afhankelijk van opgave constructeur worden t.b.v. de hei-werkzaamheden mortelschroefpalen of stalen buizen aangebracht. In de AERIUS-berekening is rekening gehouden met de inzet van een heistelling als worst-case-scenario).

In AERIUS-Calculator wordt rekening gehouden met een weekdaggemiddelde voor het aantal benodigde voertuigen (op basis van 65 werkdagen). In de aanlegfase zijn gemiddeld per dag de volgende aantal voertuigen benodigd:

- 1 zwaar voertuig (vrachtwagens/betonstorters etc.);
- 6 middelzware voertuigen (bestelbussen);
- 6 lichte voertuigen (personenauto's).

De invoer in AERIUS is gericht is op het aantal vervoersbewegingen. Dit betekent dat als een weg met heen- en teruggaand verkeer wordt gemodelleerd, het aantal bezoeken verdubbeld moet worden om het aantal vervoersbewegingen te verkrijgen.

In AERIUS is voor de aanlegfase derhalve het volgende ingevoerd:

- 2 zware voertuigen (vrachtwagens/betonstorters etc.);
- 12 middelzware voertuigen (bestelbussen);
- 12 lichte voertuigen (personenauto's).

| Aantal voertuigen totaal (in AERIUS) | Lichte motorvoertuigen | Middelzware motorvoertuigen | Zware motorvoertuigen |
|---|---------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| 26 | 12 | 12 | 2 |

Tabel 1: verdeling voertuigen op basis van weekdaggemiddelde (worst-case)

Varende binnenvaartschepen

AERIUS berekent de depositiebijdragen binnen de sector Scheepvaart.

Voor varende binnenvaartschepen wordt de emissiebron gedefinieerd als lijnbron.

AERIUS-Calculator berekent de emissies NOx van varende binnenvaartschepen op basis van gegevens die door de gebruiker worden ingevoerd: type schip, type vaarweg, stroomrichting, ladingstoestand en aantal vaarbewegingen. Voor de overige relevante bronkenmerken (hoogte, spreiding, warmte-inhoud en etmaalvariatie) gaat het rekenmodel uit van defaultwaarden.

De gebruiker kan deze waarden niet aanpassen.

De tanks worden geassembleerd op een locatie in de Rotterdamse haven en worden over het water (via Meppelerdiep) getransporteerd naar de locatie aan de Pieter Mastebroekweg 20

Voor het vervoer van de tanks is slechts 1 vrachtschip benodigd.

| Benodigd aantal binnenvaartschepen totaal (in AERIUS) | vaartuigbewegingen |
|---|--------------------|
| 1 | 2 |

Tabel 2: verdeling vaartuigen

Emissie mobiele werktuigen

In verband met de bouwactiviteiten in de aanlegfase is rekening gehouden met:

- 8 uur stationair draaien van een graafmachine t.b.v. grondwerkzaamheden, (graafwerkzaamheden, aanbrengen grond/ inrichten bouwplaats, etc.);
- 8 uur stationair draaien heistelling t.b.v. heiwerkzaamheden;
- 17 uur stationair draaien van betonstorters/betonpompen i.v.m. storten beton;
- 12 uur stationair draaien van hijskranen t.b.v. het plaatsen van de tanks;

- 5 uur stationair draaien vrachtwagen voor laden – en lossen allerlei;
- 8 uur stationair draaien van een minigraver t.b.v. allerlei hand- en spandiensten.

Voor de emissie vanuit de mobiele werktuigen is een inschatting gemaakt aan de hand van het RIVM-rapport "Addendum default brongegevens Mobiele werktuigen- afwijkende categorieën".

| Type werktuig | Brandstof | Vermogen (KW) | Belasting (%) | NO _x emissiefactor (gram/kWh) |
|---|-----------|---------------|---------------|--|
| Betonstorter 200 KW, bouwjaar vanaf 2011 (geldt ook voor vrachtwagen) | Diesel | 200 | 50 | 3,6 |
| Graafmachine 200 kW, bouwjaar vanaf 2011 | Diesel | 200 | 60 | 2,9 |
| Hijskranen 450 kW, bouwjaar vanaf 2011 | Diesel | 450 | 50 | 3,6 |
| Graafmachine 60 KW, bouwjaar vanaf 2011 (minigraver) | Diesel | 60 | 60 | 3,3 |
| Graaf-laadcombinaties 80 kW bouwjaar vanaf 2011 (heistelling) | Diesel | 80 | 40 | 3,5 |

Tabel 3: defaultwaarden RIVM (opgenomen in AERIUS)

Emissie graafmachine

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van graafmachine 200 KW, bouwjaar vanaf 2011, met een gemiddelde belasting van 60% van het vermogen en een emissie 2,9 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de graafmachine is als volgt: (200 KW x 0,6 x 2,9=) 348 gram per uur. Bij 8 draaiuren is de emissie derhalve **2,78 kg NO_x**

Emissie heistelling

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van graaf-laadcombinatie 80 KW, bouwjaar vanaf 2011, met een gemiddelde belasting van 40% van het vermogen en een emissie 3,5 gram/KWh. De Nox-emissie afkomstig van de heimachine is als volgt: (80 KW x 0,4 x 3,5 =) 112 gram per uur. Bij 8 draaiuren is de emissie derhalve **0,90 kg Nox**

Emissie vrachtwagens/betonstorters

Voor de emissieschatting van betonstorters en vrachtwagens is aangesloten bij de emissie van betonstorters 200 KW, bouwjaar vanaf 2011, met een gemiddelde belasting van 50% van het vermogen en een emissie 3,6 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van betonstorters en vrachtwagens is als volgt: (200 KW x 0,5 x 3,6=) 360 gram per uur. Bij (17+5) 22 draaiuren is de emissie derhalve **7,92 kg NO_x**

Emissie hijskraan

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van hijskraan 450 KW, bouwjaar vanaf 2011, met een gemiddelde belasting van 50% van het vermogen en een emissie 3,6 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de minigraver is als volgt: (450 KW x 0,5 x 3,6=) 810 gram per uur. Bij 12 draaiuren is de emissie derhalve **9,72 kg NO_x**

Emissie minigraver

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van graafmachine 60 KW, bouwjaar vanaf 2011, met een gemiddelde belasting van 60% van het vermogen en een emissie 3,3 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de minigraver is als volgt: (60 KW x 0,6 x 3,3=) 119 gram per uur. Bij 8 draaiuren is de emissie derhalve **0,95 kg NO_x**

5.3 Emissiebronnen in de gebruiksfase

Vanuit de aanwezige installaties op het bedrijf vinden geen relevante Nox-emissies plaats. Gezien de activiteiten in de inrichting wordt in dit geval alleen de emissies van het verkeer van en naar de inrichting in beschouwing genomen.

Emissie vanuit de verkeer aantrekkende werking in de gebruiksfase:

In de huidige vergunde situatie heeft het bedrijf een relatief kleine opslagcapaciteit waarmee de bevoorrading door tankschepen (min. 1.000 ton) niet altijd mogelijk is. In de huidige situatie vindt de bevoorrading dus veelal met tankwagens plaats. Deze tankwagens halen hun product in de Europoort en lossen die in de opslag te Meppel. Per 1000 ton zijn circa 40 tankwagens nodig.

Met de extra opslagcapaciteit kan het bedrijf in de nieuwe situatie de aanvoer van brandstoffen efficiënter faciliteren waarmee men vaker de aanvoer per tankschip laat plaatsvinden. Dit betekent dat er minder vrachtwagenverkeer vanuit Europort plaatsvindt. De afvoer van producten zal echter nog wel steeds met vrachtwagens plaatsvinden waardoor voor dit gedeelte het aantal bewegingen iets zal stijgen. Het totaal aan transport bewegingen wordt minder (vanwege aanvoer via tankschepen).

Onderstaande tabel geeft het gemiddeld aantal bewegingen per week weer in de beoogde situatie (volgens opgave van Joontjes BV):

| Dagdeel: | Ochtend | Middag | Avond | totaal |
|-----------------------------|---------|--------|-------|----------|
| Tijdstip (uur): | 6-12 | 12-18 | 18-22 | Per week |
| Beoogde situatie (per week) | | | | |
| Vrachtwagen (aantal) | 28 | 28 | 9 | 65 |
| Schepen (aantal) | 2 | 2 | 2 | 6 |

Tabel 4: verkeerbewegingen per week t.a.v. aan- en afvoer brandstoffen

Uitgaande van een heel jaar vinden er in de beoogde situatie dus 3.380 vrachtwagenbewegingen en 312 vaarbewegingen plaats. In AERIUS-Calculator wordt rekening gehouden met een weekdaggemiddelde. Afgerond (worst-case-scenario) vinden de volgende verkeersbewegingen (weekdaggemiddelde) plaats:

- **10 verkeersbewegingen (zwaar verkeer) per dag;**
- **1 vaarbeweging tankschip (1.000 ton)**

Naast de transportbewegingen voor de aan- en afvoer van brandstoffen vinden er op het bedrijf verkeersbewegingen plaats t.a.v. de overige bedrijvigheid. Dit betreft de personenauto's en overig licht verkeer. Dit verkeer is berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen.

In de kerncijfers wordt een uitsplitsing gemaakt tussen diverse bedrijfstypes.

Elk type genereert namelijk een ander aantal motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal.

| Bedrijftype | Gemiddeld CROW-kengetal |
|----------------------------|---|
| Bedrijf (arbeidsintensief) | 7,9 voertuigen/ 100 m ² vloeroppervlak |
| Kantoor | 5,3 voertuigen/ m ² vloeroppervlak |

Tabel 5: CROW-kengetallen per type

Op het bedrijf is circa 330 m² kantoor aanwezig en 1.400 m² loods/opslag/werkplaats etc. Voor de overige bedrijvigheid wordt derhalve rekening gehouden met maximaal (17+111=)

128 lichte voertuigbewegingen per dag (worst-case-scenario).

Wanneer verkeer- en vervoersbewegingen van en naar het projectgebied worden meegenomen als emissiebron, dan moet vervolgens bepaald worden tot welke afstand deze moeten worden meegenomen in het onderzoek. Hier zijn in de praktijk geen harde criteria voor. Er dient in alle gevallen een onderbouwde afweging gemaakt te worden tot waar het verkeer meegenomen wordt. 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. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt.

Voor scheepvaartbewegingen kunnen bij de afbakening van het onderzoeksgebied in beginsel dezelfde criteria worden gehanteerd als bij wegverkeer. De scheepvaartbewegingen worden meegenomen totdat de bewegingen in het heersende vaarbeeld zijn opgenomen. In de meeste gevallen is dit tot aan de hoofdvaarweg. Via het Meppelerdiep zijn de havens van Meppel aangesloten op het landelijke hoofdvaarwegennet. De Oude Vaart is onderdeel van het landelijke hoofdvaarwegennet. De scheepvaartbewegingen zijn meegerekend tot voorbij de 4-sprong ten zuiden van de locatie. Voorbij dit punt zijn de bewegingen opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

6 Rekenresultaten

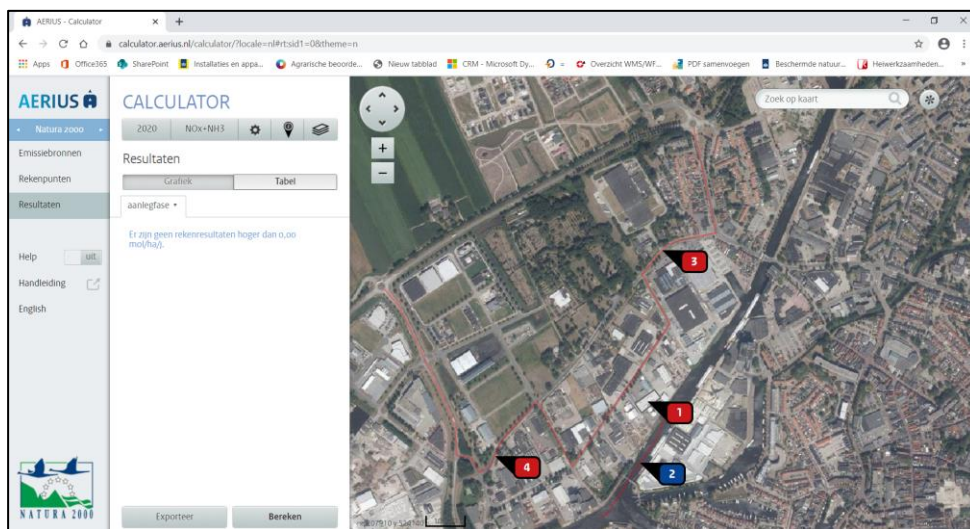
Voor onderhavige berekeningen is gebruik gemaakt van de meest recente versie van AERIUS-Calculator (beschikbaar via <https://www.aerius.nl/nl>).

Via de module is het mogelijk om pdf-bestanden te genereren vanuit AERIUS-Calculator. Deze Pdf-bestanden zijn onderdeel van deze rapportage en worden gelijktijdig met dit rapport aangeboden.

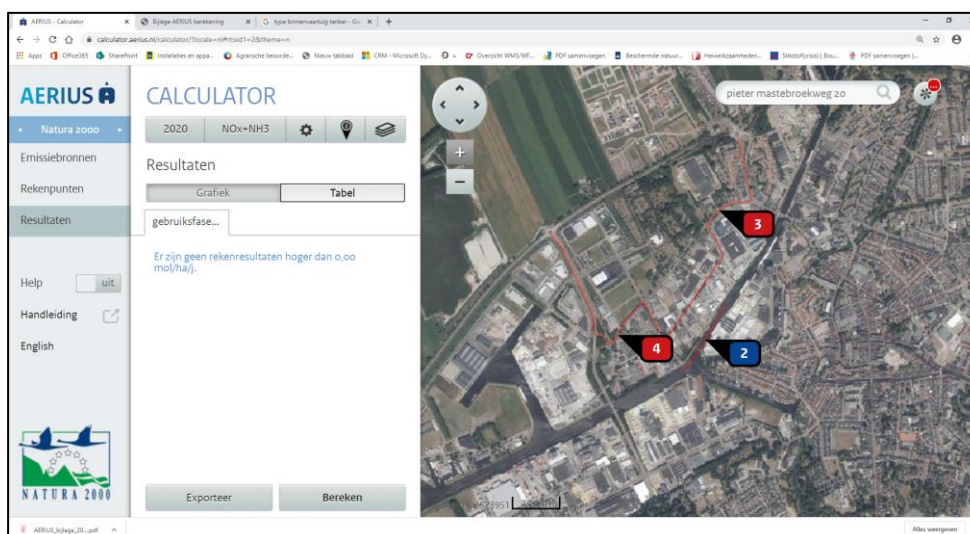
Tegelijkertijd bij het aanbieden van deze rapportage worden derhalve de Pdf-bestanden digitaal aangeboden.

De Pdf-bestanden van de volgende berekeningen zijn digitaal toegevoegd (bijlage 1):

- Aanlegfase beoogd: AERIUS_bijlage_20200416220818_Rp6YrKd94MPx;
- Gebruiksfase beoogd: AERIUS_bijlage_20200416221025_RszIA5kr5Ey5.



Afbeelding 6: rekenresultaten AERIUS-Calculator aanlegfase



Afbeelding 7: rekenresultaten AERIUS-Calculator gebruiksfase

7 Conclusie

Uit de rekenresultaten blijkt dat de gewenste ontwikkeling in zowel de aanlegfase en de gebruiksfase van de beoogde uitbreiding niet leidt tot nadelige effecten van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden. In alle gevallen bedraagt de stikstofdepositie 0,00 mol/ha.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat de beoogde situatie geen significant nadelige gevolgen met betrekking tot het aspect verzuring op Natura-2000 gebieden veroorzaakt. Conform het "Stappenplan Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten", van het ministerie BZK, is er geen passende beoordeling noodzakelijk.

8 Bijlagen

De volgende bijlagen zijn toegevoegd:

| Bijlage | Naam |
|---------|--|
| 1 | Pdf-bestanden (digitaal per e-mail) |
| 2 | Stappenplan "Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten" |

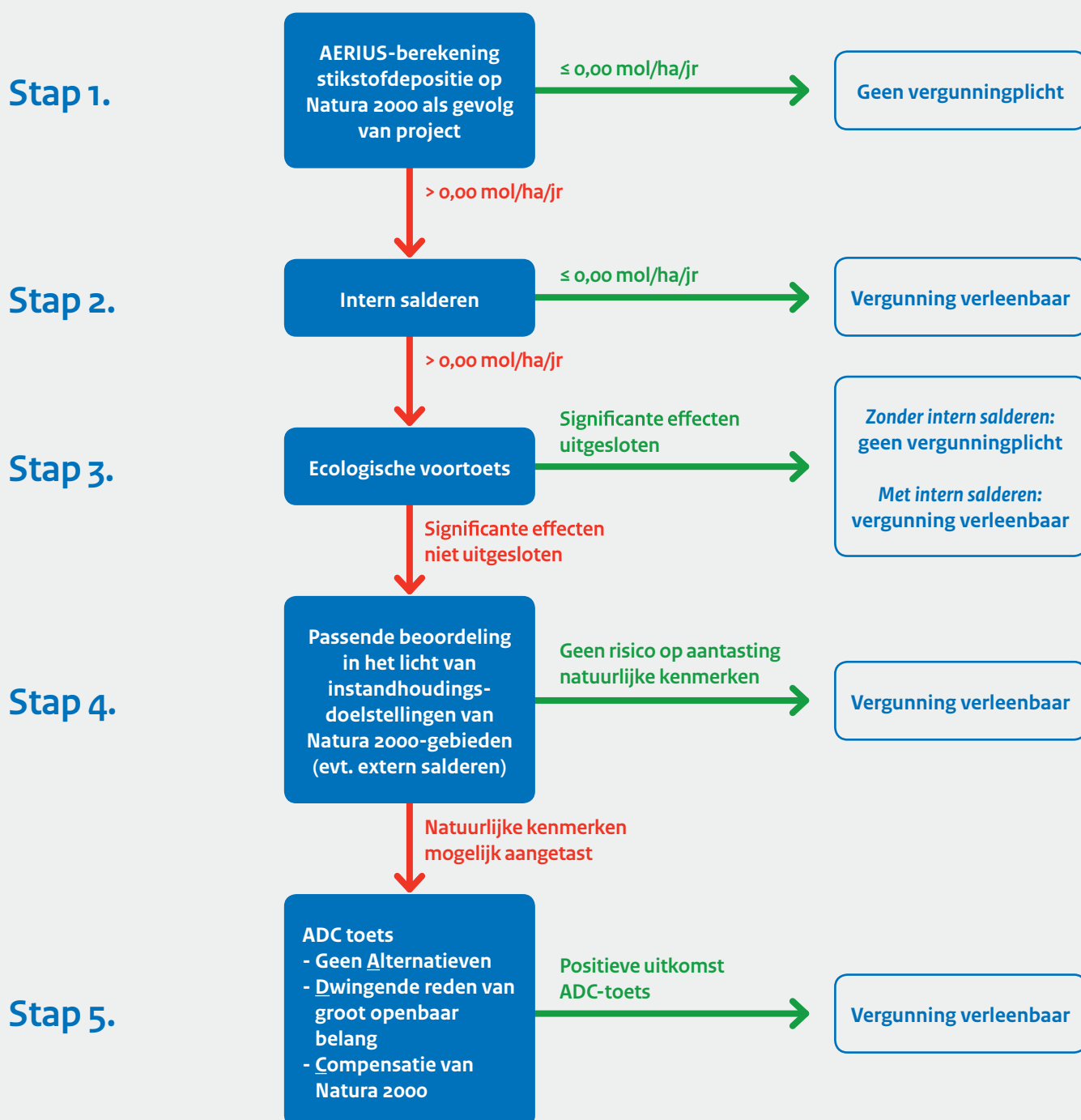
Bijlage 1:
PDF-bestanden uitvoer AERIUS-Calculator (digitaal aangeleverd)

Bijlage 2: Stappenplan “Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten”



Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten

Aan de hand van onderstaand stappenplan kunt u vaststellen of u vergunningplichtig bent onder de Wet natuurbescherming en welke instrumenten u kunt inzetten om voor een natuurvergunning in aanmerking te komen.



Toelichting

Stap 1 - AERIUS-berekening stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van een project

Verzamel informatie over de stikstofemissies per bron, bijvoorbeeld werkverkeer of mobiele werktuigen. Omdat de aanleg/bouw- en gebruiksfase beide deel uitmaken van een project, moet er voor beide fases worden bepaald hoeveel stikstofemissies hierbij vrijkomen en dienen er twee aparte AERIUS-berekeningen te worden gemaakt. Om de kans op een toename van stikstofdepositie zo klein mogelijk te maken, is het nodig om na te denken over (technische) mogelijkheden om de emissies zo laag mogelijk te houden. Denk hierbij aan het gebruiken van mobiele werktuigen met een zuinigere stage klasse¹. Bereken vervolgens met behulp van de AERIUS Calculator of de emissies resulteren in stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden. Als de uitkomst is dat er geen sprake is van stikstofdepositie, dus kleiner of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar, dan is er geen natuurvergunning nodig. Is er wel sprake van stikstofdepositie door de nieuwe activiteit maar kunt u intern salderen, ga dan naar stap 2. Ook kunt u voor sommige gevallen middels een voortoets uitsluiten dat een toename van depositie tot significant negatieve effecten leidt, zie hiervoor stap 3. Als u na stap 1 al zeker weet dat significant negatieve effecten niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten, en u kunt ook niet intern salderen, dan kunt u de voortoets overslaan en gelijk beginnen met stap 4.

Stap 2 – intern salderen

Bij 'intern salderen' leidt de nieuwe situatie niet tot een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. Bij woningbouw kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de bouw van een woonwijk op industriële of agrarische grond. Om te bepalen of de nieuwe situatie tot een toename van stikstofdepositie leidt, wordt een verschilberekening gemaakt tussen de huidige feitelijke stikstofdepositie (in zoverre deze vergund is) in de bestaande situatie en de stikstofdepositie in de nieuwe situatie. Bij het bepalen van de feitelijke depositie mag rekening worden gehouden met fluctuaties in uw bedrijfsvoering en aantoonbaar voorgenomen investeringen. Daarnaast zijn er bepaalde type projecten, en plannen ten behoeve van dergelijke projecten, waarvoor de vergunde depositieruimte geldt als uitgangspunt voor intern salderen, namelijk: wegen, vaarwegen, spoorwegen en luchtvaart, woningbouw, duurzame energieopwekking en energieprojecten van nationaal belang, projecten noodzakelijk in het kader van de nationale veiligheid en militaire activiteiten. Intern salderen mag worden meegewogen in de voortoets fase die is beschreven onder stap 3. De conclusie kan dan zijn dat door intern salderen er geen toename is van stikstofdepositie binnen het project of de locatie waardoor significante effecten bij voorbaat kunnen worden uitgesloten. U moet dan echter wel een natuurvergunning aanvragen bij het bevoegd gezag (vaak de provincie).²

Stap 3 – Ecologische voortoets

Als de AERIUS-berekening aantoont dat uw project leidt tot tijdelijke en/of zeer geringe stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebied, kan het toch zo zijn dat significante negatieve effecten via een ecologische voortoets kunnen worden uitgesloten. Hierbij

wordt rekening gehouden met de staat van instandhouding van de betrokken habitatype. Als er sprake is van stikstofdepositie op reeds overbelaste natuur zal een voortoets in de meeste gevallen niet voldoende zijn omdat effecten niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten. Het advies is om hierover contact op te nemen met het bevoegd gezag. Voor nieuwe projecten waarvoor via een voortoets significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten is geen natuurvergunning nodig, tenzij u in de voortoets rekening houdt met intern salderen. Dan is wel een natuurvergunning vereist. Is het niet mogelijk om via de voortoets negatieve effecten bij voorbaat uit te sluiten, ga dan naar stap 4

Stap 4 - Passende beoordeling in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden (evt. rekening houdend met extern salderen)

Als significant negatieve effecten door stikstofdepositie niet kunnen worden uitgesloten, moet er getoetst worden of de kans bestaat op aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze gebieden. Hierbij moet beoordeeld worden of de stikstofdeposities een risico vormen voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen zoals deze voor elk Natura 2000-gebied zijn bepaald. Hiervoor wordt een ecologische 'passende beoordeling' opgesteld. Als de conclusie van de passende beoordeling is dat er geen risico bestaat op aantasting van natuurwaarden, kan de natuurvergunning door het bevoegd gezag (vaak de provincie) worden verleend.

Extern salderen meewegen in de passende beoordeling

Het is ook mogelijk om de negatieve effecten van een project te salderen met de positieve effecten van het (gedeeltelijk) intrekken van de vergunning van een ander project. Omdat hier de vergunning voor een activiteit buiten het project bij de passende beoordeling wordt betrokken, heet dit 'extern salderen'. Hier zijn wel strenge voorwaarden aan verbonden en hiervoor moet getoetst worden aan de beleidsregels van het bevoegd gezag zoals deze gelden voor extern salderen. Luidt de conclusie van de passende beoordeling dat er toch nog risico bestaat op schade aan Natura 2000-gebieden, dan is er voor sommige projecten nog de mogelijkheid van het succesvol doorlopen van de ADC-toets onder stap 5.

Stap 5 – ADC-toets

Als schade aan kwetsbare Natura 2000-gebieden en habitatype niet kan worden voorkomen, is er voor sommige projecten de mogelijkheid van het succesvol doorlopen van de ADC-toets. De drempel ligt hiervoor echter hoog. Er moet namelijk sprake zijn van:

- Het ontbreken van Alternatieven;
- Het bestaan van een Dwingende reden van groot openbaar belang om het project doorgang te verlenen (werkgelegenheid, volkshuisvesting, volksgezondheid, nationale economische belangen, verkeersveiligheid, duurzaamheid);
- De schade aan kwetsbare habitatype moet geCompenseerd worden door de aanleg van nieuwe natuur binnen of buiten de huidige Natura 2000 gebieden.

Bij het succesvol doorlopen van de ADC-toets kan de natuurvergunning worden verleend.

¹ <https://www.aerius.nl/nl/handleiding/sectoren/1-stage-klasse>.

² Kijk op de website van Blihz en/of uw provincie voor de beleidsregels zoals deze gelden voor intern salderen.