

Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming

Woonwagenstandplaatsen Goudse Rijkpad, Alphen aan den Rijn

Gemeente Alphen aan den Rijn



Gegevens over het plan:

Plannaam:	Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming woonwagenstandplaatsen Goudse Rijkpad, Alphen aan den Rijn
Datum:	6 oktober 2023
Projectnummer Buro SRO:	SR220134

Gegevens Buro SRO:

Adres:	't Goylaan 11 3525 AA te Utrecht
Telefoon:	030-2679198
E-mail:	utrecht@buro-sro.nl
Internet:	www.Buro-SRO.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Projectbeschrijving	5
1.3	Wettelijk kader	6
1.4	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Verkeers- en ruimtelijke gegevens	7
2.1	Ruimtelijke gegevens	7
2.2	Gebruiksfasen	7
2.3	Bouwfase	7
Hoofdstuk 3	Berekening en resultaten gebruiksfase	9
3.1	Gebruiksfasen	9
3.1	Bouwfase	9
Hoofdstuk 4	Samenvatting en conclusies	11

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Alphen aan den Rijn is voornemens de woonwagenstandplaatsen aan het Goudse Rijpad in Alphen aan den Rijn uit te breiden. Het uitbreidingsdeel sluit aan op de bestaande standplaatsen en is voorzien binnen het bestaande bebouwingscluster. Er zullen 13 standplaatsen worden toegevoegd. Deze ontwikkeling gaat gepaard met de uitstoot van stikstof in de gebruiks- en bouwphase. Derhalve moet in beeld gebracht worden wat de mogelijke effecten van de ontwikkeling zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In voorliggende rapportage worden de mogelijke effecten in beeld gebracht.

De onderstaande afbeelding laat de locatie zien ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden.



Ligging plangebied (rood) ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden (groen) (bron: AERIUS Calculator)

1.2 Projectbeschrijving

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de herinrichting van het plangebied waar de autosloperij was gevestigd. Het bebouwingscluster aan het Goudse Rijkpad wordt uitgebreid met 13 woonwagenstandplaatsen. Een standplaats heeft een omvang van 23 x 13 m. Bij elke standplaats wordt een voorziening gebouwd waarmee de te plaatsen woonwagens aangesloten kunnen worden op de nutsvoorzieningen.

Binnen de beoogde standplaatsen worden in de toekomst woonwagens geplaatst. De maximale afmetingen van een woonwagen zijn 16 x 7 m (112 m²). Het gaat om woonwagens van één bouwlaag, eventueel met een flauwe kap.

De ruimten tussen de standplaatsen wordt ingericht als ontsluitingsweg en voor parkeervoorzieningen. Voor de verdere ontsluiting van de nieuwe woonwagenstandplaatsen wordt gebruik gemaakt van de bestaande weg (Goudse Rijkpad).

Op onderstaande afbeelding staat een situatietekening van de beoogde ontwikkeling weergegeven.



Situatietekening beoogde ontwikkeling (bron: gemeente Alphen aan den Rijn)

1.3 Wettelijk kader

In de Wet natuurbescherming is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een vergunning vereist is. Verzuring en vermesting is één van die mogelijk negatieve effecten. Voor ieder habitattype binnen een Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor verzuring en/of vermesting is een kritische depositiewaarde (KDW) vastgesteld. De KDW geeft de grens aan waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische stikstofdepositie. Door middel van het rekeninstrument AERIUS wordt de stikstofdepositie berekend als gevolg van projecten en plannen op Natura 2000-gebieden.

Het rekeninstrument AERIUS was één van de pijlers van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het PAS maakt onderdeel uit van de Crisis- en herstelwet (Chw). Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan omtrent het PAS. Het PAS mag niet meer gebruikt worden als basis voor toestemming voor 'activiteiten'. Hiermee is het PAS buiten werking gesteld. Het systeem van het PAS was erop gebaseerd dat vooruitlopend op toekomstige positieve ontwikkelingen voor beschermde natuurgebieden toestemming gegeven kan worden voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden door stikstofuitstoot. Die toestemming 'vooraf', zoals het PAS mogelijk maakte, mag niet meer, aldus de RvS. Projecten en of activiteiten dienen, in afwachting van een nieuwe PAS, zelfstandig beoordeeld te worden op grond van de Wet natuurbescherming.

In de uitspraak van 29 mei 2019 is ook specifiek ingegaan op de AERIUS Calculator. In rechtsoverweging 39.3 is bepaald dat AERIUS nog wel gebruikt kan worden voor de effectbepaling op grotere (meer dan 50 meter) afstand. Voor berekeningen op kortere afstand wordt een tweede berekening met een ander rekenpakket aanbevolen. De onnauwkeurigheid van AERIUS zat voornamelijk in emissie berekeningen bij agrarische bedrijven waar het emissiepunt zich op enige hoogte bevond. In de nieuwe AERIUS-module (AERIUS 2023.1) van oktober 2023 zijn de bezwaren van de Afdeling bestuursrechtspraak zoals verwoord in de uitspraak van 29 mei 2019 weggenomen. Gelet op de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022, waarbij de 'bouwvrijstelling' is komen te vervallen, dient ook de aanleg-/bouwphase berekend te worden.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de verkeers- en ruimtelijke gegevens beschreven. De uitgevoerde berekeningen en resultaten worden beschreven in hoofdstuk 3. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

Hoofdstuk 2 Verkeers- en ruimtelijke gegevens

2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij een stikstofdepositieberekening wordt er rekening gehouden met de Natura 2000-gebieden binnen een straal die relevant is voor de omvang van het plan. Binnen een straal van circa 3,5 km is het Natura 2000-gebied "Nieuwkoopse Plassen & De Haeck" aanwezig.

De "Nieuwkoopse Plassen en de Haeck" zijn restanten van het voormalige Hollandse kustvlakteveen. De is een laagveenverlandingsgebied waarin, naast veenplassen met bijzondere watervegetaties, een grote oppervlakte overgangsvveen en moerasheide is gevormd. Het is tevens het meest westelijk gelegen verlandingsgebied waarin nog lokaal goed ontwikkelde vegetaties van basenrijk overgangsvveen te vinden zijn. Belangrijk broedgebied voor broedvogels van rietmoerassen (roerdomp, purperreiger, snor, rietzanger). Ook van enig belang als broedgebied voor enkele andere moeras- en watervogels (zwartkopmeeuw, zwarte stern). Voor de zwartkopmeeuw betreft het de grootste broedkolonie buiten de delta.

2.2 Gebruiksfase

De realisatie van 13 woonwagenstandplaatsen brengt in de gebruiksfase verkeersbewegingen met zich mee. In de huidige situatie wordt het terrein gebruikt als illegale stortplaats voor huisafval, auto-onderdelen en ander grofvuil. In de beoogde situatie zal het gebied getransformeerd worden voor 13 woonwagenstandplaatsen. Uitgaande van het kencijfer voor een vrijstaande koopwoning uit CROW-publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' zal één woonwagenstandplaats een verkeersgeneratie opleveren van circa 8,2 verkeersbewegingen per etmaal. Dit wordt als een worstcasebenadering beschouwd. Voor 13 woonwagenstandplaatsen bedraagt de verkeersgeneratie afgerond 107 voertuigbewegingen per etmaal.

In het kader van de voorliggende berekeningen is er vanuit gegaan dat het verkeer via het Goudse Rijkpad naar de Steekterweg gaat. De totale verkeersgeneratie die de ontwikkeling met zich meebrengt valt onder 'licht verkeer'. De woonwagens worden zonder gasaansluiting uitgevoerd, waardoor deze niet meegenomen worden in de AERIUS-berekening.

2.3 Bouwfase

Naast het toekomstig gebruik (gebruiksfase) is ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase van het project van belang. Bij de bouw zijn gedurende enige tijd voertuigen en mobiele werktuigen aanwezig en is sprake van verkeersbewegingen van werklieden en materialen van en naar de bouwplaats. De voertuigen en mobiele voertuigen die aangedreven worden door een verbrandingsmotor veroorzaken een toename van de stikstofemissie.

De emissies van mobiele werktuigen zijn afhankelijk van de emissienormen die van toepassing zijn op het desbetreffende mobiele werktuig (stageklassen). Ten behoeve van de berekening van de emissies NO_x door mobiele werktuigen dient de gebruiker per stageklasse het brandstofverbruik aan te geven (liter brandstof per jaar), het aantal draaiuren en (bij aanwezigheid van een SCR) het AdBlue-verbruik. Het stationair draaien van mobiele werktuigen wordt in versie 2021 van AERIUS niet meer apart meegenomen, maar is in de bovenstaande gegevens verwerkt. Voor Stage IV en V werktuigen, waarmee gerekend is, kan uit worden gegaan van het normale AdBlue-verbruik dat door TNO is gegeven. Dit is 6% van het brandstofverbruik (Ligterink et al 2021¹).

¹ Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO_2021_R12305.

Er is een realistische inschatting gemaakt, waarbij wordt uitgegaan de onderstaande tabel. Hierin zijn de te gebruiken mobiele werktuigen met een verbrandingsmotor weergegeven.

Werktuig	STAGE-klasse	Bouwjaar	Vermogen	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)	Gemiddelde belast	Motorefficiënt	Brandstofverb ruik (l/u)
Graafmachine	Stage-IV	≥2015	150	1188	80	71	35%	0,951	14,9
Shovel	Stage-IV	≥2015	97	627	64	n.v.t.	35%	0,951	9,8
Graafmachine	Stage-IV	≥2015	150	950	64	57	35%	0,951	14,9
Shovel	Stage-IV	≥2015	97	627	64	38	35%	0,951	9,8
Heistelling	Stage-IV	≥2015	202	1585	80	95	35%	0,951	19,8
Triplaat	Stage-IV	≥2015	8	46	32 n.v.t.		35%	0,951	1,5
Mobiele kraan (70 ton)	Stage-IV	≥2015	263	1025	40	62	35%	0,951	25,6
Minigraver	Stage-IV	≥2015	10	52	32 n.v.t.		35%	0,951	1,6
Vervoer personeel en materiaal	Licht verkeer: 2600 voertuigbewegingen per jaar Zwaar vrachtverkeer: 520 voertuigbewegingen per jaar								

Het vervoer van materialen en personeel zal zo energieneutraal mogelijk gebeuren. De materialen worden gebundeld, zodat het transport beperkt blijft. Voor het vervoer van personeel en materiaal is een aanname gedaan voor de voertuigen met een verbrandingsmotor. Er vinden 2.600 voertuigbewegingen aan licht verkeer, en 520 voertuigbewegingen aan zwaar vrachtverkeer plaats per jaar. Dit wordt, aangezien het hier gaat om de realisatie van 13 woonwagenstandplaatsen, als realistisch geacht. Het bouwverkeer gaat via het Goudse Rijkpad op in het overige verkeer.

Hoofdstuk 3 Berekening en resultaten

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS 2023.1 op 6 oktober 2023. Onderstaand zijn de bronnen weergegeven die van invloed kunnen zijn op de stikstofdepositie van het initiatief.

3.1 Gebruiksfase

In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van één bron, welke betrekking heeft op het wegverkeer. De woningen worden gasloos uitgevoerd, waardoor deze emissie niet is meegenomen in de AERIUS-berekening.

Bij de beoogde situatie is uitgegaan van een bron. De bron heeft betrekking op de stikstofuitstoot die veroorzaakt wordt door de verkeersgeneratie in de beoogde nieuwe situatie.

Bron 1

Voor bron 1 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 107 voertuigbewegingen per etmaal, wat overeenkomt met 100% van de totale verkeersgeneratie. De route die wordt afgelegd loopt via het Goudse Rijkpad richting de Steekterweg. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 5,1 kg/j en voor NH₃ < 1 kg/j bedraagt.

Resultaten

Uit de verschilberekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er in de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden.

Onderstaande tabel toont het resultaat van de stikstofberekening.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Resultaten gebruiksfase (bron: AERIUS Calculator)

3.2 Bouwfase

Voor de bouwfase is uitgegaan van twee verschillende bronnen. Deze bronnen hebben betrekking op de stikstofuitstoot die wordt veroorzaakt door de verkeersbewegingen tijdens de bouwfase en met het gebruik van de mobiele werktuigen.

Bron 1

Bron 1 in de nieuwe situatie heeft betrekking op de stikstofuitstoot die veroorzaakt wordt door de mobiele werktuigen. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door de mobiele werktuigen NO_x 53,7 kg/j en voor NH₃ 1,4 kg/j bedraagt.

Bron 2

Voor bron 2 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 2.600 voertuigbewegingen aan lichtverkeer en 520 voertuigbewegingen aan zwaar vrachtverkeer per jaar. Het bouwverkeer rijdt via het Goudse Rijkpad waarna het bouwverkeer opgaat in het overige verkeer. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 1,5 kg/j en voor NH₃ < 1 kg/j bedraagt.

Resultaten

Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er in de bouwfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden.

Onderstaande tabel toont het resultaat van de stikstofberekening.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Bouwfase " (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Resultaat bouwfase (bron: AERIUS Calculator)

Hoofdstuk 4 Samenvatting en conclusies

De gemeente Alphen aan den Rijn is voornemens de woonwagenstandplaatsen aan het Goudse Rijkpad in Alphen aan den Rijn uit te breiden. Het uitbreidingsdeel sluit aan op de bestaande standplaatsen en is voorzien binnen het bestaande bebouwingscluster. Er zullen 13 standplaatsen worden toegevoegd. Voor de beoogde ontwikkeling is ten behoeve van de Wet natuurbescherming een AERIUS-berekening uitgevoerd voor de gebruiks- en bouwphase.

Uit de AERIUS-berekening voor de gebruiksfase blijkt dat er sprake is van een resultaat van 5,1 kg/j voor de emissie van NO_x en < 1 kg/j voor de emissie van NH₃. Voor de Natura 2000-gebieden geldt dat er geen depositie hoger dan 0,00 mol/ha/j is.

Voor de bouwphase is een berekening uitgevoerd met de uitstoot van de mobiele werktuigen en van de voertuigbewegingen. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er sprake is van 55,2 kg/j voor de emissie van NO_x en 1,5 kg/j voor de emissie van NH₃. Voor de Natura 2000-gebieden geldt dat er geen resultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn.

Er kan geconcludeerd worden dat de stikstofdepositie vanwege de beoogde ontwikkeling geen significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Daarmee is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming.



buro-sro.nl