

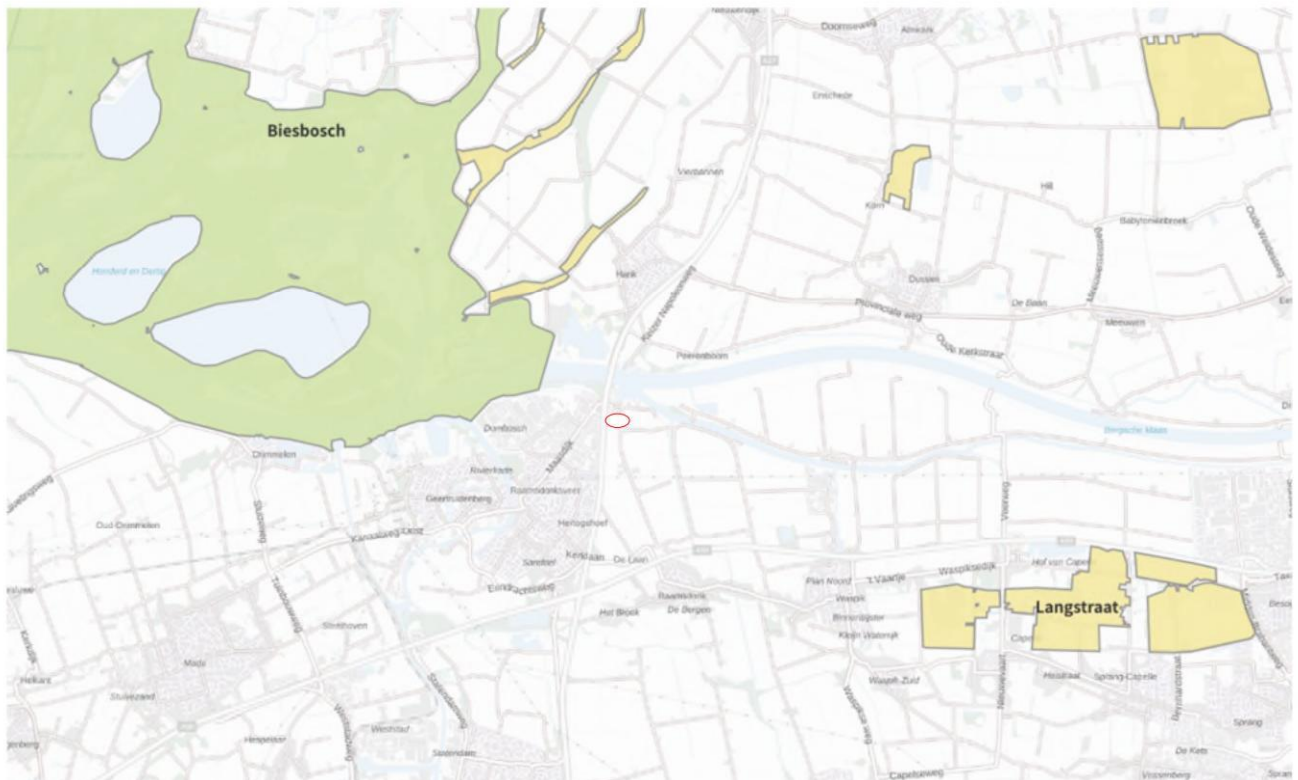
referentienummer 02
datum 21 juli 2023
aan PAL-V
van Antea Group
kopie
projectnummer 0478313.100
project Wabo oprichtingsverg PAL-V
betreft Stikstofdepositie berekening

1. Aanleiding

PAL- V International B.V. (hierna PAL-V) is producent en ontwikkelaar van een compacte tweepersoons autogiro. De activiteiten binnen en samenhangend met de inrichting leiden tot emissies van de voor stikstof relevante stoffen stikstofoxide (NO_x) en ammoniak (NH_3) wat in potentie leidt tot stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Dit kan verzuring en vermesting in deze gebieden tot gevolg hebben. Derhalve zijn in dit onderzoek de stikstof emitterende activiteiten nader uitgewerkt en is de stikstofdepositie bepaald.

In verband met het aanvragen van een Wabo-vergunning voor het onderdeel Milieu wordt in het kader van de Wet natuurbescherming onderzocht of de voorgenen activiteiten geen negatieve invloed hebben op de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000 gebieden. De activiteiten binnen de inrichting leiden tot emissies van de voor stikstof relevante stoffen stikstofoxide (NO_x) en ammoniak (NH_3) wat in potentie leidt tot stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Dit kan verzuring en vermesting in deze gebieden tot gevolg hebben. Derhalve zijn in dit onderzoek de stikstof emitterende activiteiten nader uitgewerkt en is de stikstofdepositie bepaald.

Voor de beeldvorming is de ligging van de inrichting (rode cirkel) ten opzichte van stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden weergegeven in figuur 1-1.



Figuur 1-1 Ligging van de inrichting ten opzichte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator versie 2022.1).

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft de Biesbosch op circa 1,5 kilometer van de inrichting. Een ander dichtbijgelegen Natura 2000-gebied met voor stikstofgevoelige habitattypen betreft de Langstraat gelegen op circa 6 kilometer van de inrichting. In figuur 1-2 is de locatie/inrichting van PAL-V weergegeven.



Figuur 1-1: inrichting PAL-V (bron: <https://streetsmart.cyclomedia.com/streetsmart>)

2. Wettelijk kader

Binnen de Europese Unie zijn de belangrijkste leefgebieden van de meest bedreigde en waardevolle soorten en habitattypen aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze Natura 2000-gebieden moeten samen een Europees ecologisch netwerk vormen om de achteruitgang van de biodiversiteit te keren. De juridische basis voor dit netwerk zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die in Nederland zijn vertaald in de Wet natuurbescherming (Wnb). Per gebied zijn voor de soorten en habitattypen instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Dit kunnen behouds- of uitbreidings-/verbeteringsdoelstellingen zijn. Het is verplicht om plannen en projecten te beoordelen op de gevolgen voor deze instandhoudingsdoelstellingen. Voor projecten geldt een vergunningplicht als het project significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied kan hebben.

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 is het beoordelingsregime zoals gebruikt ten tijde van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer van toepassing. Vanaf die datum moet voor ieder project worden beoordeeld of er sprake kan zijn van significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied. De eerste beoordeling voor wat betreft het aspect stikstofdepositie vindt plaats door middel van een berekening met het rekenmodel AERIUS Calculator. Er is mogelijk sprake van significante gevolgen wanneer uit een eerste berekening in AERIUS een bijdrage van meer dan 0,00 mol per hectare per jaar volgt.

Als er sprake is van een hogere depositiewaarde, dan kunnen verschillende stappen ondernomen worden. Het gaat hierbij om 1) het bijstellen van de invoergegevens, 2) intern salderen, 3) ecologische voortoets en, indien significante gevolgen op basis daarvan niet kunnen worden uitgesloten: het uitvoeren van een passende beoordeling met daarin een ecologische beoordeling en/of het instellen van mitigerende maatregelen en/of extern salderen. Een laatste oplossing, die in specifieke situaties gekozen kan worden als de vorige opties geen soelaas bieden is 4) de zogenoemde ADC-toets.

Inmiddels zijn in samenspraak met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en de provincies beleidsregels vastgesteld voor toestemmingverlening van activiteiten die mogelijk leiden tot stikstofdepositie. Hiermee is vergunningverlening na de val van het PAS weer op gang gebracht. Voor de provincie Noord-Brabant zijn de meest actuele regels van 22 februari 2023.

Uit de uitspraak van de Raad van State inzake de Logtsebaan¹ blijkt dat sinds 1 januari 2020 voor intern salderen geen natuurvergunning meer nodig is. Hierop zijn de beleidsregels² aangepast; artikel 5 *Voorwaarden intern salderen* is komen te vervallen.

¹ Uitspraak 201907146/1/R2 van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71)

² Beleidsregel van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant houdende regels omtrent de bescherming van de natuur (Beleidsregel natuurbescherming Noord-Brabant)

3. Uitgangspunten

De inrichting van PAL-V bestaat uit enkele hallen en kantoren. Gemiddeld doen 4 bestelbussen, 1 middelgrote en 1 grote vrachtwagen de inrichting per etmaal aan. Daarnaast zijn er werknemers en bezoekers die per auto van en naar de inrichting van PAL-V komen en gaan. De input voor dit onderzoek is gebaseerd op door PAL-V verstrekte gegevens op basis van hun bedrijfsvoering/activiteiten. Een AERIUS berekening is uitgevoerd om de stikstofdepositie in kaart te brengen. Voor het rekenjaar is 2023 aangehouden, het eerst mogelijke jaar van besluitvorming.

3.1 Vrachtverkeer

Voor het bepalen van de jaarlijkse hoeveelheid vrachtverkeer is uitgegaan van de volgende aantallen:

- 4 lichte vrachtwagens per dag;
- 1 middelzware vrachtwagen per dag;
- 1 zware vrachtwagen per dag.

Hierbij zijn de lichte en middelzware vrachtwagens gemodelleerd als middelzwaar vrachtverkeer. Als worstcase scenario is ervanuit gegaan dat 100% van het vrachtverkeer bestaat uit dieselwagens.

3.2 Personen verkeer

Voor de bepaling van het totale personen verkeer van en naar de inrichting is uitgegaan van de volgende gegevens:

- 50 personenauto's per dag.

3.3 Modelling

De modellering van het wegverkeer is gemodelleerd als lijnbron, bronsector 'Wegverkeer'. Voor al het vrachtverkeer en personenvervoer binnen de inrichting is het wegtype 'Binnen bebouwde kom' met 100% stagnatie aangehouden. Hiermee wordt rekening gehouden met een hogere emissiefactor ten gevolge van langzaam rijdend verkeer.

Voor het verkeer buiten de inrichting is het wegtype 'Buiten de bebouwde kom' aangehouden. Hierbij is het aantal vervoersbewegingen bepaald door het aantal voertuigen per dag te verdubbelen. Het verkeer is gemodelleerd waarbij 90% van het personenvervoer richting de A27 gaat, waarvan 50 % richting Breda en 50% richting Gorinchem rijdt. Het verkeer is hierbij gemodelleerd van de inrichting tot aan de snelweg. De overige 10% gaat richting Raamsdonk. Het uitgangspunt hierbij is dat het verkeer bij het bereiken van de Kerkstraat is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is bepaald aan de hand van de Staat van Mobiliteit in Brabant.³

In Figuur 3-1 Overzicht voertuig bewegingen personen vervoer PAL-V is hiervan een schematische weergave gemaakt.

³ <https://noord-brabant.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=bb60ab77f28d463a85dda3bbc12aba25>



Figuur 3-1 Overzicht voertuig bewegingen personen vervoer PAL-V

3.4 Aardgasgestookte stookinstallaties

De inrichting van PAL-V bestaat uit 6 verschillende loodsen/kantoren welke worden verwarmd met 4 cv-installaties en 1 gasheater. Het aardgasverbruik wordt per 2 gebouwen bepaald. Voor de gebouwen A/B & C/D is 1 cv-installatie aanwezig. Binnen gebouw E/F zijn 2 cv-installaties en 1 gasheater aanwezig. Voor het bepalen van de NO_x-emissie door de cv-installaties, is het totale gasverbruik omgezet naar het totale energiegebruik. Deze waarde is vervolgens vermenigvuldigd met de emissiefactor voor het verbranden van aardgas. Het totale aardgasverbruik is gebaseerd op input vanuit PAL-V.

Hieronder zijn de uitgangspunten voor de berekening weergegeven:

- Gemiddelde rookgasfactor: 9m³/Nm³ aardgas⁴
- NO_x concentratie rookgas: 70 mg/Nm³

Jaarverbruik cv-installaties & gasheater:

- Gebouw A/B: 3.250 m³
- Gebouw C/D: 3.000 m³
- Gebouw E/F: 10.700 m³

NO_x uitstoot per gebouw:

- Gebouw A/B: $3.250 \text{ m}^3 \times 9 \times 70 / 1.000.000 = 2.047,5 \text{ g} (= 2,05 \text{ kg}) \text{ NO}_x$
- Gebouw C/D: $3.000 \text{ m}^3 \times 9 \times 70 / 1.000.000 = 1.890 \text{ g} (= 1,89 \text{ kg}) \text{ NO}_x$
- Gebouw E/F: $10.700 \text{ m}^3 \times 9 \times 70 / 1.000.000 = 6.741 \text{ g} (= 6,74 \text{ kg}) \text{ NO}_x$

Bovenstaande emissie is gemodelleerd middels een puntbron ter plaatse van de schoorsteen van de cv-installatie. Voor gebouw E/F is de emissie evenredig verdeelt over 3 emissiepunten op het dak. Voor de modellering is gebruik gemaakt van de sectorgroep "Energie". Hierbij is de ventilatie niet geforceerd met een uitreedhoogte van 10 meter en een warmte-inhoud van 0,000 MW.

3.5 Mobiele werktuigen

Naast de verwarming van de productiehal en het kantoor, zorgt het testen van de benzine motoren ook voor de emissie van NO_x en NH₃.

⁴ <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2023/01/Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2022>.

Voor de emissieberekening van mobiele werktuigen in AERIUS moeten de volgende gegevens worden ingevoerd:

- Stage- en vermogensklasse;
- Totaal brandstofverbruik [liter/jaar];
- Totaal aantal draaiuren [uur/jaar];

Het brandstofverbruik en het aantal draaiuren is gebaseerd op gegevens aangeleverd door PAL-V

Werktuig	Stageklasse	Brandstofverbruik [l/uur]	Tijdsduur stationair draaien [uren/jaar]	verbruik [l/jaar]
Benzine motor	4takt benzine	1	2.500	2.500

4. Resultaat en conclusie

In het kader van de aanvraag om een oprichtingsvergunning ingevolge de Wabo voor het onderdeel Milieu is voor PAL-V een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd. Voor deze locatie is niet eerder een vergunning of toestemming afgegeven in het kader van de Wet natuurbescherming.

Uit de AERIUS-berekening met de modellering in de bronsector 'wegverkeer' en 'energie' volgt dat er geen sprake is van een bijdrage in de stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol per hectare per jaar. De invoergegevens en het resultaat van de berekening zijn vastgelegd in een pdf-bestand met het kenmerk RfUuKi3MncZb welke is opgenomen in bijlage 1 van deze memo.

Hiermee kunnen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden door de beoogde bedrijfsvoering van PAL-V worden uitgesloten en hoeft geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.

Bijlage 1, AERIUS-berekening

AERIUS-berekening met kenmerk: Rxt6Q9N2MDUb