
Rapportage

Beoordeling Stikstofeffecten

ten behoeve van een wijziging naar een caravanstalling aan de Aalsdijk 7 A te Asch

Initiatiefnemer:



Initiatieflocatie:

Aalsdijk 7 A
4115 LN ASCH

Datum: 10 november 2025

Rapportage: Definitief, versie 3

Kenmerk: LZ// 005883// Stikstofrapportage

INHOUDSOPGAVE

Rapportage beoordeling stikstofeffecten van een caravanstalling aan de Aalsdijk 7 A te Asch.

1.	ALGEMENE GEGEVENS INITIATIEFNEMER	3
2.	INLEIDING/ AANLEIDING	5
3.	LIGGING BOUWLOCATIE T.O.V. NATURA 2000-GEBIEDEN.....	6
4.	TOEGEPASTE METHODE	7
5.	GEBRUIKSFASE.....	8
5.1.	PROJECTBEGRIIP	8
5.2.	VERVOERSBEWEGINGEN.....	8
5.3.	EXTERNE VERVOERSBEWEGINGEN, MANOEUVREREN EN STATIONAIR DRAAIEN WEGVOERTUIGEN OP TERREIN	9
5.4.	INTERNE VERVOERSBEWEGINGEN	9
5.5.	KOUDE STARTS	9
5.6.	AERIUS GEBRUIKSFASE	10
6.	CONCLUSIE	12

1. ALGEMENE GEGEVENS INITIATIEFNEMER

Initiatiefnemer:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Initiatieflocatie:

Aalsdijk 7 A
4115 LN ASCH

Kadastraal:

Kadastrale gemeente Buren, sectie N, nummers 685, 433 en 684

Activiteit:

Ombouw van een ligboxenstal naar een caravanstalling

KvK:

69195595 // 000015323765

Adviseur:

VanWestreenen B.V.
Scherpenzeelseweg 11
6741 LX LUNTEREN
Tel.: 0342-474255
Mail: omgevingsloket@vanwestreenen.nl

Contact:

De heer [REDACTED]
Tel.: 06-[REDACTED]
E: [REDACTED]@vanwestreenen.nl

Auteur:

De heer [REDACTED]
Tel.: 06-[REDACTED]
E: [REDACTED]@vanwestreenen.nl

Rapportage:

Definitief, versie 3
10 november 2025

Een luchtfoto en topografische kaart met daarop de ligging van de locatie is in navolgende figuren weergegeven.



Figuur 1: Luchtfoto perceel Aalsdijk 7 A te Asch (bron: Street Smart)



Figuur 2: Topografische ligging Aalsdijk 7 A te Asch (bron: Street Smart)

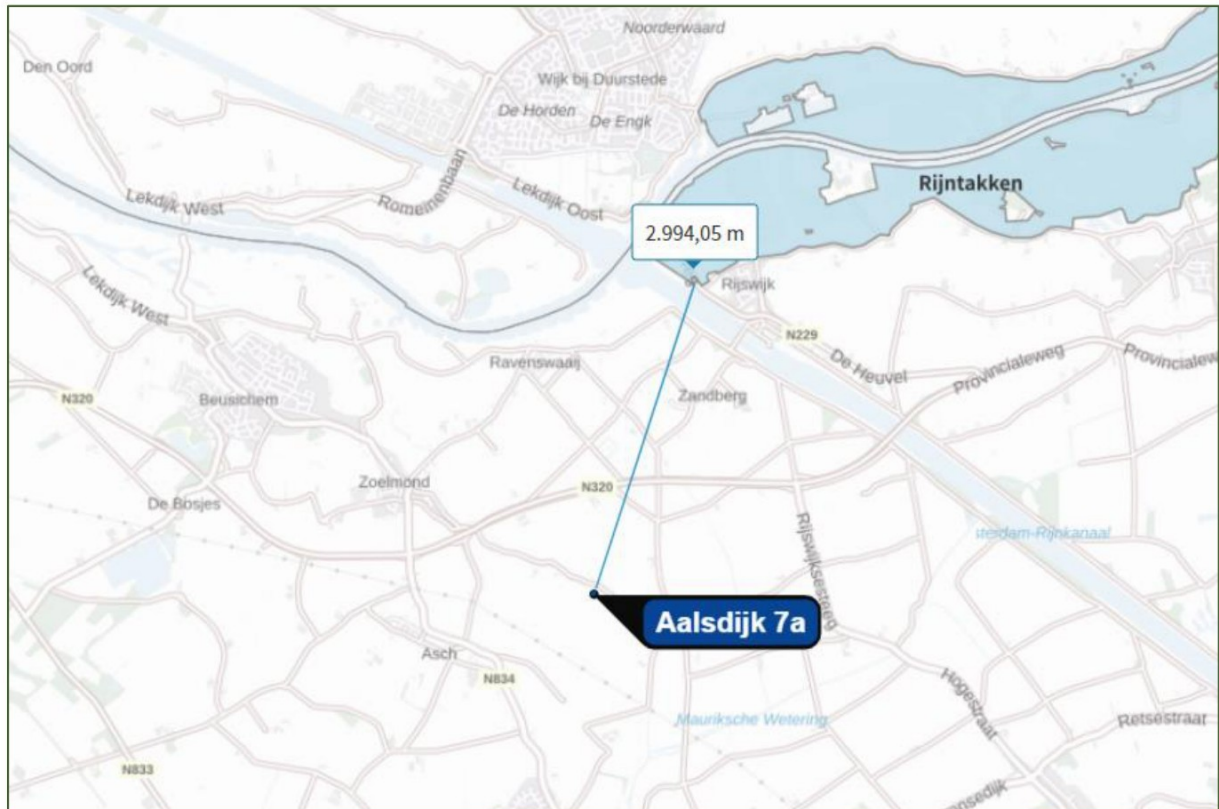
2. INLEIDING/ AANLEIDING

In opdracht van [REDACTED] is door VanWestreenen Adviseurs een onderzoek naar mogelijke significante stikstofeffecten uitgevoerd. Dit in verband met het voornemen van initiatiefnemer aan de Aalsdijk 7 A te Asch. Het voornemen betreft de ombouw van een melkrundveestal naar een caravanstalling. Middels onderhavige rapportage wordt inzichtelijk gemaakt dat er een reductie plaatsvindt in het aantal vervoersbewegingen. De caravanstalling genereert namelijk voornamelijk vervoersbewegingen van 'lichte' vervoersbewegingen. De huidige situatie (exploitatie melkrundveehouderij) genereert met name vervoersbewegingen in de vorm van 'zware' bewegingen. Door de wijzigingen die plaatsvinden in de bedrijfssituatie wordt er een emissie van stikstof gerealiseerd.

Op 18 december 2024 is door de afdeling een uitspraak gedaan met betrekking tot intern salderen. Met deze uitspraak komt de afdeling terug op de jurisprudentielijn daterend uit 2021. Toentertijd heeft de afdeling geoordeeld dat er bij intern salderen geen sprake is van significante gevolgen waardoor er geen sprake is van een vergunningplicht. Hiermee kon intern salderen in de zogenaamde voortoets betrokken. Zoals reeds benoemd heeft de afdeling de jurisprudentielijn gewijzigd. Intern salderen kan als een mitigerende maatregel worden gezien. Hiermee wordt bedoeld dat het inzetten van de vergunde situatie voor de beoogde situatie een middel is om negatieve effecten van een project op het milieu te voorkomen. Omdat intern salderen wordt gezien als een mitigerende maatregel kan dit opgenomen worden in een passende beoordeling en zodoende wordt intern salderen vergunningplichtig. Kortom intern salderen kan niet meer in de voortoets worden betrokken. De nieuwe situatie mag, op zichzelf staand, in de voortoets dus geen stikstofdepositie tot gevolg hebben.

Gelet op voornoemde zijn de stikstofemissies van onderhavig project dan ook in onderhavige rapportage nader inzichtelijk gemaakt, waarbij geen gebruik gemaakt is van intern salderen.

3. LIGGING BOUWLOCATIE T.O.V. NATURA 2000-GBIEDEN



Figuur 3: ligging beoogde locatie t.o.v. N2000 gebieden (bron: AERIUS Calculator).

De betreffende locatie is gelegen aan de Aalsdijk 7 A te Asch, op een afstand van ca. 2.994 meter van het meest dichtbijgelegen Natura 2000-gebied, betreffende "Rijntakken".

Overige Natura 2000-gebieden in de verdere omgeving betreffen onder andere:

- ➔ Kolland & Overlangbroek (6,0 km)
- ➔ Lingegebied & Diefdijk- Zuid (12,9 km)

4. TOEGEPASTE METHODE

De stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden is berekend met het programma AERIUS® Calculator. Hierbij is de meest recente versie gebruikt, zijnde 2025.0.1. AERIUS Calculator dient gebruikt te worden om de stikstofdepositie van een situatie te bepalen op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Het toepassingsbereik van het programma erkend het gebruik van het programma voor onderhavige situatie. De AERIUS-berekeningen kunnen als worst case-situaties beschouwd worden. De ingevoerde emissies zijn namelijk ruim aangehouden en zullen in de praktijk derhalve naar verwachting lager uitvallen.

5. GEBRUIKSFASE

De beoogde situatie ziet toe op de ingebruikname van de caravanstalling. In de gebruiksfase is er sprake van een reductie van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de vigerende situatie. Voor de gebruiksfase van de caravanstalling een berekening met AERIUS-Calculator uitgevoerd waarbij de stikstofbronnen tijdens deze fase in beeld zijn gebracht.

5.1. Projectbegrip

Op de onderhavige locatie vinden twee activiteiten plaats: caravanstalling en het houden van jongvee. Voor de beoordeling van het aspect stikstofdepositie dient te worden vastgesteld of deze activiteiten gezamenlijk als één project moeten worden beschouwd, of dat sprake is van afzonderlijke projecten.

Bij de bepaling van de omvang van een project moet worden gezien of:

- De activiteiten naar aard en tijd van elkaar te onderscheiden zijn;
- De activiteiten onlosmakelijke samenhangen;
- De ene activiteit een noodzakelijke voorwaarde vormt voor de uitvoering van de andere.

Er is geen sprake van onlosmakelijke samenhang tussen de caravanstalling en het houden van jongvee. Beide activiteiten kunnen onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd; het houden van jongvee vereist geen caravanstalling en andersom is de caravanstalling niet afhankelijk van het houden van jongvee. De activiteiten zijn daarmee naar aard, doel en uitvoering van elkaar te onderscheiden.

Geconcludeerd wordt dat de caravanstalling op zichzelf een project vormt voor het aspect stikstof. Voor de beoordeling van de stikstofeffecten dient derhalve uitsluitend het effect van de caravanstalling te worden beschouwd.

5.2. Vervoersbewegingen

Conform de Instructie gegevensinvoer voor de AERIUS Calculator dienen de emissies met betrekking tot wegvoertuigen uitgesplitst te worden in vijf categorieën. Deze worden navolgend beschreven en geïllustreerd aan de hand van een auto met een caravan:

- I: Externe vervoersbewegingen/ heen- en terugrit (*Auto met caravan rijdt naar het terrein*)
- II: Manoeuvreren op terrein (*Auto met caravan rijdt naar de plek waar de caravan geplaatst dient te worden*)
- III: Stationair draaien wegvoertuig (*Auto met caravan staat stil, motor draait en bestuurder is bezig met aan- en afkoppelen*)
- IV: Interne vervoersbewegingen (*Machine draait met verhoogd toerental voor o.a. werkzaamheden op het erf.*)
- V: Koude starts (*Auto heeft 2 uur of langer stil gestaan en dient op dat moment te worden gemodelleerd middels 'koude start'*)

Alle overige mobiele werktuigen op het terrein gebruikt worden voor werkzaamheden, vallen ook onder categorie IV: interne vervoersbewegingen.

5.3. Externe vervoersbewegingen, manoeuvreren en stationair draaien wegvoertuigen op terrein

Ook voor de gebruiksfase geldt dat de rijroute van het verkeer is opgenomen vanaf onderhavige locatie tot waar het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. Wederom geldt dat één voertuig gelijk staat aan twee bewegingen, er is namelijk telkens sprake van een heenrit en een terugrit.

Ondernemer is voornemens het gebouw als caravanstalling in gebruik te nemen. Het gebouw biedt ruimte aan 50 te verhuren caravanplaatsen. In onderstaande tabel is ervan uitgegaan dat *worstcase* berekend, alle aanwezige caravans op één dag zullen worden gebracht- of gehaald. Echter zal deze situatie zich in de praktijk nauwelijks voordoen.

Tabel 3: Externe vervoersbewegingen beoogde situatie

Externe vervoersbewegingen · beoogde situatie						
Type	Bewegingen per etmaal	Draaitijd stationair (u/j)	Emissiefactoren stationair		Emissie stationair draaien	
			NOx (g/u)	NH3 (g/u)	NOx (kg/j)	NH3 (kg/j)
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	100	1521	4,24	0,17	6,45	0,26
Middelzwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	0	0	64,65	0,71	0,00	0,00
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	2	30	92,49	0,90	2,77	0,03
Totaal:					9,22	0,28

Een voertuig veroorzaakt twee vervoersbewegingen, er is steeds sprake van een heenrit en terugrit. Echter, niet elke dag is er een beweging van ieder type voertuig. Het verkeer rijdt vanuit twee richtingen naar de inrichting.

Stationaire tijd: 5 minuten per voertuig;

Bovenstaande gegevens zijn in onderstaande toelichting nader onderbouwd.

Licht wegverkeer:

- 50 personenauto's behorend bij de stalling van de caravans/ campers (100 bewegingen)

Zwaar wegverkeer:

- 1 vrachtauto's t.b.v. overige/ onverwachte werkzaamheden (2 bewegingen)

De locatie is gesitueerd aan een erftoegangsweg. Naar verwachting zal 50% van het verkeer linksaf slaan, en 50% rechtsaf. Het verkeer is dan ook middels deze verdeelsleutel gemodelleerd.

5.4. Interne vervoersbewegingen

Naast externe vervoersbewegingen, is in de beoogde situatie sprake van een kleine hoeveelheid relevante interne vervoersbewegingen. Dit betreft bijvoorbeeld het verplaatsen van caravans e.d.

Tabel 4: Interne vervoersbewegingen beoogde situatie

Interne vervoersbewegingen, beoogde situatie				Totale emissie per jaar (in kg):			10,67	0,00
Werktuig	Brandstof	STAGE-klasse	AUB- type	Draaitijd totaal (u/j)	Brandstof-verbruik (l/j)	AdBlue verbruik (l/jaar)	NOx-emissie (kg/j)	NH3-emissie (kg/j)
laadschoppen op banden 30 kW, bouwjaar 2007	Diesel	Stage-IIIa	X	100	339	n.v.t.	10,67	0,00

Bovenstaande werktuigen worden in navolgende uitsplitsing onderbouwd en nader toegelicht.

- Laadschop/ shovel (30 kW) ten behoeve van het verplaatsen van caravans e.d. (100 draaiuren).

5.5. Koude starts

Sinds de AERIUS-release van 1 oktober 2024 zijn er voor de koude start van wegverkeer aparte emissiefactoren opgenomen. In voorgaande modellen was de koude start opgenomen in de bewegingen van wegverkeer. In nieuwe versie van AERIUS is voor een voertuig dat 2 uur of langer stil heeft gestaan een andere emissiefactor van toepassing dan de normale emissiefactor voor wegverkeer, namelijk de emissiefactor door koude start. Voor koude start is er onderscheid gemaakt tussen 'parkeergarage' en 'overige koude start bronnen'. In de onderstaande situatie is geen sprake van een parkeergarage waardoor wordt aangesloten bij de categorie 'overige koude start bronnen'.

Op grond van de gegevens met betrekking tot externe vervoersbewegingen in paragraaf 5.3 is een inschatting gemaakt van het totale aantal koude starts per voertuigtype. Voor het voertuigtype 'zwaar wegverkeer' is als worstcasescenario voor 100% van het aantal voertuigen binnen deze categorie een koude start opgenomen. Met betrekking tot het voertuigtype 'middelzwaar wegverkeer' & 'licht wegverkeer' is als worstcasescenario voor 100% van het aantal voertuigen binnen deze categorie een koude start opgenomen.

Bovenstaande resulteert in het navolgende aantal koude starts.

Tabel 5: Koude starts beoogde situatie

Koude Starts Beoogde situatie					
Type	Aantal Koude starts (KS)/j	emissiefactor/KS		emissie KS	
		Nox (g/KS)	NH3 (g/KS)	NOx (kg/jr)	NH3 (kg/j)
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	18250	0,27	0,04	5,01	0,81
Middelzwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	0	18,77	0,21	0,00	0,00
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	365	23,83	0,29	8,70	0,10
		Totaal		13,70	0,92

5.6. AERIUS Gebruiksfase

Navolgend zijn de belangrijkste resultaten uit de uitvoer van de AERIUS-calcuatie van de gebruiksfase weergegeven:

Berekening			
AERIUS kenmerk	RtAqGDfyibxX		
Datum berekening	10 november 2025, 13:38		
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid		
Totale emissie			
beoogde situatie - Beoogd	Rekenjaar 2025	Emissie NH ₃ 2,1 kg/j	Emissie NO _x 46,1 kg/j
Resultaten			
beoogde situatie - Beoogd	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

De volledige AERIUS-berekening is weergegeven in bijlage 1.

De verkeersbewegingen verband houdende met de gebruiksfase zullen dan ook geen significante toename van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden tot gevolg hebben. Negatieve significante effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de gebruiksfase van de caravanstalling zijn dan ook uitgesloten.

6. CONCLUSIE

In opdracht van [REDACTED] is door VanWestreenen Adviseurs een onderzoek naar mogelijke significante stikstofeffecten uitgevoerd. Dit in verband met het voornemen van initiatiefnemer aan de Aalsdijk 7 A te Asch. Onderhavig voornemen betreft de ombouw van een melkrundveeststal naar een caravanstalling.

Gelet op de forse afstand van ca. 2.994,5 meter zijn er geen factoren die leiden tot een negatief effect op het dichtstbijzijnde, en daarmee maatgevende, Natura 2000-gebied.

Uit de calculaties uit hoofdstuk 5 en de bijbehorende AERIUS-berekeningen blijkt dat in de toegepaste 'worstcase' benadering de stikstofdepositie niet leidt tot significant negatieve effecten op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Dit geldt voor de gebruiksfase. Derhalve kan op voorhand worden uitgesloten dat er bij onderhavig bouwproject sprake zal zijn van significant negatieve effecten.

Bijlagen

Bijlage 1: AERIUS-berekening gebruiksfase