

MEMO / ADVIES

Aan : Veldhuizen b.v.
T.a.v. : de heer W. Hennipman
Van : Leander van Berkel

Datum : 3 oktober 2019
Betreft : Stikstofberekening Kon Wilhelminaweg 259 Groenekan
Project : P179448

Geachte heer Hennipman,

De gemeente is voornemens om, na vooroverleg met de gebruikelijke instanties, het ontwerp wijzigingsplan voor de planlocatie Koningin Wilhelminaweg 259 Groenekan, in procedure te brengen. Dit wijzigingsplan voldoet geheel aan alle binnenplanse wijzigingsbepalingen en criteria en is door de relevante overheden en bevoegde gezagen inmiddels akkoord bevonden. Evenwel heeft u mij in het kader van 'goede ruimtelijke ordening' gevraagd een memo uit te werken op basis van een berekening van de stikstofuitstoot die als gevolg van dit initiatief ontstaat. In voorliggend memo zijn mijn bevindingen toegelicht. De hierna genoemde uitgangspunten heb ik overigens ambtelijk besproken met de gemeente en daarna met u teruggekoppeld. Om de effecten op de stikstofuitstoot inzichtelijk te maken, is een Aerius-berekening uitgevoerd. In voorliggend memo zijn de resultaten toegelicht.

Planinitiatief in relatie tot de feitelijke wijziging in stikstofdepositie

De firma Veldhuizen Wagenbouw bv is in 1993 gevestigd aan de Koningin Wilhelminaweg 259-261. Voorheen was sprake van een handelsbedrijf in ijzer en fabricage en assemblage van kozijnen. Na sanering van vervuilingen ter plaatse is gestart met het ontwikkelen, assembleren, opslaan, verkopen, verhuren en onderhouden van aanhangwagens en opleggers. Daarvoor was het terrein 6.500 m² groot. Het bedrijf heeft vervolgens de ruimte voor buitenopslag vergroot en voorzien van een omwalling en beplating.

De totale omvang (inclusief beplanting) is hierdoor toegenomen tot zo'n 1,6 ha, waarvan 1,4 ha bebouwd en verhard. Het bedrijf was genoodzaakt tot een dergelijke groei aangezien men volgens de huidige regels van de Rijksdienst voor het Wegverkeer verplicht is om op eigen terrein voertuigen en aanhangers voor keuring aan te bieden en omdat men vanwege de bedrijfsvoering en vraag uit de markt genoodzaakt is om een breder assortiment aan voertuigen en opleggers te assembleren en onderhouden. De RDW komt eens in de 14 dagen nieuwe voertuigen opnemen en keuren, waarna het ongeveer een week duurt voordat de kentekens worden verstrekt en voertuigen de weg op mogen.

Dit betekent dat met een kleine aan- en uitloop de productie van minimaal 4 weken op eigen terrein geparkeerd moet worden. Daarnaast is parkeerruimte benodigd voor verhuurvoertuigen op die momenten dat ze niet verhuurd zijn en voor parkeerruimte voor voertuigen die vanwege onderhoud enkele dagen binnen het bedrijf worden gehouden. Dit alles was voor het bedrijf aanleiding om aan de achterzijde een strook verharding uit te breiden.

Planologisch is deze uitbreiding echter niet vastgelegd in een bestemmingsplan. Aan het plan buitengebied De Bilt van 2003 is voor het bedrijf goedkeuring onthouden omdat de aard en omvang van de bedrijvigheid zoals in het bestemmingsplan opgenomen niet in overeenstemming was met de feitelijke situatie. De Raad van State oordeelde dat deze afwijking onvoldoende gemotiveerd was. Aangezien er tot voor kort geen Artikel 30 reparatie had plaatsgevonden, diende teruggevallen te worden op het 'oude' plan buitengebied Maartensdijk. Op basis van dit plan kon de verharding en groene omplanting worden aangelegd. Het gebruik op de huidige wijze, de feitelijke situatie, is echter vooralsnog niet planologisch geregeld. De gemeentelijke reparatie van de delen waaraan goedkeuring is onthouden is op 27 november 2008 vastgesteld en op 7 juli 2009 door de provincie goedgekeurd. De Raad van State heeft op 29 september 2010 de gemeentelijke reparatie in stand gelaten.

In het geactualiseerde "Bestemmingsplan Buitengebied Maartensdijk 2012", vastgesteld op 27 oktober 2016 en onherroepelijk na de uitspraak Raad van State op 12 april 2017, is het bedrijf vervolgens positief bestemd en is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om daarmee alsnog aan de achterzijde van het bedrijf, ter plaatse van de toen aanwezige bedrijfsverharding, dit gebruik positief te bestemmen en die is afgestemd op en aansluit bij de toekomstplannen van Veldhuizen. Het bestemmingsplan is hierna onherroepelijk geworden. Die wijzigingsbevoegdheid wordt nu toegepast, ter bestendiging van de feitelijke bedrijfsvoering.

De gemeente heeft zich tot op heden vastgehouden aan het uitgangspunt van vastleggen van de huidige situatie en daarna een nieuw plan maken voor ontwikkelingen. De firma Veldhuizen Wagenbouw bv voelt vanwege de bedrijfscontinuïteit de noodzaak steeds groter worden om de benodigde bedrijfsruimte ook planologisch vast te leggen en om de zone waar bedrijfsgebouwen gerealiseerd kunnen worden, aan de oostelijke achterzijde te verruimen. Daartoe bevat het vigerende bestemmingsplan twee binnenplanse wijzigingsmogelijkheden die nu toegepast worden. Daarnaast heeft de gemeente de wens dat een planologische actualisatie wordt doorgevoerd.

Onderhavig wijzigingsplan motiveert de bestaande en beoogde aangepaste bedrijfsopzet die in het kader van een wijzigingsprocedure noodzakelijk is. Hiermee kan een actueel planologisch kader worden geschapen. In de toelichting op het wijzigingsplan worden naast de planologisch relevante aspecten tevens de door het bedrijf gewenste veranderingen t.o.v. de huidige situatie toegelicht. Deze betreffen een verbeterde ruimtelijk-landschappelijke inpassing, realiseren van een beperkte verruiming van de gebouwdiepte en een verbeterde verkeerskundige inpassing.

Conclusie:

Voor de verdere beschouwing van de stikstofdepositie is het van belang om onderscheid te maken tussen de planologische bestemming van feitelijk bestaande gebruik op bestaand terrein (de bestaande verharding) en de uitbreiding van terrein (de wijzigingsstrook van 5 meter breed en ca. 50 meter diep ten zuiden van de bestaande bebouwing).

Deze laatste strook betreft een nieuwe ontwikkeling die – conform het standpunt van de minister – op depositie van stikstof getoetst moet worden. Zie daarvoor onderstaande relevante passage uit de informerende brief van de minister aan de kamer (datum 13 september 2019, betreft “Stand van zakenbrief met inventarisatie projecten die mogelijk gevolgen ondervinden van de PAS-uitspraak”

Met de release van de rekentool is het weer mogelijk om vergunningen aan te vragen op grond van intern salderen. Over de te hanteren beleidsregels voor de vergunningverlening bij intern salderen zal op basis van het te ontvangen advies van het Adviescollege, uiterlijk begin oktober of zoveel eerder als mogelijk afspraken worden gemaakt tussen de bevoegde gezagen. Uitgangspunt hierbij is dat er in elk geval geen toename van de feitelijke depositie plaats vindt.

Aerius-calculator

De vergunningverlening voor projecten die door de stikstofuitspraak van de Raad van State (mei 2019) tijdelijk stil liggen, komt in etappes weer op gang. Zo is maandag 16 september j.l. de meest recente versie van de zogenoemde AERIUS Calculator beschikbaar gekomen: een rekentool waarmee de stikstofdepositie op een natuurgebied van een nieuw of uitbreidingsproject kan worden berekend. Met behulp van deze calculator kan voor activiteiten die de natuur niet raken (zo nodig) weer een vergunning worden aangevraagd.

Wij hebben met deze AERIUS Calculator een berekening gemaakt voor de projectontwikkeling aan de Koningin Wilhelminaweg 259, zoals hiervoor beschreven, maar daarbij uitsluitend de effecten beoordeeld in relatie tot de aanleg en het gebruik van de terreinuitbreiding van 250 m². De saldering (stikstofafname als gevolg van optimalisatie in het bedrijfsvoeringsproces) is in de berekeningen niet meegenomen, maar leidt ertoe dat het effect per saldo gunstiger is dan berekend (zie hierna bij conclusie). De bouwactiviteit bestaat uit de aanleg van 250 m² asfalt met hemelwaterafvoer en voorafgaand een stabiliserende laag puingranulaat aanbrengen.

Voor de berekening is uitgangspunt dat de voor stikstof gevoelige gebieden die in de berekening worden betrokken de Natura-2000 gebieden zijn en dat daar geen toename mag zijn van meer dan 0,00 mol/ha/jr berekenbare toename. De planlocatie aan de aan de Koningin Wilhelminaweg 259 ligt op 3,2 km afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, zie navolgend beeld voor afstand en planlocatie. Het betreft het Natura2000 gebied ‘Oostelijke Vechtplassen’ dat zowel bescherming geniet vanuit de Vogelrichtlijn als de Habitatrichtlijn.

illustratie gebieden Natura 2000



Natura 2000 gebied (bron: <https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart>)

Aerius berekeningen en resultaten

Voor de doorrekeningen van de stikstoeffecten is een tweetal situaties van belang, die hierna zijn toegelicht: de bouwfase en de fase vanaf ingebruikname. Omdat de bouwfase beperkt zal zijn tot enkele dagen, waarbij hooguit 2 a 3 zwaardere voertuigen en enkele lichte voertuigen naar de planlocatie komen en op locatie werkzaam zullen zijn, is op voorhand duidelijk dat de gebruiksfase, die jaarrond duurt en niet enkele dagen, bepalend is voor de stikstofuitstoot. Navolgend is daarom de berekening van de gebruiksfase verder toegelicht.

Gebruiksfasen

Voor de gebruiksfase is de huidige situatie buiten beschouwing gelaten en is aangenomen dat de toevoeging van 250 m² verhard terrein ruimte zal bieden aan maximaal 8 (vracht)auto's of BE-combinaties. Een gemiddelde (vracht)auto of BE-combinatie is met vrije manoeuvreer ruimte 32 m². Dit betekent dat (afgerond) maximaal 8 voertuigen het terrein kunnen gebruiken. Dit zijn voertuigen voor de werkvoorraad en stalling van voertuigen voor keuring. In de praktijk staan deze voertuigen gemiddeld meerdere dagen (onbenut) op het terrein, in afwachting van onderdelen, een keuring, afmelding of afhaal door een klant. In deze berekening wordt evenwel een worst-case situatie doorgerekend waarbij alle 8 voertuigen dagelijks naar de locatie komen en weer gaan en dat deze dagelijks een keer vanaf deze parkeervoorziening de garage worden ingereden en weer worden uitgereden. Bovendien zijn in de berekening voertuigen ingevoerd van klasse Euro 6 met gemiddeld 10 tot 20 ton laadvermogen. In de praktijk echter komen en gaan de voertuigen ongeladen van en naar deze bedrijfslocatie, waardoor de werkelijke uitstoot aanzienlijk lager is dan berekend.

Onderstaande afbeelding toont de ingevoerde gegevens.

CALCULATOR

2020 NOx+NH3

Emissiebronnen

Situatie 1 ▼ Maak variant

Vul deze situatie aan met meer bronnen of ga verder naar Bereken.

Naamlabels ☒ aan

Nieuw Import

1 ... indicatie locatie

2 ||| verkeer extra vrachtwagenbewegingen

Wis alle bronnen

NOx < 0,1 ton/j NH3 < 0,1 ton/j

Wegverkeer | Buitenwegen

Verkeersemissies	Emissie NOx
Vrachtauto diesel 10-20 ton GVW - Euro 6	4,7 kg/j

verkeer extra vr...

indicatie locatie

CALCULATOR

2020 NOx+NH3

Emissiegegevens invullen

2 Lijnbron 834 m

Naam verkeer extra vrachtwag

Wegverkeer ▼

Buitenwegen ▼

Verkeersgegevens

Standaard Euroklasse Eigen specificatie

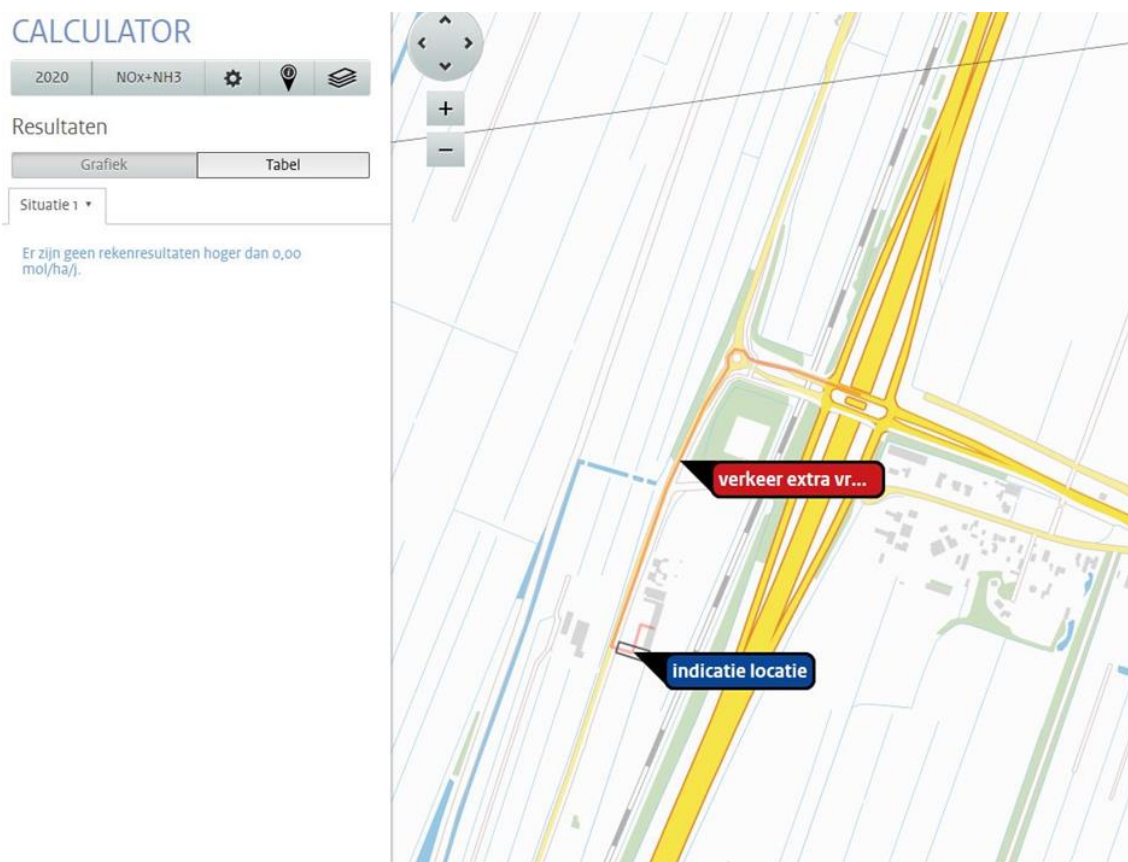
Euroklasse Aantal voertuigen

Vrachtauto diesel 16 p/etmaal ▼

Annuleer Bewaar

Invoer gebruiksfase

Hieruit blijkt dat in deze gebruiksfase, bij 8 voertuigen vrachtwagens euro6 tot 20 ton, ofwel 16 voertuigbewegingen per dag, 4,7 kg NOx /jaar wordt geproduceerd.



Output berekening gebruiksfase

Bovenstaande afbeelding toont het rekenresultaat waarbij 4,7 kg NO_x /jaar wordt geproduceerd binnen het in de afbeelding aangegeven tracé (route van de planlocatie naar de rijksweg) en binnen de bedrijfslocatie. Onderhavig initiatief leidt niet tot een berekenbare toename in de belasting van meer dan 0,00 mol/ha/jr van Natura-2000 gebieden als gevolg van uitstoot van stikstof in de gebruiksfase, zoals ook blijkt uit bovenstaande afbeelding met een weergave van het rekenresultaat.

Conclusies

Onderhavig initiatief leidt niet tot een berekenbare toename in de belasting van meer dan 0,00 mol/ha/jr van Natura-2000 gebieden als gevolg van uitstoot van stikstof in de gebruiksfase, zoals ook blijkt uit voorgaande afbeelding met een weergave van het rekenresultaat. Er is aldus geen strijd met wet- en regelgeving op dit gebied en er is geen vergunning vereist in relatie tot de natuurwetgeving. Dit gegeven de worst-case benadering zoals hiervoor toegelicht.

Om een inzage te krijgen in de mate waarin het initiatief aan de normering voldoet (voldoet het maar net of voldoet het initiatief ruimschoots), hebben wij een fictieve controleberekening uitgevoerd waarbij 10 maal zo veel voertuigbewegingen zijn ingevoerd. Ook daaruit volgde geen berekenbare toename in de belasting van meer dan 0,00 mol/ha/jr. Aldus kan met voldoende zekerheid worden gesteld dat op basis van de huidige regelgeving dit initiatief mogelijk is.

De huidige versie van de AERIUS Calculator bevat geen printvoorziening waarmee de output in een rapportage inzichtelijk gemaakt kan worden. De ingevoerde waarden zijn wel in Aeries verifieerbaar via een GML-bestand, dan wel door bovenstaande input in te voeren in de AERIUS calculator. Het GML-bestand is als separate bijlage bij dit memo geleverd.

Aldus gedaan te goeder trouw, naar beste kennis en wetenschap en met in acht name van alle aan ondergetekende bekende omstandigheden.

Opgemaakt te Nijmegen,



ir. L.A.W. van Berkel.