

Notitie

notitienummer	20210914-472353-Quickscan Terminal Barneveld-rev01
datum	14 september 2021
opdrachtgever	Gemeente Barneveld
auteur	T. Sweerts
goedkeuring	J.S. Hullegie
vrijgave	M.A.W. van de Klundert
project	Terminal Barneveld
projectnr.	0472353.100
betreft	Quickscan aspect stikstofdepositie
bijlage 1	Rekenresultaten

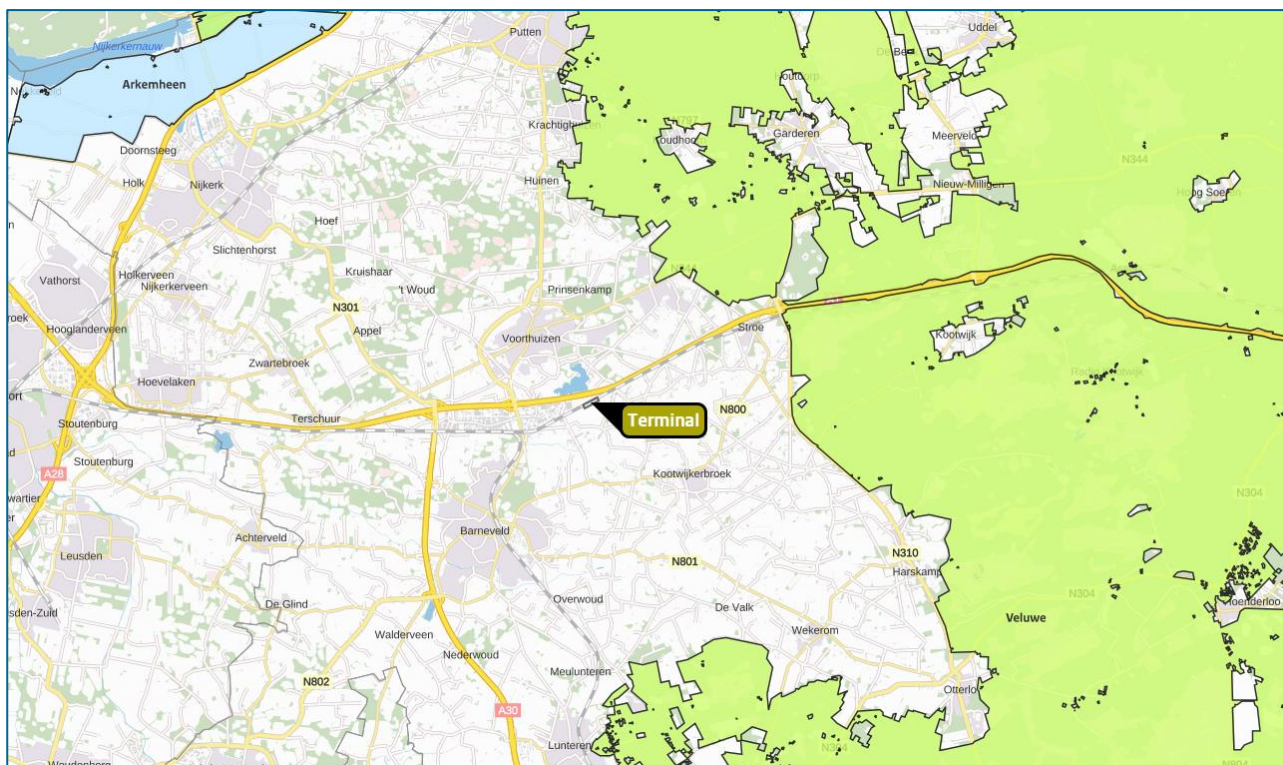
INLEIDING

Ondernemers in de regio Barneveld hebben al langere tijd interesse in realisatie van een railterminal in de gemeente Barneveld. Dit geeft kansen om naast het wegvervoer ook spoorvervoer in te zetten, zowel richting de haven van Rotterdam als het Europese achterland naar het oosten. Als beide modaliteiten ter beschikking zijn, kunnen regionale ondernemers meer duurzaam vervoeren en per transportkilometer minder CO₂ uitstoten. Het zoekgebied voor de terminal is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 1: Ligging zoekgebied terminal en mogelijke ontsluitingswegen

In de onderstaande figuur is de ligging van het plangebied weergegeven ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden.



Figuur 2: Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied

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 Habitatrichtlijnen, 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 Natura 2000-gebieden. Voor projecten geldt een vergunningsplicht als het project een significant gevolg kan hebben op een Nederlands Natura 2000-gebied (art. 2.7 lid 2, Wnb). Bij vaststelling van plannen moet het bevoegd gezag rekening houden met de gevolgen van het plan voor Natura 2000-gebieden (art. 2.7 lid 1, Wnb).

Mogelijkheden

Voor vergunningverlening van projecten, waarbij mogelijk sprake is van (significante) gevolgen op Natura 2000-gebieden hebben het ministerie van LNV en de provincies beleidsregels vastgesteld. Deze beleidsregels kunnen per provincie verschillen. In die beleidsregels zijn verschillende kaders opgenomen waarbinnen een vergunning te verkrijgen is, zoals voorwaarden voor extern salderen en verlesen. Daarnaast zijn er nog meer mogelijkheden om activiteiten mogelijk te maken. Dit zijn onder andere het bijstellen van de invoergegevens, de ecologische voortoets, een ecologische beoordeling en de zogenoemde ADC-toets.

Voor plannen of projecten geldt dat in een oriënterende fase onderzocht dient te worden of de ontwikkeling een significant (negatief) gevolg op het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na onderzoek dit op voorhand niet kan worden uitgesloten, dan dient meer gedetailleerd in kaart te worden gebracht wat de effecten van de activiteit kunnen zijn. Deze analyse heet een 'passende beoordeling'. Wanneer uit deze passende beoordeling alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen significant gevolg heeft, staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) niet in de weg.

AERIUS Calculator

De stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied kan berekend worden met behulp van het verplicht te gebruiken rekenprogramma AERIUS Calculator (2020). Van elk te berekenen situatie wordt een model gemaakt met invoergegevens waarmee vervolgens de berekening wordt uitgevoerd. Het rekenprogramma bepaalt zelf de rekenpunten op de Nederlandse Natura 2000-gebieden. Indien noodzakelijk kan op buitenlandse Natura-2000 gebieden handmatig een rekenpunt worden neergelegd. De bijdrage aan de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden wordt berekend ter plaatse van stikstofgevoelige habitats.

Wijziging van de Wet natuurbescherming

De meest recente ontwikkeling betreft de wetswijziging, waarin onder andere een partiële vrijstelling is opgenomen voor bouwactiviteiten. Hierdoor geldt er geen vergunningsplicht meer voor de effecten van tijdelijke bouwactiviteiten ten gevolge van het aspect stikstofdepositie.

UITGANGSPUNTEN

Voor de terminal worden de uitgangspunten gehanteerd, die volgen uit de quickscan vervoersbewegingen Railterminal Barneveld, d.d. augustus 2021. Om de (on)mogelijkheden voor het aspect stikstofdepositie aan te geven is het hoge scenario aangehouden. In de genoemde quickscan is onder andere het volgende opgenomen:

- Er is gerekend met 50 werkweken per jaar.
- Er komen 8 shuttles (treinen) per werkweek.
- In totaal wordt er 56.760 TEU (Twenty foot Equivalent Unit) op jaarbasis vervoerd.
- Een shuttle is circa 4 uur op de terminal aanwezig.
- De 8 shuttles per werkdag leiden tot 237 vrachtwagenbewegingen per werkdag.
- Van de vrachtwagens gaat 90% richting de A1/A30 en industrieterrein Harselaar.
- Van de vrachtwagens gaat 10% richting de N800.
- De Wencopperweg vanaf de kruising met de Hanzeweg richting het westen is afgesloten voor zwaar verkeer.
- De Wencopperweg vanaf de kruising met de Grote Bosweg richting het oosten is afgesloten voor zwaar verkeer.

De overige uitgangspunten zijn uit het rapport STREAM Goederenvervoer van CE Delft, d.d. januari 2017 gehaald. Hierin staat onder andere het volgende:

- Gemiddeld weegt 1 TEU circa 10,5 ton.
- De emissiefactor voor containervervoer van een shuttle van gemiddelde lengte is 0,36 g/tkm.

Op basis van expert judgement zijn de volgende uitgangspunten toegevoegd:

- Van de 4 uur is circa 3 uur een reachstacker (150 kW) bezig met het verladen van de shuttles.
- Circa 50% van de shuttles zijn diesel aangedreven.
- We verwaarlozen voor deze quickscan de NH₃ emissies (zeer gering).
- We modelleren circa 2 km spoor. Daarna wordt verondersteld dat de shuttles zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.
- De vrachtwagenbewegingen worden gemodelleerd tot de kruising Transportweg/Hanzeweg of tot de kruising Hanzeweg/Wencopperweg. Hierna is verondersteld dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.
- Er wordt uitgegaan van een 25-tal bewegingen van lichte motorvoertuigen (personenauto's/busjes) per gemiddelde weekdag. Dit houdt in circa 37 motorvoertuigbewegingen per werkdag.
- Als rekenjaar wordt 2021 gehanteerd. Dit is worst-case aangezien emissies naar de toekomst toe steeds schoner worden.

Wegverkeer

Het wegverkeer is in AERIUS gemodelleerd binnen de sector 'wegverkeer' en de subsectoren 'binnenstedelijk' en 'buitenweg'. Voor het verkeer op eigen terrein (de terminal) is rekening gehouden met 100% stagnatie. Hiermee wordt gerekend met de hoogst vastgestelde emissiefactoren voor wegverkeer. Op deze manier wordt rekening gehouden met het langzaam rijden en manoeuvreren op het terrein van de terminal.

Overige emissies

Voor de reachstacker wordt uitgegaan van STAGE V (nieuw). Voor de shuttles is uitgegaan van de emissiefactor zoals verwoord in het STREAM rapport. De gehanteerde uitgangspunten leiden tot onderstaande emissies.

Tabel 1: Emissie ten gevolge van overige

Activiteit	Inzet	Emissies [kg/jaar]
Reachstacker	1.200 uur	110 kg/jaar
Shuttle (dieselaandrijving)	50% van 56.760 TEU	215 kg/jaar

RESULTATEN

Op basis van de beschreven uitgangspunten wordt een depositie berekend van maximaal 0,05 mol/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Veluwe. Dit is het enige gebied dat een depositie kent ten gevolge van het project.

CONCLUSIE

Op basis van de gekozen uitgangspunten en het berekende resultaat kan geconcludeerd worden dat de terminal in Barneveld niet zondermeer gerealiseerd kan worden. Bij een toename op (bijna) overspannen stikstofgevoelige habitats geldt namelijk een vergunningplicht. Deze vergunning wordt echter onder voorwaarden gegeven. Om verder te kunnen kan gedacht worden aan de volgende oplossingsrichtingen.

- **Zonder vergunningsplicht:**
 - Verminderen doorzet - Het verlagen van de doorzet leidt tot minder shuttles, vrachtverkeer, inzet reachstacker enzovoorts.
 - Hoger aandeel elektrische locomotieven - Elektrisch materieel kent geen relevante emissies voor het aspect stikstofdepositie.
 - Elektrische reachstacker - Elektrisch materieel kent geen relevante emissies voor het aspect stikstofdepositie.
 - Verlagen emissies vrachtverkeer - Indien het vrachtverkeer wat op de terminal komt voldoet aan de laatste EURO-norm, dan kan worden gerekend met een lagere emissiefactor voor zwaar verkeer dan nu het geval is. Dit kan het geval zijn als de gebruikte vrachtwagens in eigen beheer zijn, of als op de terminal een EURO-norm als eis wordt gesteld.
- **Met vergunningsplicht:**
 - Extern salderen met een bedrijf in de buurt van de Veluwe - Door extern te salderen met een ander bedrijf met depositieruimte, kan een deel of het geheel aan stikstofbijdrage worden tenietgedaan.
 - Ecologisch beoordelen van de stikstofbijdrage - Indien de bijdrage van de terminal geen significante gevolgen kent voor de beschermde habitats (planten in het natuurgebied), dan kan een vergunning voor de terminal worden verleend.

Voor beide laatste oplossingsrichtingen geldt dat dit moet worden opgenomen in een passende beoordeling. Indien een passende beoordeling nodig is, dan geldt mogelijk een MER-plicht bij de herziening van het bestemmingsplan waarmee de terminal mogelijk wordt gemaakt.

1 **Bijlage 1: AERIUS pdf rekenresultaten**

Calculator – kenmerk

: S3uRgALCqQcg