

Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming

Zuivelspoor, Veenendaal

Gemeente Veenendaal



Gegevens over het plan:

Plannaam: Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming van Zuivelspoor,
Veenendaal
Datum: 28 november 2023
Projectnummer Buro SRO: SR230286

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: Gemeente Veenendaal

Gegevens Buro SRO:

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

Inhoudsopgave

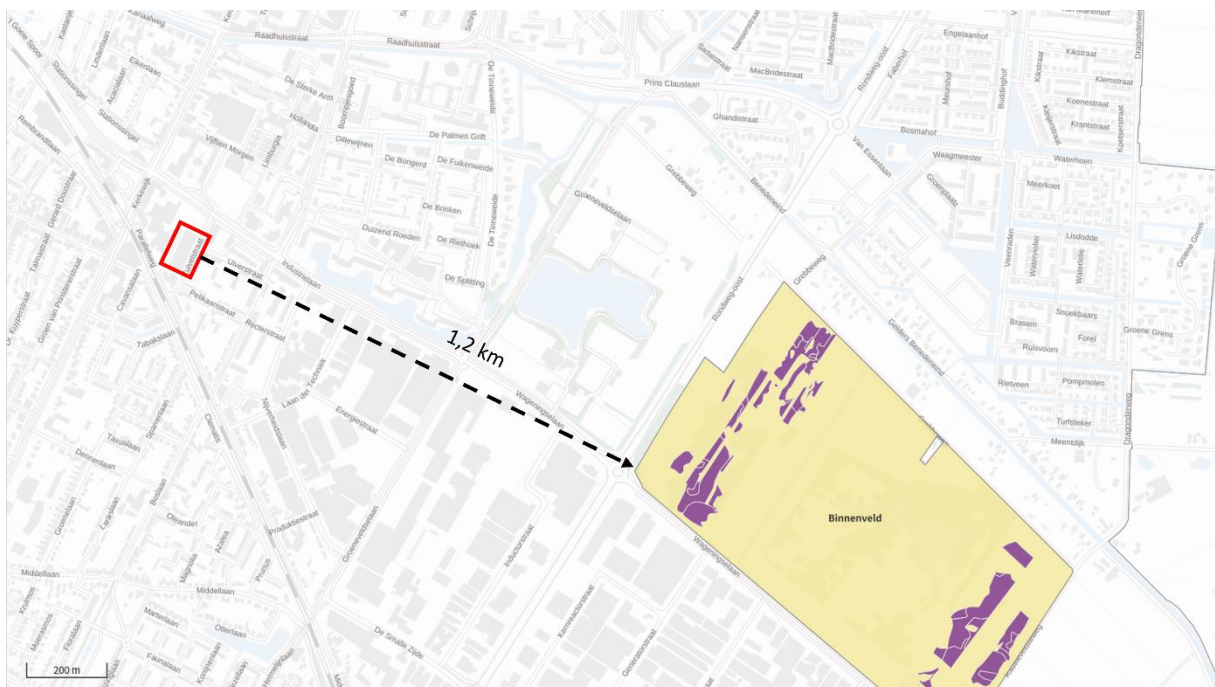
Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Projectbeschrijving	5
1.3	Wettelijk kader.....	6
1.4	Leeswijzer.....	6
Hoofdstuk 2	Ruimtelijke gegevens en uitgangspunten	7
2.1	Ruimtelijke gegevens	7
2.2	Aanlegfase	7
2.3	Gebruiksfase.....	11
Hoofdstuk 3	Berekeningen en resultaten gebruiks- en aanlegfase	12
3.1	Aanlegfase	12
3.2	Gebruiksfase.....	14
Hoofdstuk 4	Samenvatting en conclusies	15

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens om de bedrijfsverzamelgebouwen aan de Zuivelstraat te Veenendaal te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw met bijbehorende verkeers- en groenvoorzieningen. De huidige bebouwing wordt gesloopt ten behoeve van de beoogde ontwikkeling. De herontwikkeling van het gebied gaat gepaard met de uitstoot van stikstofoxiden in de aanleg- en gebruiksfase. 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.

Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Binnenveld' bevindt zich op circa 1,2 km afstand van de onderzoekslocatie. Zie hieronder voor een verbeelding van de situatie.



Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebied 'Binnenveld' (bron: AERIUS Calculator)

1.2 Projectbeschrijving

Het voornemen is om ter plaatse van de bedrijfsverzamelgebouwen maximaal 58 woningen te realiseren met de bijbehorende verkeers-, groen- en watervoorzieningen. Het bijbehorende bestemmingsplan bevat meerdere varianten met verschillende woningtypologieën. In onderhavige berekening wordt uitgegaan van een worstcase scenario, waarbij 20 rijwoningen en 36 appartementen worden gerealiseerd. De ontwikkeling is bekend onder de naam Zuivelspoor.

Een stedenbouwkundige tekening van de meest worst case situatie wordt hieronder weergegeven:



Worst case variant van het bestemmingsplan 'Zuivelspoor' (bron: Weusten Liedenbaum Architecten)

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 Raad van State uitspraak gedaan omtrent het PAS: het 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 nieuw 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 Calculatie. 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 AERIUS-module van september 2019 zijn de bezwaren van de Afdeling bestuursrechtspraak zoals verwoord in de uitspraak van 29 mei 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. Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van de meest recente versie van de AERIUS Calculator, versie 2023.0.1 (verschenen op 6 november 2023).

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. Tenslotte wordt in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

Hoofdstuk 2 Ruimtelijke gegevens en uitgangspunten

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. Het plangebied bevindt zich op korte afstand (circa 1,2 kilometer) van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige natuurgebied Binnenveld, zoals reeds te zien was in paragraaf 1.1.

2.2 Aanlegfase

Bij de bouw zijn gedurende enige tijd voertuigen en mobiele werktuigen aanwezig en is er sprake van verkeersbewegingen van werklieden en materialen van en naar de bouwplaats. De voertuigen en mobiele werktuigen die aangedreven worden door een verbrandingsmotor veroorzaken een korte toename van de stikstofemissie.

Tijdens de aanlegfase worden verschillende mobiele werktuigen gebruikt. 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 project gaat gepaard met het bouwrijp maken van de gronden en bouwen van de woningen. De exacte inzet van mobiele werktuigen is door de initiatiefnemer voorgedragen. Een gedeelte van de aanlegactiviteiten wordt uitgevoerd middels elektrisch aangedreven materieel. Voor het overige deel worden door brandstoffen aangedreven werktuigen ingezet. In navolgende tabel is een overzicht weergegeven van de door brandstof aangedreven mobiele werktuigen die ingezet worden bij de aanlegfase.

Navolgend zijn de mobiele werktuigen weergegeven die in 2025 en 2026 gebruikt worden. De bouwtijd bedraagt in totaal 2 jaar. In het eerste jaar (2025) vindt de sloop van de bestaande bebouwing plaats. Tevens vindt een deel van de bouwwerkzaamheden in dit jaar plaats. De overige bouwwerkzaamheden vinden plaats in het navolgende jaar (2026). Onderstaand zijn de mobiele werktuigen die tijdens de aanleg gebruikt worden weergegeven voor 2025 en 2026. De meeste uitstoot vindt plaats in 2025, derhalve wordt dit als het maatgevende jaar beschouwd.

Inzet Mobile werktuigen 2025

Werktuig	STAGE-klasse	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)
Sloopfase					
Mobiele kraan	Stage-IV	128	120	9	7
Shovel	Stage-IV	70	289	40	17
Rupskraan	Stage-IV	197	97	5	6
Mobiele kraan (E)	Stage-IV	128	n.v.t	28	n.v.t
Rupskraan (E)	Stage-IV	197	n.v.t	15	n.v.t
Bouwen					
Minigraver	Stage-IV	10	18	11	n.v.t
Mobiele kraan	Stage-IV	128	877	69	53
Heimachine	Stage-IV	200	981	50	59
Verreiker	Stage-IV	115	266	23	16
Rupskraan	Stage-IV	197	447	23	27
Shovel	Stage-IV	70	198	28	12
Trekker	Stage-IV	133	364	28	22
Betonpomp	Stage-IV	150	483	33	29
Mobiele kraan (E)	Stage-IV	128	n.v.t	206	n.v.t
Rupskraan (E)	Stage-IV	197	n.v.t	69	n.v.t
Torenkraan (Mobiël) (E)	Stage-IV	200	n.v.t	370	n.v.t
Verreiker (E)	Stage-IV	115	n.v.t	69	n.v.t
Minigraver (E)	Stage-IV	10	n.v.t	34	n.v.t

Vervoer personeel en materiaal	Licht verkeer	565	per jaar
	Middelzwaar verkeer	0	per jaar
	Zwaar vrachtverkeer	143	per jaar

Inzet mobiele werktuigen 2026

Werktuig	STAGE-klasse	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)
Bouwen					
Minigraver	Stage-IV	10	18	11	n.v.t
Mobiele kraan	Stage-IV	128	877	69	53
Heimachine	Stage-IV	200	981	50	59
Verreiker	Stage-IV	115	266	23	16
Rupskraan	Stage-IV	197	447	23	27
Shovel	Stage-IV	70	198	28	12
Trekker	Stage-IV	133	364	28	22
Betonpomp	Stage-IV	150	483	33	29
Mobiele kraan (E)	Stage-IV	128	n.v.t	206	n.v.t
Rupskraan (E)	Stage-IV	197	n.v.t	69	n.v.t
Torenkraan (Mobiel) (E)	Stage-IV	200	n.v.t	370	n.v.t
Verreiker (E)	Stage-IV	115	n.v.t	69	n.v.t
Minigraver (E)	Stage-IV	10	n.v.t	34	n.v.t

Vervoer personeel en materiaal	Licht verkeer	565	per jaar
	Middelzwaar verkeer	0	per jaar
	Zwaar vrachtverkeer	143	per jaar

Het brandstofverbruik van de voertuigen met een Stage-klasse is berekend met behulp van de formule afkomstig uit Ligterink et al 2021. Met behulp van de navolgende formule is het brandstofverbruik per uur te berekenen: $B = 0.095 * P_{max} + 0.54$. Hier is B het brandstofgebruik per uur en P_{max} het maximale vermogen van het werktuig [kW]. Voor Stage IV en V werktuigen kan uit worden gegaan van het normale AdBlue-verbruik dat door TNO is gegeven. Dit is 6% van het brandstofverbruik (Ligterink et al 2021).

Het dieselverbruik is conform het TNO-rapport R12305 bepaald. TNO houdt rekening met de aandrijfconfiguratie (vaste as, transmissie, hydrauliek), de stand-by tijd bij de soort inzet (wisselend en constant) en de verliezen. TNO gaat voor werktuigen met een wisselende inzet uit van een gemiddelde 'typische motorlast' van 35% (zie navolgende tabel).

De verschillende motorbelastingen die in EMMA onderscheiden worden.

aandrijving	motorbelasting	inzet	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	gemiddeld
vaste as	beperkt	wisselend	0.0%	60.0%	17.0%	1.0%	1.0%	1.0%	5.0%	7.0%	5.0%	2.0%	1.0%	25.3%
transmissie	dynamisch		34.3%	12.9%	10.0%	7.2%	6.6%	6.1%	5.5%	3.9%	2.8%	3.9%	7.2%	29.9%
hydrauliek			34.3%	10.7%	6.2%	2.2%	2.8%	5.5%	7.7%	11.0%	8.8%	5.0%	6.1%	36.7%
vaste as	hoge last	continue	32.1%	9.6%	5.6%	1.7%	2.8%	5.5%	16.5%	11.0%	4.4%	5.5%	5.5%	38.0%
transmissie	constant		24.5%	10.9%	10.0%	9.1%	8.4%	7.7%	7.0%	4.9%	3.5%	4.9%	9.1%	37.0%
hydrauliek			24.5%	8.1%	5.1%	2.8%	3.5%	7.0%	9.8%	14.0%	11.2%	6.3%	7.7%	45.6%
vaste as			21.7%	6.7%	4.4%	2.1%	3.5%	7.0%	21.0%	14.0%	5.6%	7.0%	7.0%	47.3%

Voor werktuigen met een constante inzet is 35% een onderschatting, en wordt uitgegaan uit van een gemiddelde motorbelasting van $(37,0+45,6+47,3)/3 = 43,3\%$.

Verkeersbewegingen

Voor het vervoer van personeel en materialen is voor 2025 uitgegaan van 565 voertuigbewegingen aan 'licht verkeer' en 143 voertuigbewegingen aan 'zwaar vrachtverkeer' per jaar. Voor het bouwverkeer wordt uitgegaan dat het verkeer ontsloten wordt via de Zuivelstraat naar de Industrielaan. Eenmaal op de Industrielaan zal het bouwverkeer zich niet meer onderscheiden van het heersende verkeersregime. Volgens het CIMLK zullen de verkeersbewegingen voor de bouwfase minder dan 0,3% van het totale verkeersbewegingen per etmaal opmaken.

Voor het vervoer van personeel en materialen is voor 2026 uitgegaan van 565 voertuigbewegingen aan 'licht verkeer' en 143 voertuigbewegingen aan 'zwaar vrachtverkeer' per jaar. Voor het bouwverkeer wordt uitgegaan dat het verkeer ontsloten wordt via de Zuivelstraat naar de Industrielaan. Eenmaal op de Industrielaan zal het bouwverkeer zich niet meer onderscheiden van het heersende verkeersregime. Volgens het CIMLK zullen de verkeersbewegingen voor de bouwfase minder dan 0,3% van het totale verkeersbewegingen per etmaal opmaken.

Stationair draaien

Met betrekking tot het laden en lossen zal er op de planlocatie zwaar vrachtverkeer aanwezig zijn dat stationair draait. Gedurende de periode dat het zwaar vrachtverkeer op de planlocatie aanwezig is zal er sprake zijn van stikstofuitstoot. De uitstoot die ontstaat tijdens het stationair draaien kan berekend worden met de kencijfers beschreven in bijlage 1 van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2022'. In de bijlage zijn kencijfers opgenomen voor de NO_x en NH₃ uitstoot. De uitstoot dient handmatig in AERIUS ingevoerd te worden.

Voor het rekenjaar 2025 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 62,9844 NO_x g/uur en 0,9036 NH₃ g/uur en. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 15 minuten. Uitgaande van 286 vrachten is er in totaal sprake van ca. 37,75 stationaire draaiuren. De onderstaande tabel toont de totale uitstoot van het stationair draaien voor NO_x en NH₃.

	Bewegingen zwaar	Vrachten	Draaiuren stationair	NO _x	NH ₃
Stationair draaiuren vrachtwagens	286	143	35,75	2,2516923	0,0323037

Voor het rekenjaar 2026 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 62,9844 NO_x g/uur en 0,9036 NH₃ g/uur en. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 15 minuten. Uitgaande van 286 vrachten is er in totaal sprake van ca. 37,75 stationaire draaiuren. De onderstaande tabel toont de totale uitstoot van het stationair draaien voor NO_x en NH₃.

	Bewegingen zwaar	Vrachten	Draaiuren stationair	NO _x	NH ₃
Stationair draaiuren vrachtwagens	286	143	35,75	2,2516923	0,0323037

2.3 Gebruiksfase

Doordat de beoogde woningen gasloos worden gebouwd behoeven deze niet mee te worden genomen in de berekening. Wel veroorzaakt het verkeer in de toekomstige situatie uitstoot van stikstof, in welk kader inzichtelijk gemaakt dient te worden of dit leidt tot een significante stikstofdepositie.

Op basis van de kencijfers zoals beschreven in de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' is de verwachte voertuigbewegingen van het plan berekend. Hiernaast zijn de notitie 'Parkeernormen Veenendaal 2020' en gegevens van het CBS gebruikt om zowel de stedelijkheidsgraad en mate van stedelijkheid te bepalen. Deze zijn 'rest bebouwde kom' en 'sterk stedelijk'. Hieronder is de toekomstige verkeersgeneratie weergegeven.

Functie	Aantal wooneenheden	Verkeersbewegingen per wooneenheden	Totale verkeersbewegingen
Appartement (sociale huur)	38	3,6	136,8
Rijwoning	20	7,1	142
Totaal	58		278,8

Volgens tabel A6 uit de CROW-publicatie moet tevens rekening worden gehouden met 0,02 vrachtverkeersbewegingen per woning per werkdag. Dat komt bij 58 woningen neer op afgerond 1,16 vrachtverkeersbewegingen per etmaal.

Er wordt vanuit gegaan dat het wegverkeer ontsloten wordt via de Zuivelstraat naar de Industrielaan. Eenmaal op de Industrielaan zal het woon- en werkverkeer zich niet meer onderscheiden van het heersende verkeersregime. Volgens het CIMLK zullen de verkeersbewegingen voor de gebruiksfase minder dan 0,3% van het totale verkeersbewegingen per etmaal opmaken.

Hoofdstuk 3 Berekeningen en resultaten gebruiks- en aanlegfase

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS Calculator 2023.0.1 op 28 november 2023. Onderstaand zijn de bronnen weergegeven die van invloed kunnen zijn op de stikstofdepositie van het initiatief. De bronnen geven aan waar een toename van het aantal verkeersbewegingen plaatsvindt.

3.1 Aanlegfase

Aan de hand van de stikstofberekening is de uitstoot op de Natura-2000 gebieden van de aanlegfase berekend. Er is ervanuit gegaan dat sloop en bouw plaatsvinden in 2025 en 2026, waarbij 2025 als maatgevend beschouwd mag worden. Bij de invoer is uitgegaan van de uitstoot van mobiele werktuigen en de uitstoot die plaatsvindt als gevolg van de verkeersgeneratie tijdens de gehele aanlegfase. Op navolgende afbeelding is de invoer in de AERIUS Calculator weergegeven.

Bron 1 Mobiele werktuigen

Bron 1 heeft betrekking op de uitstoot die plaatsvindt met de inzet van mobiele werktuigen tijdens de bouwfase. Uit de berekening volgt dat de uitstoot van de mobiele werktuigen voor NO_x 21,9 kg/j en voor NH₃ 0,9 kg/j bedraagt.

Bron 2 Stationair draaien voertuigen

Bron 2 heeft betrekking op het stationair draaien van het zwaar vrachtverkeer tijdens de bouwfase. Uit de berekening volgt dat de uitstoot van de verkeersgeneratie voor NO_x 2,3 kg/j en voor NH₃ 32,0 g/j bedraagt.

Bron 3 Bouwverkeer

Bron 3 heeft betrekking op de uitstoot die plaatsvindt als gevolg van de verkeersbewegingen tijdens de sloop en bouw van het beoogde plan. Er wordt dat het wegverkeer ontsloten wordt via de Zuivelstraat naar de Industrielaan. Eenmaal op de Industrielaan zal het bouwverkeer zich niet meer onderscheiden van het heersende verkeersregime. Uit de berekening volgt dat de uitstoot van de verkeersgeneratie voor NO_x 92,1 g/j en voor NH₃ 1,6 g/j bedraagt.

Resultaten

De totale uitstoot in de toekomstige situatie bedraagt voor NO_x 24,2 kg/j en voor NH₃ 0,9 kg/j. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden, zoals te zien is op navolgende afbeelding.



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase - Jaar 1" (Beogd) 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 aanlegfase AERIUS Calculator (bron: AERIUS)

3.2 Gebruiksfase

Met betrekking tot wegverkeer wordt ervan uitgegaan dat het wegverkeer ontsloten wordt via de Zuivelstraat naar de Industrielaan. Eenmaal op de Industrielaan zal het woon- en werkverkeer zich niet meer onderscheiden van het heersende verkeersregime. Volgens het CIMLK zullen de verkeersbewegingen voor de gebruiksfase minder dan 0,3% van het totale verkeersbewegingen per etmaal opmaken.

Verder is uitgegaan van het rekenjaar 2027. Mogelijk dat de woningen pas later worden opgeleverd (2028), dus 2027 kan als worst case-benadering gezien worden. Op de navolgende afbeeldingen staat weergegeven hoe de invoer in de AERIUS Calculator is verwerkt.

Bron 1 Woon- en werkverkeer

Bron 1 heeft betrekking op het verkeer dat tijdens de gebruiksfase plaatsvindt. Ervan uitgegaan dat het wegverkeer ontsloten wordt via de Zuivelstraat naar de Industrielaan. Eenmaal op de Industrielaan zal het woon- en werkverkeer zich niet meer onderscheiden van het heersende verkeersregime. Uit de berekening volgt dat de uitstoot van de verkeersgeneratie voor NO_x 2,9 kg/j en voor NH₃ 0,1 kg/j bedraagt.



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beogd) 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 AERIUS Calculator (bron: AERIUS)

Resultaat

De totale uitstoot in de toekomstige situatie bedraagt voor NO_x 2,9 kg/j en voor NH₃ 0,1 kg/j. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden, zoals te zien is op de bovenstaande afbeelding.

Hoofdstuk 4 Samenvatting en conclusies

Voor de voorgenomen ontwikkeling is ten behoeve van de Wet natuurbescherming een AERIUS-berekening uitgevoerd, gebruik makend van AERIUS-Calculator versie 2023.0.1. Op de planlocatie wordt een woongebied gerealiseerd met 58 woningen en bijbehorende voorzieningen.

Voor de aanlegfase is 2025 als maatgevend beschouwd. Hierbij zijn de mobiele werktuigen die gebruikt worden voor de aanleg van de beoogde situatie ingevoerd. Daarnaast is ook het stationair draaien van vrachtwagens en het vervoer van personeel en materialen meegenomen in de berekening. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in totaal sprake is van een NO_x emissie van 24,2 kg/j en een NH₃ emissie van 0,9 kg/j. Voor de Natura 2000-gebieden geldt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn.

Bij de gebruiksfase is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 278,8 voertuigbewegingen per etmaal. Omdat de woningen gasloos worden gerealiseerd zijn deze niet meegenomen in de berekening. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat ten gevolge van het initiatief er in totaal sprake is van een NO_x emissie van 2,9 kg/j en een NH₃ emissie van 0,1 kg/j. Met de berekening zijn voor verschillende rekenpunten rekenresultaten van 0,00 mol/ha/j.

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



buro-sro.nl