

Advies stikstofdepositie plangebied Maatweg ong. Haaksbergen

Bevoegd gezag	:	Haaksbergen	Datum	:	23 december 2019
Kenmerk	:		ODIE-nummer	:	Z2020-ODT-000129
Aan	:	Collin Watson	Collegiaal toetser	:	Leon Masséus
Van	:	Reinier van Dijk			
Onderwerp/ Locatie	:	Memo stikstofdepositie Maatweg ong. Haaksbergen			

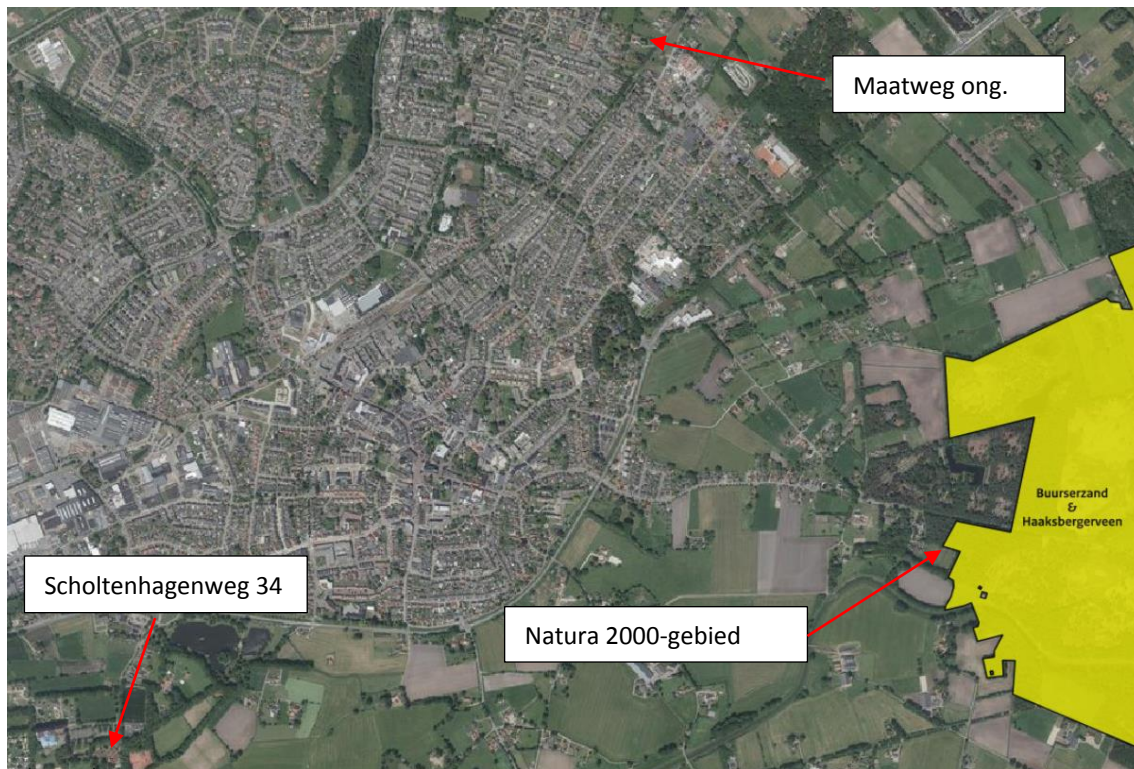
Aanleiding en doel

De familie Kloosterman-Michorius is voornemens een woning te bouwen aan de Maatweg ong. in Haaksbergen. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, dient de Gemeente Haaksbergen een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. In dat kader wordt een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd. Hieronder zijn de uitgangspunten en de resultaten van het stikstofdepositie-onderzoek weergegeven. In figuur 1.1 is het plangebied weergegeven.



Figuur 1: luchtfoto plangebied (bron: powerbrowser 2019)

Op een afstand van circa 1.600 meter van het plangebied is Natura 2000-gebied Buurserzand en Haaksbergerveen gelegen. In figuur 1.2 is de ligging van de projectlocatie ten opzichte van de Natura 2000-gebieden weergegeven.



Figuur Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.2: Ligging "Maatweg ong. en Scholtenhagenweg 34 t.o.v. Natura 2000-gebied

Doel van het onderzoek is om de stikstofdepositie als gevolg van het beoogde plan inzichtelijk te maken en de uitvoerbaarheid van het plan aan te tonen.

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. 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 vergunningsplicht als het project een verslechterend of significant verstorend effect kan hebben op een Natura 2000-gebied.

Op 29 mei 2019 ontstond als gevolg van een uitspraak van de Raad van State jurisprudentie rond de systematiek van passend beoordelen van projecten in het kader van het PAS. Kortheidshalve is het PAS, door de uitspraak van de RvS, vernietigd. Hiermee is het beoordelingsregime zoals van toepassing ten tijde van het PAS niet meer van toepassing.

Om vergunningverlening weer mogelijk te maken voor projecten waarbij er mogelijk sprake is van verslechterende of significante verstorende effecten op Natura 2000-gebieden hebben de provincies op 10 december 2019 nieuwe beleidsregels vastgesteld. Deze beleidsregels geven samengevat aan dat een toename van stikstofdepositie, onder voorwaarden, kan worden gesaldeerd met afnamen van stikstofdepositie binnen of buiten het project (het zogenaamde intern en extern salderen). Op deze wijze kan, voor zover het stikstofdepositie betreft een situatie worden bereikt waarbij uit de passende beoordeling volgt dat er geen sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000- gebied en of de betreffende instandhoudingsdoelstellingen in gevaar worden gebracht.

Naast hetgeen hierboven is aangegeven in relatie tot projecten dient voor ieder plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied een passende beoordeling te worden opgesteld. Behalve wanneer er sprake is van voortzetting van een ander plan waarvoor al een passende beoordeling (op juiste gronden) is opgesteld. Vervolgens kan voor het plan enkel toestemming worden verleend nadat uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat als gevolg van het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.

Uitgangspunten

Algemeen

De sloop van de bestaande locatie gelegen aan de Scholtenhagenweg 34 te Haaksbergen maakt onderdeel uit van hetzelfde bestemmingsplan. Zodoende is er tevens sprake van een plan met daarin een sloop-, realisatie- alsmede gebruikfase. In het voorgenomen bestemmingsplan is bepaald dat de nieuwe woning pas mag worden gerealiseerd alsmede gebruikt nadat de bestaande woning is gesloopt. De sloopfase zal hierdoor niet gelijk vallen met de realisatie of gebruikfase. De uitgangspunten per fase zijn hieronder uitgewerkt.

Sloopfase

Op de locatie Scholtenhagenweg 34 te Haaksbergen staat momenteel een woning (bungalow) met een woonoppervlakte van 76 m². De woning bestaat uit een 1 woonlaag en is voorzien van een plat dak.

In de sloopfase zijn de volgende stikstof emitterende bronnen te onderscheiden:

- 1) Verkeer van een naar het plangebied en verkeer in het plangebied (verkeersgeneratie)
- 2) Emissies van stilstaande vrachtvoertuigen (laden en lossen)
- 3) Emissie van mobiele werktuigen

1) Verkeersgeneratie

De te slopen woning heeft een omtrek van 90 meter. Uitgaande van een hoogte van 2,5 meter is er sprake van een muuroppervlakte van 225 m². Verondersteld is dat er sprake is van een spouwmuur (worst case) zodat de totale oppervlakte 450 m². Een metselsteen heeft een dikte van 0,1 meter zodat er in totaal sprake is van 45 m³ aan steen (puin) dat moet worden afgevoerd. Nu er sprake is van los storten wordt een volumefactor van 1,5 gehanteerd. In totaal wordt dan 67,5 m³ aan puin afgevoerd in containers met een inhoud van 20 m³. Zodoende zijn 4 containers¹ nodig waarbij het uitgangspunt is gehanteerd dat de containers worden gebracht en in een later stadium worden opgehaald. Dit resulteert in 4 vrachtwagens brengen (en 4 die weer leeg vertrekken; 8 bewegingen) en weer ophalen (4 vrachtwagens leeg aankomen en vol weer vertrekken; 8 bewegingen). In totaal is zijn er voor de afvoer van het puin dan 16 bewegingen van vrachtwagens.

Het af te voeren hout (dak en vloer) wordt afgevoerd in 1 container met inhoud van 20 m³. Ook hier is verondersteld dat de container wordt gebracht en op een later stadium wordt opgehaald (worst case). Zodoende is er sprake van 4 bewegingen van een zware vrachtwagen.

Verder zal er sprake zijn van een container voor de afvoer van bitumen en een container voor de afvoer van restafval. Ook hier is verondersteld dat de container wordt gebracht en op een later stadium wordt opgehaald (worst case). Zodoende is er sprake van 8 bewegingen van een zware vrachtwagen.

Om de locatie te egaliseren worden 2 containers met in totaal 40 m³ aan grond aangevoerd (4 bewegingen van zware vrachtvoertuigen).

De sloop duur twee weken. Gedurende deze periode doen elke dag twee lichte voertuigen de locatie aan overeenkomende met 4 bewegingen per dag (40 bewegingen in de sloopfase).

Tabel 1: Verkeersgeneratie sloopfase

Activiteit	Lichte motorvoertuigen bewegingen	Zware motorvoertuigen bewegingen
	mvt/jaar	mvt/jaar
Afvoer puin	-	16
Afvoer hout	-	4
Afvoer bitumen	-	4
Afvoer restafval	-	4
Aanvoer grond	-	4
Personeel	40	-

De invloed van het verkeer rijdend van en naar de locatie is meegenomen, totdat dit verkeer in het heersende verkeersbeeld is opgenomen. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden. Als uitgangspunt is genomen dat het

¹ De 4^e container zal deels gevuld zijn met puin (muren) maar ook deels met de fundering en binnenmuren.

verkeer van en naar de inrichting via de Scholtenhagenweg in het heersende verkeersbeeld is opgenomen bij de kruising met de Eibergsestraat.

De voertuigbewegingen op de openbare weg zijn gemodelleerd als wegen 'binnen de bebouwde kom' met het totaal aantal lichte en zware vrachtvoertuigen. Hierbij is een worstcase gehanteerd waarbij het in tabel 1 weergegeven aantal voertuigbewegingen is ingevoerd.

De voertuigbewegingen binnen het plangebied zijn gemodelleerd als wegen 'binnen de bebouwde kom' met 100% stagnatie. Hierdoor wordt gerekend met de hoogst vastgestelde emissiefactor (stagnerend stadsverkeer). Op deze wijze wordt tevens het manoeuvreren van vrachtwagens op het terrein van de inrichting gesimuleerd.

2) Emissies stilstaande vrachtvoertuigen (laden en lossen)

Tijdens het laden van containers draait de motor van de vrachtwagen vaak op een relatief hoog motorvermogen. Tijdens het lossen van een vrachtwagen met zand wordt een groter deel van het motorvermogen gebruikt. De vrachtwagens die bouw materiaal komen lossen maken gebruik van een mobiele kraan op het eigen voertuigen. Voor het berekenen van de emissie NO_x die hierbij vrijkomt wordt onderstaande formule gehanteerd. Deze formule komt uit het TNO rapport² waarop ook de standaarden uit AERIUS Calculator zijn gebaseerd.

$$\text{Emissie} = \text{Lastfactor} * \text{Vermogen} * \text{Emissiefactor} * \text{Emissieduur} / 1.000$$

Emissie	=	emissie in kilogram per jaar
Lastfactor	=	het gedeelte van het vermogen dat aangesproken wordt tijdens de activiteit (als percentage of als fractie)
Vermogen	=	het gemiddelde vermogen van het voertuig (kW)
Emissiefactor	=	de gemiddelde emissiefactor behorend bij het bouwjaar (g/kWh)
Emissieduur	=	aantal uur per jaar dat het werktuig in gebruik is

Het laden en lossen van een container neemt 10 minuten in beslag. Ten opzichte van het normale rijgedrag is ter plaatse van de laad- loslocatie sprake van een afwijkende, min of meer gecumuleerde, emissie. Bij het berekenen van de emissie tijdens het laden en lossen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is uitgegaan van een gemiddeld motorvermogen van maximaal 103 kW per vrachtwagen;
- Bij het brengen van de container wordt 25% (laag stationair) van het volle vermogen aangesproken. Bij het laden van de container wordt 75% van het volle vermogen aangesproken.

² Hulskotte, J. Verbeek, R., Emissiemodel Mobile Machines gebaseerd op machineverkoop in combinatie met brandstof Afzet (TNO-034-UT2009- 01782_RPT-ML), TNO Bouw en Ondergrond, november 2009

- Het lossen van grond duurt 10 minuten per vrachtwagen (in totaal dus 2 x 10 minuten=) 20 minuten lossen).
- Er wordt vanuit gegaan dat de vrachtoertuigen voldoen aan de EURO V norm.

In tabel 2 is de emissie uitgewerkt voor het laden en lossen van de vrachtoertuigen.

Tabel 2: Emissie NO_x bij laden en lossen vrachtoertuigen

Activiteit	Tijdsduur [uren]	Vermogen [kW]	Lastfactor [%]	Emissiefact. [g/kWh]	Emissie ³ [kg/jr]
Lossen container	1,33	103	25	2,0	0,07
Laden container	1,33	103	75	2,0	0,21
Lossen vrachtwagen grond	0,33	103	75	2,0	0,05
Totaal					0,27

De bovenstaande emissies zijn gemodelleerd als een puntbron.

3) Emissies mobiele werktuigen

Graafmachine

Voor de sloop wordt een graafmachine ingezet. Deze is 8 uur per dag gedurende 10 dagen in werking. Ten aanzien van de emissiefactor is aansluiting gezocht bij de defaultwaarde uit het rekenprogramma AERIUS Calculator. Hierbij is gekozen voor een graafmachine met een vermogen van 100 kW vanaf bouwjaar 2011. Aangezien de graafmachine in een groot deel van het plangebied in werking is, is er voor gekozen om de graafmachine te modelleren als oppervlaktebron.

³ Emissie draaiende motor.

Realisatiefase

Binnen het plangebied wordt een woning met een bijgebouw gerealiseerd. De te realiseren woning heeft een inhoud van 750 m³. Het bijgebouw heeft een oppervlakte van 200 vierkante meter. In de realisatiefase zijn de volgende stikstof emitterende bronnen te onderscheiden:

- 1) Verkeer van een naar het plangebied en verkeer in het plangebied (verkeersgeneratie)
- 2) Emissies van stilstaande vrachtoertuigen (laden en lossen)
- 3) Emissie van mobiele werktuigen

1) Verkeersgeneratie

Voor de woning wordt er een gat gegraven van 175m² met een diepte van 1 meter. In totaal moet zodoende 175 kubieke meter grond worden afgegraven. Een vrachtwagen kan 20 m³ grond laden. Zodoende zijn 9 vrachtwagens nodig (9 komen + 9 vertrekken is 18 bewegingen) om de grond af te voeren. Voor het bijgebouw vinden wel graafwerkzaamheden plaats echter wordt geen grond afgevoerd.

Voor de woning wordt een funderingsstrook gestort. Hiertoe wordt circa 6 m³ beton gebruikt die wordt aangevoerd met een betonvrachtwagen (laadvermogen van 15m³). Voor het bijgebouw wordt een betonplaat gestort van 15 cm dik beton. Bij een oppervlakte van 200 m² resulteert dit in 30 m³ beton (2 vrachtwagens). In totaal zijn er dus (3x2=) 6 bewegingen van betonvrachtwagens.

Ten behoeve van het storten van de funderingsstrook wordt er gebruik gemaakt van een betonpomp. Dit betreft een separate vrachtwagen (met daarop de pomp) die de locatie aandoet tijdens betonwerkzaamheden (2 bewegingen).

De begane grond alsmede verdiepingsvloer van de woning bestaat uit betonplaten. Deze worden aangevoerd met 2 vrachtwagens (4 bewegingen).

Bouwafval wordt afgevoerd in een bouwcontainer. Deze wordt aan het begin van de bouwperiode gebracht (1 vrachtwagen; 2 bewegingen). Aan het eind van de bouwperiode wordt deze opgehaald (1 vrachtwagen; 2 bewegingen).

Ten behoeve van het leggen van de begane grond, verdiepingsvloer en dakplaten wordt er gebruik gemaakt van een mobiele hijskraan. Dit gebeurt in 3 dagen inhoudende dat de hijskraan 3 maal de locatie aandoet. De emissie van het rijden van de mobiele hijskraan is gelijk gesteld aan de emissie van een zwaar vrachtoertuig (3 vrachtoertuigen; 6 bewegingen).

Er zijn 6 vrachtwagens nodig voor de aanvoer van bouwmaterialen (1 maal stenen, 1 maal hout, 1 maal staal, 1 maal dakplaten, 1 maal dakpannen en 1 maal afwerkvloeren).

Er wordt aangenomen dat 4 vrachtwagens nodig zijn voor de inrichting van het terrein (2 maal zand, 1 maal bestrating⁴ en 1 maal beplanting).

De bouwperiode duurt 6 maanden (120 werkdagen). Er komen twee lichte voertuigen per dag zodat er in totaal sprake is van 240 voertuigen en 480 voertuigbewegingen in de gehele bouwperiode).

Tabel 3: Verkeersgeneratie realisatiefase

Activiteit	Lichte motorvoertuigen bewegingen	Zware motorvoertuigen bewegingen
	mvt/jaar	mvt/jaar
Afvoer grond	-	18
Aanvoer beton	-	6
Rijden betonpomp	-	2
Aanvoer betonplaten	-	4
Aan- en afvoer container	-	4
Rijden mobiele hijskraan*	-	6
Vrachtverkeer overig (realisatie woning)	-	12
Vrachtverkeer overig (inrichting terrein)	-	8
Personeel	480	-

*ten aanzien van de emissie als gevolg van het rijden van de hijskraan is aansluiting gezocht bij de emissie voor een zware vrachtwagen.

De invloed van het verkeer rijdend van en naar de locatie is meegenomen, totdat dit verkeer in het heersende verkeersbeeld is opgenomen. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden. Als uitgangspunt is genomen dat het verkeer van en naar de inrichting via de Oude Boekeloseweg in het heersende verkeersbeeld is opgenomen bij de kruising met de Noordsingel.

De voertuigbewegingen op de openbare weg zijn gemodelleerd als wegen 'binnen de bebouwde kom' met het totaal aantal lichte en zware vrachtvoertuigen. Hierbij is een worstcase gehanteerd waarbij het in tabel 3 weergegeven aantal voertuigbewegingen is ingevoerd.

De voertuigbewegingen binnen het plangebied zijn gemodelleerd als wegen 'binnen de bebouwde kom' met 100% stagnatie. Hierdoor wordt gerekend met de hoogst vastgestelde emissiefactor (stagnerend stadsverkeer). Op deze wijze wordt tevens het manoeuvreren van vrachtwagens op het terrein van de inrichting gesimuleerd.

⁴ Er is uitgegaan van 200 m² te verharderen terrein. Bij een oppervlakte van 200 m², een dikte van een betonklinker van 200 x105 x 100 mm, een gewicht van 4,4 kg per klinker (bron: Diamant Beton bv) komt dit neer op 38,7 ton aan klinkers. Bij een laadvermogen van circa 40 ton voor een vrachtwagen, betekent dit (38,7 / 40 =) 1 vrachtwagen van en naar het plangebied rijd. Voor de bestrating wordt 40 m³ zand aangevoerd (200 m² en een dikte van 20 cm). Dit komt neer op 2 vrachtwagens bij een laadvermogen van 20 kubieke meter.

2) Emissies stilstaande vrachtoertuigen

Tijdens het laden van de vrachtoertuigen met bijvoorbeeld afgegraven zand draait de motor van het vrachtoertuig stationair. Tijdens het lossen van een vrachtwagen met zand wordt een groter deel van het motorvermogen gebruikt. De vrachtwagens die bouwmaterialen komen lossen maken gebruik van een mobiele kraan op het eigen voertuigen. Voor het berekenen van de emissie NO_x die hierbij vrijkomt wordt onderstaande formule gehanteerd. Deze formule komt uit het TNO rapport⁵ waarop ook de standaarden uit AERIUS Calculator zijn gebaseerd.

$$\text{Emissie} = \text{Lastfactor} * \text{Vermogen} * \text{Emissiefactor} * \text{Emissieduur} / 1.000$$

Emissie	=	emissie in kilogram per jaar
Lastfactor	=	het gedeelte van het vermogen dat aangesproken wordt tijdens de activiteit (als percentage of als fractie)
Vermogen	=	het gemiddelde vermogen van het voertuig (kW)
Emissiefactor	=	de gemiddelde emissiefactor behorend bij het bouwjaar (g/kWh)
Emissieduur	=	aantal uur per jaar dat het werktuig in gebruik is

Het laden van een vrachtwagen met grond duurt circa 20 minuten. Op jaarbasis (uitgaande van 9 vrachtwagens) is er zodoende sprake van circa 180 minuten laden. Het lossen van zand duurt 10 minuten per vrachtwagen (in totaal dus 2 x 10 minuten=) 20 minuten lossen). Beton lossen duurt maximaal 60 minuten per vrachtwagen eveneens als het lossen van een vrachtwagen met bestrating. De betonplaten (2 vrachtwagens) worden gelost in (totaal) 120 minuten. Het lossen van een vrachtwagen met overig bouw materieel duurt gemiddeld 30 minuten. Er worden 6 vrachtwagens gelost overeenkomen met een totale losduur van 180 minuten. De beplanting wordt eveneens in 30 minuten gelost. Het lossen van de container neemt 10 minuten in beslag. Het laden van de container duurt eveneens 10 minuten.

Ten opzichte van het normale rijgedrag is ter plaatse van de laad- loslocatie sprake van een afwijkende, min of meer gecumuleerde, emissie. Bij het berekenen van de emissie tijdens het laden en lossen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is uitgegaan van een gemiddeld motorvermogen van maximaal 103 kW per vrachtwagen;
- Bij het laden van de vrachtwagen met grond wordt 25% (laag stationair) van het volle vermogen aangesproken, bij het lossen van zand 75% van het volle vermogen;
- Bij het lossen van de vrachtwagens met bouwmaterialen, betonplaten, bestrating, beplanting en beton wordt 75% (hoog stationair) van het volle vermogen aangesproken;

⁵ Hulskotte, J. Verbeek, R., Emissiemodel Mobile Machines gebaseerd op machineverkoop in combinatie met brandstof Afzet (TNO-034-UT2009- 01782_RPT-ML), TNO Bouw en Ondergrond, november 2009

- Bij het brengen van de container wordt 25% (laag stationair) van het volle vermogen aangesproken. Bij het laden van de container wordt 75% van het volle vermogen aangesproken.
- Er wordt vanuit gegaan dat de vrachtoertuigen voldoen aan de EURO V norm.

In tabel 4 is de emissie uitgewerkt voor het laden en lossen van de vrachtoertuigen.

Tabel 4: Emissie NO_x bij laden en lossen vrachtoertuigen

Activiteit	Tijdsduur [uren]	Vermogen [kW]	Lastfactor [%]	Emissiefact. [g/kWh]	Emissie ⁶ [kg/jr]
Laden vrachtwagen grond	3,0	103	25	2,0	0,15
Lossen beton	3,0	103	75	2,0	0,46
Lossen vrachtwagen betonplaten	2,0	103	75	2,0	0,31
Lossen vrachtwagen bouwmaterieel	3,0	103	75	2,0	0,46
Lossen container	0,16	103	25	2,0	0,01
Laden container	0,16	103	75	2,0	0,03
Lossen vrachtwagen zand	0,33	103	75	2,0	0,05
Lossen vrachtwagen bestrating	1,0	103	75	2,0	0,15
Lossen vrachtwagen beplanting	0,5	103	75	2,0	0,08
Totaal					1,71

De bovenstaande emissies zijn gemodelleerd als een puntbron.

3) Emissies mobiele werktuigen

Graafmachine

Voor de fundering van de woning wordt met behulp van een graafmachine een gat gegraven met een oppervlakte van 175 m² en een diepte van 1 meter. De grond wordt afgevoerd met vrachtwagens. De graafmachine heeft een bakinhoud van 1,5 m³. Zodoende zijn 117 graafbewegingen nodig om het gat te graven. Een enkele graafbeweging duurt 1,5 minuut⁷. In totaal is de graafmachine zodoende circa 3 uur in werking. Aangezien de graafmachine in een later stadium ook zal worden ingezet ten behoeve van de

⁶ Emissie draaiende motor.

⁷ Er is uitgegaan van 1,5 minuut per beweging waarbij het verzetten van grond vanuit het midden van de bouwput naar de rand is verdisconteerd.

bestratingswerkzaamheden (uitvlakken 40 kubieke meter zand) en in relatie tot de bouw van het bijgebouw is een totale bedrijfsduur van 7 uur gehanteerd. Ten aanzien van de emissiefactor is aansluiting gezocht bij de defaultwaarde uit het rekenprogramma AERIUS Calculator. Hierbij is gekozen voor een graafmachine met een vermogen van 100 kW vanaf bouwjaar 2011. Aangezien de graafmachine in een groot deel van het plangebied in werking is, is er voor gekozen om de graafmachine te modelleren als oppervlaktebron.

Mobiele hijskraan

Ten behoeve van het leggen van de betonplaten en de dakplaten zal er gebruik worden gemaakt van een mobiele hijskraan. Ingeschat is dat deze op 3 ochtenden gedurende 2 uur per ochtend in werking is (3 x 2 uur = 6 uur). Ten aanzien van de emissiefactor is aansluiting gezocht bij de defaultwaarde uit het rekenprogramma AERIUS Calculator. Hierbij is gekozen voor een mobiele hijskraan met een vermogen van 200 kW vanaf bouwjaar 2011. De hijskraan is gemodelleerd als puntbron.

Betonstorter

Ten behoeve van het storten van beton wordt er gebruik gemaakt van een betonstorter (3 uur). Ten aanzien van de emissiefactor is aansluiting gezocht bij de defaultwaarde uit het rekenprogramma AERIUS Calculator. Hierbij is gekozen voor een betonstorter met een vermogen van 200 kW vanaf bouwjaar 2011. De betonstorter is gemodelleerd als puntbron.

Gebruikfase

De woning wordt zonder aardgasaansluiting uitgevoerd. Dit houdt in dat er enkel sprake is van emissie van stikstof als gevolg van motorvoertuigen.

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is gebaseerd op basis van CROW-wonen, 2018. Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is uitgegaan van het betreffende type woning in een niet stedelijke omgeving in de categorie 'rest bebouwde kom' (worst case). Dit houdt in dat er sprake is van 8,6 motorvoertuigen per etmaal.

Verkeersafwikkeling

Voor de afwikkeling van het verkeer is uitgegaan dat 50% in noordelijke richting gaat en 50% in zuidelijke richting.

Resultaten

De berekening is uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2019. De invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1 (AERIUS-berekening).

Sloopfase

Uit de berekening volgt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar.

Realisatiefase

Uit de berekening volgt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar.

Gebruikfase

Uit de berekening volgt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar⁸.

Conclusie

Voor de beoogde ontwikkeling van de Maatweg ong. te Haaksbergen zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. De ontwikkeling kan worden opgesplitst in 3 delen namelijk de sloop-, realisatie en gebruikfase. De fasen zijn afzonderlijk doorgerekend (berekeningen voor onbepaalde tijd). Dit is gedaan omdat de stikstofdepositiebijdragen, die worden veroorzaakt door de activiteiten in elke fase, niet tegelijkertijd optreden.

Uit de berekening volgt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar. Gezien dit gegeven kan uitgesloten worden dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en de betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen. Het aspect stikstofdepositie vormt dan ook geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan. Het aanvragen van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is dan ook niet nodig.

⁸ Volledigheidshalve zij in dit kader opgemerkt dat in de situatie dat er in de gebruikfase (Maatweg ong.) een depositie zou zijn berekend deze feitelijk zou kunnen worden gesaldeerd met de depositie als gevolg van het gebruik van de locatie Scholtenhagenweg 34. Immers binnen hetzelfde plan komt de depositie van het gebruik van de locatie aan de Scholtenhagenweg door de sloop van de woning te vervallen. Nu er in de gebruikfase (Maatweg ong.) geen depositie wordt berekend is het uitwerken van een saldering niet noodzakelijk en zinvol.