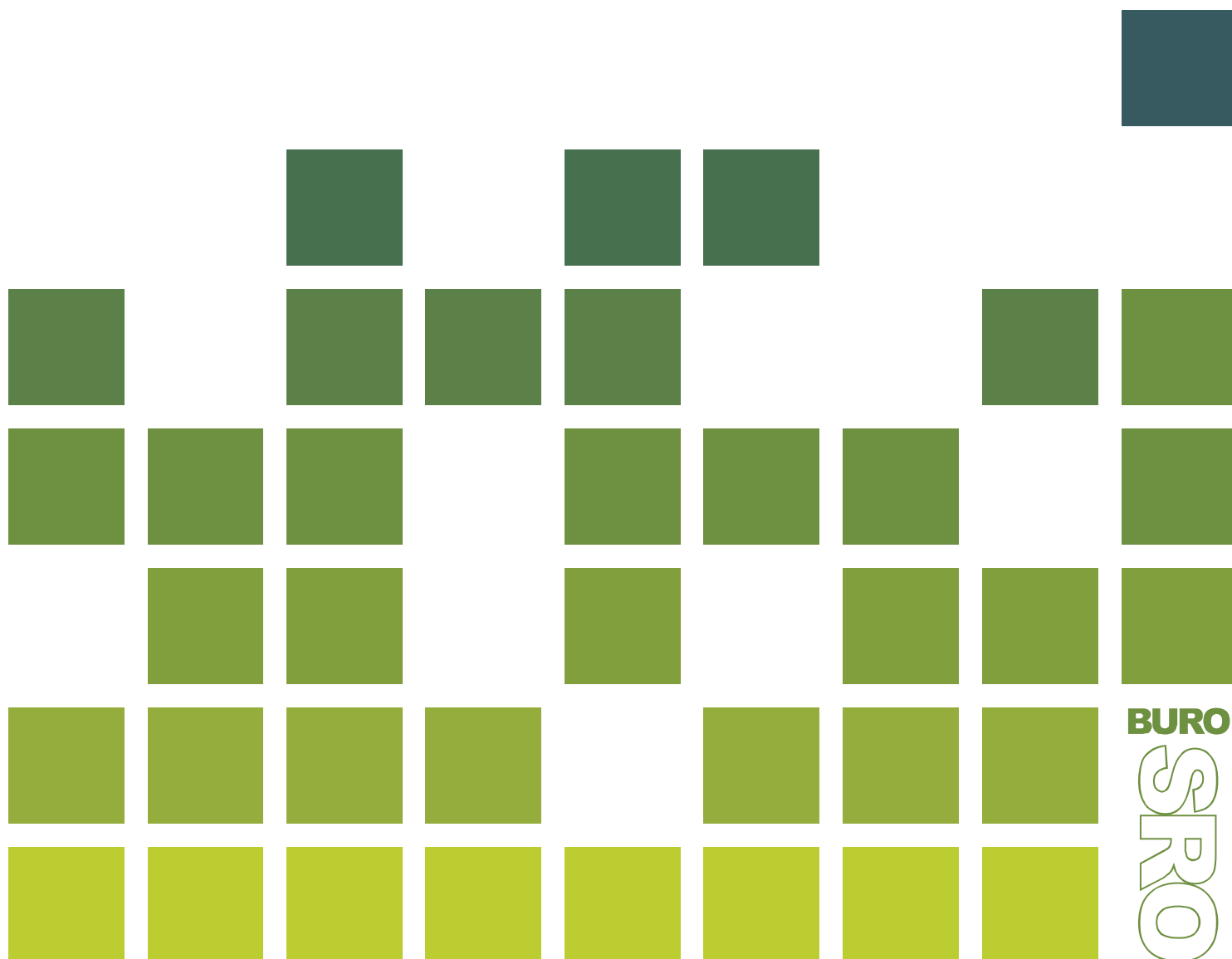


Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming

Lange Meentweg 40a, Woerdense Verlaat

Gemeente Nieuwkoop



Gegevens over het plan:

Plannaam: Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming Lange Meentweg 40a
Woerdense Verlaat, Nieuwkoop
Datum: 14 november 2023
Projectnummer Buro SRO: SR200230

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: Architectenbureau H.W. van der Laan bv

Gegevens Buro SRO:

't Goylaan 11
3525 AA te Utrecht
Telefoon: 030-2479198
E-mail: utrecht@buro-sro.nl
Internet: www.Buro-SRO.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Projectomschrijving	5
1.3	Wettelijk kader	6
1.4	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Verkeers- en ruimtelijke gegevens	7
2.1	Ruimtelijke gegevens	7
2.2	Gebruiksfasen	7
2.3	Bouwfasen	9
Hoofdstuk 3	Berekeningen en resultaten bouw- en gebruiksfase.....	11
3.1	Berekening gebruiksfase.....	11
3.2	Berekening bouwfasen	12
Hoofdstuk 4	Samenvatting en conclusies	13

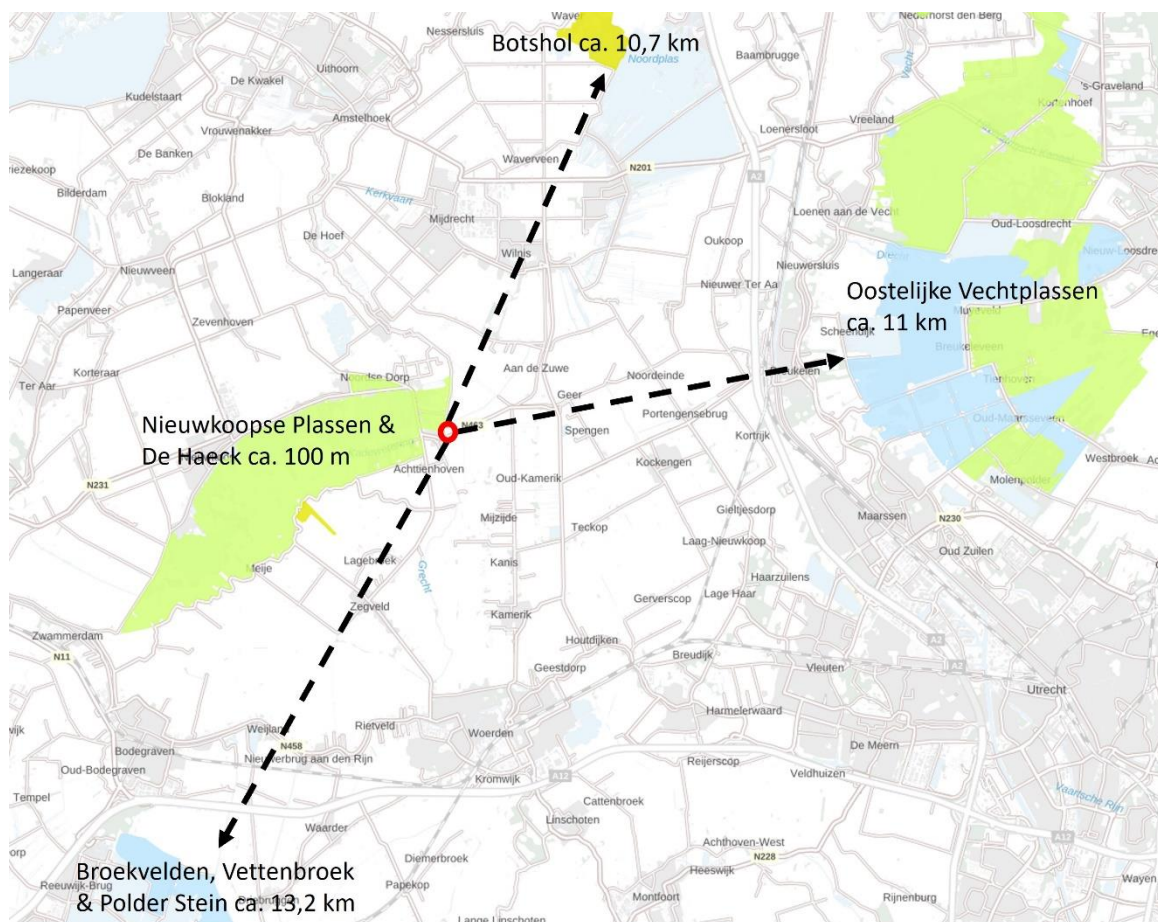
Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens de gronden aan de Lange Meentweg 40a in Woerdense Verlaat te herontwikkelen. De locatie is gelegen ten oosten van het dorpscentrum van Woerdense Verlaat. Op dit moment staat er een kantoorpand in het plangebied. Het voornemen is het bestaande gebouw te transformeren naar een multifunctioneel gebouw met woningen, een eetcafé, een kantoor, een dorpshuis/bijeenkomstfunctie en een fietsenstalling/-verhuur. Daarnaast worden op het terrein nog enkele grondgebonden woningen gerealiseerd. De ontwikkeling gaat gepaard met de uitstoot van stikstof in de gebruiks- en bouwphase. 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.

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen de grenzen, maar wel in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' bevindt zich op ca. 100 m afstand van de onderzoekslocatie. Tevens liggen de Natura 2000-gebieden 'Botshol' op ca. 10,7 km, 'Oostelijke Vechtplassen' op ca. 11 km en 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' op ca. 13,2 km.

De onderstaande afbeelding laat de locatie zien ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden.

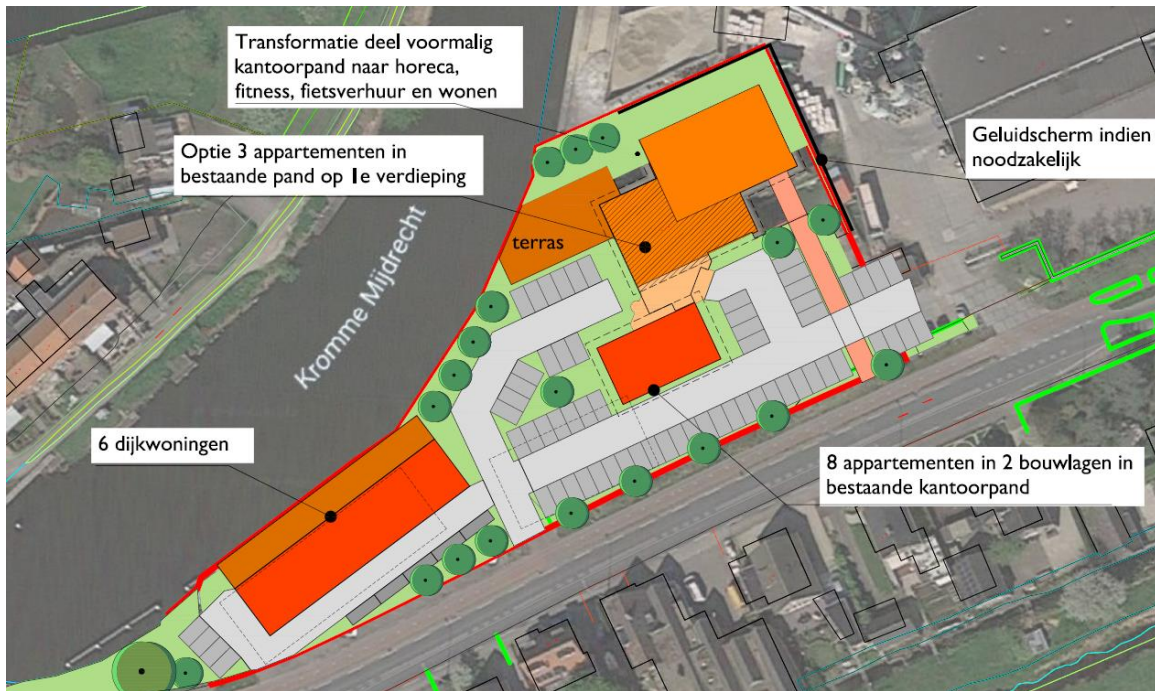


Ligging plangebied (rood) ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden (groen/geel/blauw) (bron: Atlas leefomgeving).

1.2 Projectomschrijving

Initiatiefnemer is voornemens de bestaande panden binnen het plangebied te transformeren naar een multifunctioneel gebouw met woningen, een eetcafé, een kantoor, een dorpshuis/bijeenkomstfunctie en een fietsenstalling/-verhuur. In het te transformeren gebouw worden 11 appartementen gerealiseerd. Tevens worden er 6 grondgebonden woningen (dijkwoningen) gerealiseerd op het terrein aan het water.

Het beoogde gebouw zal zonder gas worden uitgevoerd. De onderstaande afbeelding toont een impressie van de beoogde situatie.



Situatietekening beoogde situatie (bron: H.W. van der Laan b.v. d.d. 14-11-2023)

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 habitatype 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 PAS 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 nieuwe 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 nieuwe AERIUS module (AERIUS 2020) van oktober 2020 zijn de bezwaren van de Afdeling bestuursrechtspraak zoals verwoord in de uitspraak van 29 mei 2019 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.

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. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

Hoofdstuk 2 Verkeers- en ruimtelijke gegevens

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. Binnen een straal van 15 km zijn vier Natura 2000-gebieden aanwezig: de Natura 2000-gebieden 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck', 'Botshol', 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein', zoals weergegeven in paragraaf 1.1.

2.2 Gebruiksfasen

Voertuigbewegingen

De ontwikkeling van 17 woningen en overige voorzieningen brengt in de gebruiksfase voertuigbewegingen met zich mee. Voor de berekening van de totale verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 381 "toekomstbestendig parkeren". Uitgegaan wordt van een 'niet stedelijk' woonmilieu in 'rest bebouwde kom' en er wordt uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte.

Voor de woningen in het te transformeren gebouw kan in de CROW-publicatie 381 de categorie 'huur, appartement, midden/goedkoop' (10 woningen) en 'huur, appartement, duur' (één woning) worden gevolgd voor de appartementen. Voor de dijkhuizen kan de categorie 'koop, huis, tussen/hoek' worden gevolgd.

Voor de kantoorruimte kan de categorie 'kantoor (zonder baliefunctie)' worden gevolgd.

Voor een eetcafé is er geen kengetal opgenomen in CROW-publicatie 381. Er is de aanname gedaan dat het benodigd aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo gemiddeld twee keer per etmaal bezet zal zijn. CROW-publicatie 381 bevat voor een café een parkeercijfer van 7,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De Nota parkeernormen Nieuwkoop 2021 houdt een parkeernorm van 7,5 per 100 m² bvo aan. Er wordt aangesloten bij de Nota parkeernormen Nieuwkoop 2021 en de daarin opgenomen parkeernorm van 7,5 parkeerplaatsen per 100 m². Gemiddeld kan er bij een bezettingsgraad van twee uitgegaan worden van 30 voertuigbewegingen per 100 m² bvo voor het eetcafé. Bij 280 m² bvo bedraagt de verkeersgeneratie 84,0 voertuigbewegingen per etmaal.

Voor een dorps huis/bijeenkomstfunctie is er geen kengetal in CROW-publicatie 381 opgenomen. Er wordt verwacht dat er gemiddeld op 4 avonden per week gemiddeld 60 mensen het dorps huis bezoeken, waarvan er circa 10 mensen met de auto komen. Dit houdt maximaal $4 \times 20 = 80$ voertuigbewegingen per week in, wat neerkomt op 11,4 voertuigbewegingen per etmaal.

Voor de fietsenstalling/-verhuur zijn eveneens geen kengetallen in opgenomen in CROW-publicatie 381. Hierbij geldt dat de fietsenstalling/-verhuur in de zomerse maanden juni-september in gebruik zal zijn. Op een drukke dag wordt verwacht 20 fietsen te verhuren, waarbij per verhuurde fiets twee voertuigbewegingen worden gerekend. Dit komt overeen met 40 voertuigbewegingen per etmaal. Dit zou neerkomen op het volgende $122 \text{ dagen} \times 40 \text{ mvt} = 4.880 \text{ mvt/jaar}$ en $4.880/365 = 13,4 \text{ mvt/etmaal}$.

Zoals in onderstaande tabel is te zien brengt de ontwikkeling een verkeersgeneratie van circa 212,5 voertuigbewegingen per etmaal met zich mee.

Categorie / type woning	Aantal woningen / m ² bvo	CROW verkeersgeneratie	Totaal verkeersgeneratie
1. Koop, huis, tussen/hoek	6	7,4	44,4
2. Huur, appartement, midden/goedkoop	4 + 4 + 2	4,1	41,0
3. Huur, appartement, duur	1	6,0	6,0
4. Eetcafé	280 m ²	30,0	84,0
5. Kantoor (zonder baliefunctie)	140 m ²	8,8	12,3
6. Dorpshuis/ bijeenkomstfunctie	350 m ²	-	11,4
7. Fietsenstalling/-verhuur	370 m ²	-	13,4
Totaal			212,5

Tevens dient er in de AERIUS-berekening bij woningen te worden gehouden met vrachtverkeer. Het CROW hanteert hiervoor per woning 0,02 voertuigbewegingen per etmaal aan zwaar vrachtverkeer. Bij 17 woningen komt dit overeen met 0,34 voertuigbewegingen per etmaal. Dit wordt opgehoogd met een inschatting voor voertuigbewegingen voor de bevoorrading van de horeca, naar in totaal 1,8 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per etmaal.

Voor de berekening wordt uitgegaan dat 50% van het verkeer via de Lange Meentweg (N463) in oostelijke richting rijdt. De overige 50% rijdt via de Lange Meentweg naar de Korte Meentweg in westelijke richting. Het verkeer wordt meegenomen in de berekening tot het moment dat het zich door haar snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het heersende verkeer.

De totale verkeersgeneratie van 212,5 mvt/etmaal is kleiner dan 5% van de huidige verkeersintensiteiten ter plaatse van de wegen in de directe omgeving van het plangebied waarop het verkeer wordt afgewikkeld. Dit blijkt onder andere uit de verkeersgegevens van het akoestisch onderzoek (Peutz, kenmerk: O 16773-3-RA, d.d. 23 december 2022), waar er wordt uitgegaan van 4.224 mvt/etmaal voor het jaar 2019. Daarnaast blijkt uit de gegevens van het CIMLK dat ter plaatse van het plangebied er sprake is van 4.222 mvt/etmaal voor het jaar 2021. De wegen waaraan het plangebied is gelegen zijn provinciale wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Het verkeer wordt daarom gemodelleerd tot het op snelheid, waarna het opgaat in het heersende verkeersbeeld op deze wegen.

Warmtebron

De te verbouwen en nieuw te bouwen gebouwen worden zonder gasaansluiting uitgevoerd, waardoor deze niet meegenomen worden in de AERIUS-berekening.

2.3 Bouwfase

Naast het toekomstig gebruik (gebruiksfasen) is ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfasen van het project van belang. Bij de bouw zijn gedurende enige tijd voertuigen en mobiele werktuigen aanwezig en is sprake van voertuigbewegingen van werklieden en materialen van en naar de bouwplaats.

Mobile werktuigen en verkeersgeneratie

De voertuigen en mobiele voertuigen die aangedreven worden door een verbrandingsmotor veroorzaken een toename van de stikstofemissie. 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. Voor Stage IV en V werktuigen, waarmee gerekend is, kan uit worden gegaan van het normale AdBlue-verbruik dat door TNO is opgegeven. Dit is 6% van het brandstofverbruik (Ligterink et al 2021¹).

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 onderstaande 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		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	continue	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 $(37,0+45,6+47,3)/3 = 43,3\%$. In de voorliggende berekening wordt uitgegaan van een wisselende inzet van de mobiele werktuigen en daarmee van een typische motorlast van 35%. Het is namelijk niet te verwachten dat deze werktuigen continu onder hoge belasting worden ingezet.

Omdat nog niet bekend is welke mobiele werktuigen er exact gebruikt zullen worden, is hier een inschatting voor gemaakt. De bouw van de dijkwoningen wordt deels met conventionele mobiele werktuigen (met een brandstofmotor) gedaan en deels met elektrische werktuigen. Voor de transformatie van het bestaande gebouw worden uitsluitend mobiele werktuigen met een elektromotor gebruikt. Tijdens de bouwwerkzaamheden worden onder andere een elektrische hijskraan, graafmachine en tandheugellift ingezet. Er worden indien noodzakelijk tijdelijke elektrische aansluitingen gerealiseerd. Onderstaande tabel geeft de te gebruiken mobiele werktuigen en de verkeersgeneratie weer voor de bouwfasen van de dijkwoningen en de transformatie van het multifunctionele gebouw.

Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO_2021_R12305 ¹

Werktuig	STAGE- klasse	Bouwjaar	Vermogen (KW)	Brandstofver bruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)
Heistelling	Stage-V	≥2019	230	519	24	31
Graafmachine	Stage-V	≥2019	110	637	60	38
Betonpomp	Stage-V	≥2019	150	343	24	21
Minikraan elektrisch	Stage-V	≥2019	n.v.t.	n.v.t.	80	n.v.t.
Graafmachine Elektrisch	Stage-V	≥2019	n.v.t.	n.v.t.	80	n.v.t.
Shovel elektrisch	Stage-V	≥2019	n.v.t.	n.v.t.	16	n.v.t.
Bouwkraan elektrisch	Stage-V	≥2019	n.v.t.	n.v.t.	80	n.v.t.
Elektrische elementen- machine	Stage-V	≥2019	n.v.t.	n.v.t.	300	n.v.t.
Elektrische tandheugellift	Stage-V	≥2019	n.v.t.	n.v.t.	30	n.v.t.
Vervoer personeel en materiaal	Licht verkeer: 4.200 voertuigbewegingen per jaar Middelzwaar verkeer: 0 voertuigbewegingen per jaar Zwaar vrachtverkeer: 200 voertuigbewegingen per jaar					

Voor de voertuigbewegingen van het bouwverkeer wordt er vanuit gegaan dat het verkeer zich als volgt verdeelt: 50% van het verkeer rijdt via de Lange Meentweg (N463) in oostelijke richting. De overige 50% rijdt via de Lange Meentweg naar de Korte Meentweg in westelijke richting. Het verkeer wordt meegenomen in de berekening tot het moment dat het zich door haar snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het heersende verkeer.

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 2023'. 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 2024 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 0,9054 NH₃ g/uur en 71,01 NO_x g/uur. Voor het rekenjaar 2025 geldt een uitstoot van 0,9036 NH₃ g/uur en 62,98 NO_x g/uur. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 10 minuten. Uitgaande van 100 vrachten is er in totaal sprake van ca. 16,67 stationaire draaiuren. De onderstaande tabel toont de totale uitstoot van het stationair draaien voor NO_x en NH₃.

Stationair draaien	2024	Aantal draaiuren	NO _x uitstoot kg/j	NH ₃ uitstoot kg/j
Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers		16,67	1,2	0,015

Hoofdstuk 3 Berekeningen en resultaten bouw- en gebruiksfase

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS Calculator versie 2023.0.1 op 9 november 2023. Onderstaand zijn de berekeningen weergegeven waarbij de beoogde situatie (gebruiksfase) en de bouwphase zijn berekend. In de navolgende paragrafen zijn de uitkomsten van de berekening weergegeven.

3.1 Berekening gebruiksfase

Aan de hand van de stikstofberekening is de uitstoot op de Natura-2000 gebieden van de gebruiksfase berekend. Met de stikstofberekening worden de toekomstige situaties berekend.

Toekomstige situatie

Er is uitgegaan van het rekenjaar 2025, aangezien de verwachting is dat de dijkwoningen en het te transformeren gebouw in dat jaar op zijn vroegst in gebruik wordt genomen. Onderstaand zijn de verschillende bronnen weergegeven waarmee gerekend is. Er is enkel sprake van de uitstoot die met de verkeersgeneratie wordt gegenereerd. De nieuwe woningen en andere voorzieningen in het te transformeren gebouw worden gasloos, waardoor deze niet mee hoeven te worden genomen in de berekening.

Bron 1 - voertuigbewegingen

Voor bron 1 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 106,3 voertuigbewegingen 'licht verkeer' en 0,9 voertuigbewegingen 'zwaar vrachtverkeer'. Uitgegaan wordt dat verkeer via de Lange Meentweg in oostelijke richting rijdt. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 1,5 kg/j en voor NH₃ <1 kg/j bedraagt.

Bron 2 - voertuigbewegingen

Voor bron 2 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 106,3 voertuigbewegingen 'licht verkeer' en 0,9 voertuigbewegingen 'zwaar vrachtverkeer'. Uitgegaan wordt dat verkeer via de Lange Meentweg naar Korte Meentweg in westelijke richting rijdt. Uit berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 1,5 kg/j en voor NH₃ < 1 kg/j bedraagt.

Resultaten toekomstige situatie

Tijdens de gebruiksfase bedraagt de totale emissie voor NO_x 3,0 kg/j en voor NH₃ <1 kg/j. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat in de gebruiksfase, er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden.

Onderstaande afbeelding toont het resultaat van de stikstofberekening voor de gebruiksfase.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) 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 Calculator)

3.2 Berekening bouwfase

Aan de hand van de stikstofberekening is de uitstoot op de Natura-2000 gebieden van de bouwfase berekend. De bouwtijd bedraagt één jaar en vindt plaats in 2024.

Rekenjaar 2024

Bron 1 - Verkeersgeneratie

Bron 1 heeft betrekking op de verkeersgeneratie tijdens de bouw. Er is uitgegaan van 50% van de totale verkeersgeneratie tijdens de bouw. Dit komt neer op een verkeersgeneratie voor bron 1 van 2.100 voertuigbewegingen in licht verkeer en 100 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per jaar. Er wordt uitgegaan van een route die vanaf het plangebied in westelijke richting gaat via de Lange Meentweg naar de Korte Meentweg. Vervolgens gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor $\text{NO}_x < 1 \text{ kg/j}$ en voor $\text{NH}_3 < 1 \text{ kg/j}$ bedraagt.

Bron 2 - Verkeersgeneratie

Bron 2 heeft betrekking op de verkeersgeneratie tijdens de bouw. Er is uitgegaan van 50% van de totale verkeersgeneratie tijdens de bouw. Dit komt neer op een verkeersgeneratie voor bron 2 van 2.100 voertuigbewegingen in licht verkeer en 100 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per jaar. Er wordt uitgegaan van een route die vanaf het plangebied in oostelijke richting gaat via de Lange Meentweg. Vervolgens gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor $\text{NO}_x < 1 \text{ kg/j}$ en voor $\text{NH}_3 < 1 \text{ kg/j}$ bedraagt.

Bron 3 – Mobiele werktuigen

Voor bron 3 is uitgegaan van de mobiele werktuigen, zoals aangegeven in paragraaf 2.3. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door mobiele werktuigen voor $\text{NO}_x 8,6 \text{ kg/j}$ en voor $\text{NH}_3 < 1 \text{ kg/j}$ bedraagt.

Bron 4 – Stationair draaien

Bron 4 geeft de emissie weer die plaatsvindt tijdens het stationair draaien van het zwaar vrachtverkeer, zoals aangegeven in paragraaf 2.3. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door stationair zwaar vrachtverkeer voor $\text{NO}_x 1,2 \text{ kg/j}$ en voor $\text{NH}_3 < 1 \text{ kg/j}$ bedraagt.

Resultaten

De totale uitstoot van bouwphase in het rekenjaar 2024 bedraagt voor $\text{NO}_x 10,1 \text{ kg/j}$ en voor $\text{NH}_3 < 1 \text{ kg/j}$. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat tijdens de bouwphase er geen rekenresultaten hoger dan $0,00 \text{ mol/ha/j}$ zijn op Natura 2000-gebieden.

Onderstaande tabel toont het resultaat van de stikstofberekening voor de bouwphase.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) 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 bouwphase AERIUS Calculator (bron: AERIUS Calculator)

Hoofdstuk 4 Samenvatting en conclusies

Voor de voorgenomen ontwikkelingen is ten behoeve van de Wet natuurbescherming een AERIUS-berekening uitgevoerd. De beoogde ontwikkeling betreft de transformatie van het bestaande gebouw naar appartementen en diverse andere voorzieningen. Daarnaast worden op het terrein langs het water 6 dijkwoningen gerealiseerd

Voor de gebruiksfase is uitgegaan van een toename van de verkeersgeneratie van totaal 212,5 voertuigbewegingen in 'licht verkeer' per etmaal. Daarnaast is er uitgegaan van 1,8 voertuigbewegingen in 'zwaar vrachtverkeer' per etmaal. Het te transformeren kantoorgebouw en de nieuwe woningen worden gasloos uitgevoerd en zijn dan ook niet meegenomen in de berekening. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in totaal sprake is van een NO_x-emissie van 3,0 kg/j en een NH₃-emissie van <1 kg/j. Uit de berekening blijkt dat er voor gebruiksfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

De berekening van de bouwphase is uitgevoerd op basis van de uitstoot van de mobiele werktuigen en voertuigbewegingen die tijdens de bouwphase plaatsvinden over het bouwjaar 2024. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er voor het rekenjaar 2024 sprake is van NO_x-emissie van 10,1 kg/j en een NH₃-emissie van <1 kg/j. Uit de berekening blijkt dat er in de bouwphase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn.

Er kan geconcludeerd worden dat de stikstofdepositie vanwege de beoogde ontwikkeling in zowel de bouwphase als de gebruiksfase geen significante gevolgen heeft op omliggende Natura 2000-gebieden. Het plan is uitvoerbaar voor wat betreft stikstofdepositie.



buro-sro.nl