

Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming

Max Euwelaan 71-79

Gemeente Rotterdam



Gegevens over het plan:

Plannaam:	Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming Max Euwelaan 71-79, Rotterdam
Datum:	6 november 2023
Projectnummer Buro SRO:	SR230101

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever:	Van der Vorm vastgoed BV
----------------	--------------------------

Gegevens Buro SRO:

	't Goylaan 11
	3525 AA Utrecht
Telefoon:	030-2679198
E-mail:	utrecht@buro-sro.nl
Internet:	www.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	Verkeers- en ruimtelijke gegevens	7
2.1	Ruimtelijke gegevens	7
2.2	Beoogde situatie - gebruiksfase	7
2.3	Bouwfase	8
Hoofdstuk 3	Berekeningen en resultaten gebruiksfase en bouwfase	10
3.1	Berekening gebruiksfase	10
3.2	Berekeningen bouwfase.....	11
Hoofdstuk 4	Samenvatting en conclusies	12

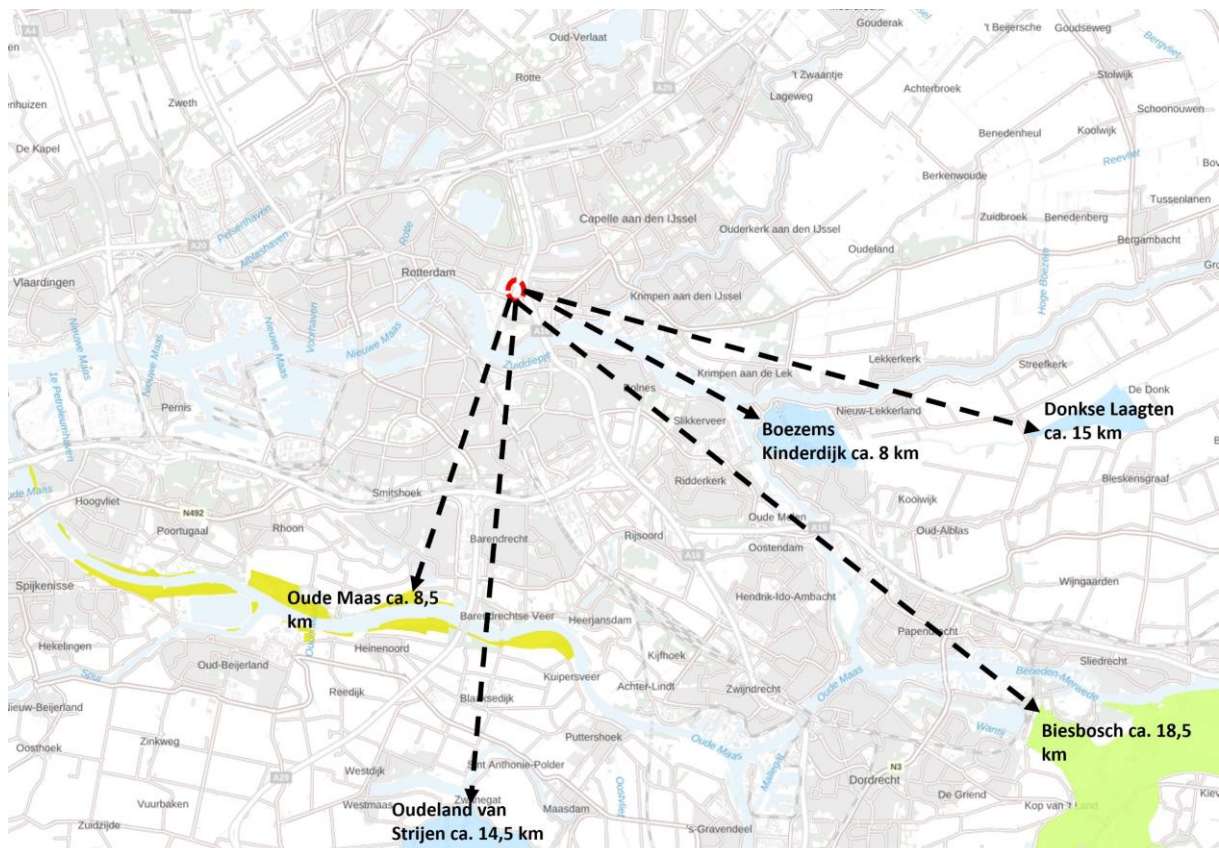
Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de onderzoekslocatie aan Max Euwelaan in Rotterdam is in het stedelijk gebied een kantoorgebouw gelegen. Initiatiefnemer is voornemens om in het plangebied een nieuw gebouw te realiseren waarin ruimte is voor 348 woningen (onder andere tweekamerwoningen, studentenkamers en zelfstandige studio's). Het voorgenomen plan 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 van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Boezems Kinderdijk' bevindt zich op ca. 8 km afstand van de onderzoekslocatie. Tevens liggen de Natura 2000-gebieden 'Oude Maas' op ca. 8,5 km, 'Oudeland van Strijen' op ca. 14,5 km, 'Donkse Laagten' op circa 15 km en 'Biesbosch' op ca. 18,5 km afstand.

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 Projectbeschrijving

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in de transformatie van het perceel Max Euwelaan 71-79 in het zuidelijke deel van Brainpark I. Het betreft een perceel met een oppervlakte van circa 3.776 m². Het huidige kantoorpand maakt plaats voor een gemengd programma met ruimte voor woningen, flexwerken en andere commerciële voorzieningen.

Het bestaande kantoorpand wordt gesloopt en maakt plaats voor nieuwbouw met overwegend appartementen. Het gaat om een gevarieerd gebouw met 7 tot 10 bouwlagen, rondom een besloten binnenterrein. Uitgegaan wordt van een hybride houten/glulam gebouw te realiseren, waarbij alleen de kelder en liftkernen worden uitgevoerd in beton. Bij de gevels aan de buitenzijden wordt uitgegaan van circulair hergebruik van ca. 500 m² aan natuurstenen gevelpanelen uit de sloop van het huidige pand in de commerciële plint. De overige buitengevels worden afgewerkt met een steenachtig plaatmateriaal. Hiervoor is door Vera Yanovshtchinsky architecten B.V. een bebouwingsvoorstel gemaakt. Dit voorstel voorziet in een gevarieerd programma bestaande uit:

- 47 2-kamerwoningen (56 - 64 m² GBO);
- 13 2-kamerwoningen (49 - 55 m² GBO);
- 4 maisonnettes (34 of 43 m² GBO);
- 108 studentenkamers (18 m² GBO);
- 176 zelfstandige studio's (18 -23 m² GBO);
- 800 m² bvo daghoreca;
- 1.150 m² bvo dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen/lichte bedrijvigheid.



Impressie toekomstige bebouwing (bron: Vera Yanovshtchinsky architecten B.V., d.d. 30 april 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 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 van de 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 Calculator. 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 2022) van januari 2023 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 de 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 rekening gehouden met de Natura 2000-gebieden binnen een straal die relevant is voor de omvang van het plan. Binnen een straal van 19 km zijn er vijf Natura 2000-gebieden aanwezig, zoals weergegeven in paragraaf 1.1.

2.2 Beoogde situatie - gebruiksfase

De ontwikkeling van een nieuw woongebouw brengt in de beoogde situatie voertuigbewegingen met zich mee. Voor de berekening van de totale verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van een inschatting op basis van de kencijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeercijfers naar parkeernormen'. Hierbij is aangesloten bij de gebiedsindeling 'schil centrum', 'zeer sterk stedelijk'.

Voor de verkeersgeneratie van horeca bestaat geen kencijfer, aan de hand van het kencijfer voor parkeren is toch een inschatting gemaakt:

De verkeersgeneratie per 100 m² bvo bedraagt daarmee (8 ppl/100 m² bvo * 2 x bezet/dag * 2 mvt/etmaal à 10 ppl/100 m² bvo * 3 bezet/dag * 2 mvt/etmaal =) 32 à 60 mvt/weekdagetmaal. Gemiddeld zijn dat 46 mvt/weekdagetmaal/100 m² bvo. Gezien de ligging van het plangebied is het aannemelijk dat er relatief weinig mensen met de auto naar de horeca gelegenheden zullen komen, daarom wordt er bij de onderkant van de bandbreedte aangesloten, 32 mvt/weekdagetmaal/100 m² bvo.

Programma	Aantal woningen / m ²	Gemiddelde verkeersgeneratie per woning	Totale verkeersgeneratie
huur, appartement, midden (56-64 m ² GBO)	47	2,2	103,4
huur, appartement, midden (49-55 m ² GBO)	13	2,2	28,6
Maisonettes	4	2,2	8,8
Studentenkamers	108	1	108
Zelfstandige studio's	176	1,65	290,4
Horeca (lunchroom/brasserie) per 100 m ²	800	46	256
Dienstverlening, kantoren, aatschappelijke voorzieningen, lichte bedrijvigheid (CROW-aanduiding bedrijfsverzamelgebouw)	1.150 m ²	4,85	55,8
Totaal		-	851

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 348 woningen komt dit overeen met 6,96 voertuigbewegingen per etmaal.

Bij de invoer in AERIUS is uitgegaan van twee routes die beide 50% van de verkeersgeneratie zullen verwerken. De routes lopen vanaf het plangebied in zuidoostelijke richting via de Max Euwelaan naar de K.P. Van der Mandelelaan, vervolgens in westelijke richting naar de kruising met de Kralingse Zoom en in zuidelijke richting tot de kruising met de Abram van Rijckevorselweg. De eerste route stopt waar het verkeer zijn weg kan vervolgen westelijke richting. De tweede route stopt verderop op de Kralingse Zoom waar het verkeer in oostelijk richting zijn weg kan vervolgen. Vanaf deze punten gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld.

Het nieuwe gebouw wordt zonder gasaansluiting uitgevoerd, waardoor deze niet meegenomen wordt in de AERIUS-berekening.

2.3 Bouwfase

Naast het toekomstig gebruik (gebruiksfasen) is ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase 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. De bouwtijd bedraagt circa twee en een half jaar. Voor deze berekening wordt echter uitgegaan van een worst case benadering waarbij de volledige bouw in een jaar plaatsvindt, namelijk 2024.

Mobiele 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). Wanneer gebruik wordt gemaakt van mobiele werktuigen met een recenter bouwjaar (bijv. vanaf 2019) zullen de stikstofemissies verminderen. 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. In de regel is dit 6% van het brandstofverbruik. Echter kan een goed functionerend SCR-systeem tot wel 7% AdBlue verbruiken. (Ligterink et al 2021¹). Volgens de 'instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2022' kan een gebruiker uitgaan van eigen gegevens.

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	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 $(37,0+45,6+47,3)/3 = 43,3\%$.

Omdat nog niet bekend is welke mobiele werktuigen er exact gebruikt zullen worden, is hier een inschatting voor gemaakt. Tijdens de bouwwerkzaamheden wordt onder andere een elektrische torenkraan ingezet. Er worden indien noodzakelijk tijdelijke elektrische aansluitingen gerealiseerd. Onderstaande tabellen geven de te gebruiken mobiele werktuigen en de verkeersgeneratie weer voor de aanlegfase.

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

Bouwphase 2024

Werktuig	STAGE-klasse	Bouwjaar	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)
Rupskraan	Stage-V	2020	128	5830	480	350
Puinbreker	Stage-IV	2015	450	1043	24	63
Graafmachine	Stage-V	2020	89	1377	160	83
Shovel	Stage-IV	2015	97	235	24	14
Boorstelling	Stage-IV	2015	212	3322	160	199
Verreiker	Stage-IV	2015	97	1567	160	94
Boorinstallatie	Stage-IV	2015	212	1246	60	75
Betonpomp	Stage-IV	2015	112	11225	1000	673
Mobiele kraan	Stage-V	2020	125	5701	480	342
Verreiker	Stage-V	2020	97	29861	3200	1792
Hoogwerker	Stage-V	2020	67	21147	3200	1269
Vaste Torenkraan (elektrisch)	Stage-V	n.v.t	n.v.t	n.v.t	3520	n.v.t
Vervoer personeel en materiaal	Type	Totaal	per etmaal			
	Licht verkeer	16.430	63,2			
	Middelzwaar vrachtverkeer	2.500	9,6			
	zwaar vrachtverkeer	0	0,0			

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.

De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 10 minuten. Voor het rekenjaar 2024 geldt een uitstoot van 0,9054 NH₃ g/uur en 71,01 NO_x g/uur. Uitgaande van 1.250 vrachten is er in totaal sprake van ca. 208 stationaire draaiuren.

De onderstaande tabellen tonen 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		208	14,77	0,188

Hoofdstuk 3 Berekeningen en resultaten gebruiksfase en bouwphase

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS Calculator 2023.0.1 op 6 november 2023. Onderstaand zijn de berekeningen weergegeven waarbij de beoogde situatie (gebruiksfase) en de bouwphase zijn berekend. In navolgende paragrafen zijn de uitkomsten van de berekeningen weergegeven.

3.1 Berekening gebruiksfase

Met de stikstofberekening worden de oude en de toekomstige situatie met elkaar vergeleken. Er is uitgegaan van het rekenjaar 2025, aangezien de verwachting is dat het gebouw in dit jaar 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.

Beoogde situatie

In de beoogde situatie is uitgegaan van het rekenjaar 2025. Dit is het jaar van de verwachte oplevering van de beoogde ontwikkeling. Met betrekking tot wegverkeer wordt er van twee bronnen uitgegaan.

Bron 1 - verkeersgeneratie

Voor bron 1 is er uitgegaan dat het verkeer zich vanaf het plangebied in zuidoostelijke richting begeeft via de Max Euwelaan naar de K.P. Van der Mandelelaan, vervolgens in westelijke richting naar de kruising met de Kralingse Zoom en in zuidelijke richting tot de kruising met de Abram van Rijckevorselweg. De route stopt waar het verkeer zijn weg kan vervolgen in westelijke richting. Vanaf dit punt gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van een totale verkeersgeneratie van 425,5 voertuigbewegingen in licht verkeer en 3,5 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per etmaal.

Bron 2 - verkeersgeneratie

Voor bron 1 is er uitgegaan dat het verkeer zich vanaf het plangebied in zuidoostelijke richting begeeft via de Max Euwelaan naar de K.P. Van der Mandelelaan, vervolgens in westelijke richting naar de kruising met de Kralingse Zoom en in zuidelijke richting tot de kruising met de Abram van Rijckevorselweg. De route stopt waar het verkeer zijn weg kan vervolgen in oostelijke richting. Vanaf dit punt gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van een totale verkeersgeneratie van 425,5 voertuigbewegingen in licht verkeer en 3,5 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per etmaal.

Resultaten

Uit de berekening volgt dat de totale uitstoot door verkeer in de toekomstige situatie NO_x 27,8 kg/j en NH_3 <1 kg/j bedraagt. 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 tabel toont het resultaat van de stikstofberekening van 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	-	-	-	-	-	-

Resultaat toekomstige situatie (bron: AERIUS Calculator)

3.2 Berekeningen bouwfase

Met de stikstofberekening wordt de toekomstige situatie, voor de periode van het bouwen berekend. Er is uitgegaan van een bouwtijd van een jaar voor deze berekening en het rekenjaar 2024.

Rekenjaar 2024

Bron 1 – Mobiele Werktuigen

Voor bron 1 is uitgegaan van de mobiele werktuigen, zoals aangegeven in paragraaf 2.3. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door mobiele werktuigen voor NO_x 490,2 kg/j en voor NH₃ 19,8 kg/j bedraagt.

Bron 2 - Verkeersgeneratie

Bron 1 heeft betrekking op de verkeersgeneratie tijdens de bouw. Er is uitgegaan van 100% van de totale verkeersgeneratie tijdens de bouwphase. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 16.430 voertuigbewegingen in licht verkeer en 2.500 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per jaar. Er wordt uitgegaan van een route die vanaf het plangebied in zuidoostelijke richting loopt via de Max Euwelaan naar de K.P. Van der Mandelelaan, vervolgens in westelijke richting naar de kruising met de Kralingse Zoom en in zuidelijke richting tot de kruising met de Abram van Rijckevorselweg. De route stopt waar het verkeer zijn weg kan vervolgen in oostelijke richting naar de A16. Vanaf dit punt gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 3,2 kg/j en voor NH₃ <1 kg/j bedraagt.

Bron 3 – Stationair draaien

Bron 3 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 NO_x 14,8 kg/j en voor NH₃ <1 kg/j bedraagt.

Resultaten

De totale uitstoot van bouwphase in het rekenjaar 2024 bedraagt voor NO_x 508,2 kg/j en voor NH₃ 20,1 kg/j. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat in het eerste bouwjaar er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 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 gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Resultaat toekomstige situatie (bron: AERIUS Calculator)

Hoofdstuk 4 Samenvatting en conclusies

Op de planlocatie wordt in de toekomstige situatie een nieuw woongebouw gerealiseerd. Voor de beoogde ontwikkeling is ten behoeve van de Wet natuurbescherming een AERIUS-berekening uitgevoerd, gebruik makend van AERIUS Calculator versie 2023.0.1. Er zijn twee berekeningen uitgevoerd: een berekening voor de bouwfase en een berekening voor de gebruiksfase.

Met de berekening voor de gebruiksfase is de toekomstige situatie in beeld gebracht. Met de beoogde situatie is er sprake van een verkeersgeneratie van 851 voertuigbewegingen in licht verkeer en 6,96 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per etmaal. Het nieuwe woongebouw wordt gasloos uitgevoerd en is dan ook niet meegenomen in de berekening. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in totaal sprake is van NO_x emissie van 27,8 kg/j en een NH₃ emissie van <1 kg/j. Uit de berekening blijkt dat er voor de nieuwe situatie geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn.

De berekening van de bouwfase is uitgevoerd op basis van de uitstoot van de mobiele werktuigen en voertuigbewegingen die tijdens de bouwfase plaatsvinden voor het bouwjaar 2024. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er voor het rekenjaar 2024 sprake is van NO_x emissie van 508,2 kg/j en een NH₃ emissie van 20,1 kg/j. Uit de berekening blijkt dat er in de bouwfase voor het rekenjaar 2024 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 geen significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Daarmee is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Met het oog op de Wet natuurbescherming (Wnb) is het plan derhalve uitvoerbaar.



buro-sro.nl