

Stikstofdepositieonderzoek

Blasiusstraat 7 - 9, Deurne

Gemeente Deurne



Colofon:



Opgesteld door: Van Santvoort Advies B.V.
Berg 2-4
5671 CC Nuenen

Locatie: Blasiusstraat 7 - 9, 5754 AS Deurne

Kenmerk: YK/BCO100232/4759017

Datum: 17 oktober 2024 (laatst gewijzigd op 9 april 2025)



1.	Inleiding.....	4
2.	Beleidskader	5
2.1	Natura 2000-activiteiten	5
2.2	Stikstofreductie en natuurverbetering.....	5
3.	Situatiebeschrijving	6
3.1	Ligging van de locatie	6
3.2	Huidige situatie.....	6
3.3	Beoogde situatie	6
4.	Wijze van meten.....	8
5.	Uitgangspunten	9
5.1	Emissie realisatiefase	9
5.2	Emissie gebruiksfase.....	12
6.	Conclusie	14
7.	Bijlagen	15

1. Inleiding



In het kader van de natuurwetgeving mag een initiatief geen negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden. Elke ruimtelijke ontwikkeling kan echter een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden als gevolg van een toename in stikstofdepositie.

In dit rapport wordt de stikstofemissie tijdens de referentie-, sloop-, realisatie- en gebruiksfase van het initiatief aan de Blasiusstraat 7 - 9 te Deurne inzichtelijk gemaakt. Er wordt getoetst of er sprake is van (een toename in) stikstofdepositie op de omliggende beschermde gebieden en of er wordt voldaan aan de Omgevingswet.

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader weergegeven en toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de ligging van de locatie, de huidige en de beoogde situatie. In hoofdstuk 4 wordt de wijze van meten toegelicht, hoofdstuk 5 geeft de uitgangspunten weer en hoofdstuk 6 omschrijft de conclusie.

2. Beleidskader



De regelgeving met betrekking tot de voormalige Wet natuurbescherming is per 1 januari 2024 vervat in de Omgevingswet. De Omgevingswet regelt het belang van natuur als onderdeel van de fysieke regelgeving, met regels voor de bescherming van soorten, gebieden en houtopstanden.

2.1 Natura 2000-activiteiten

Natura 2000-activiteiten zijn ondervangen in het onderdeel 'gebiedsbescherming'. Een Natura 2000-activiteit is een:

Activiteit, inhoudende het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

Er is geen definitie vastgelegd van 'significant'. Verschillende factoren bepalen samen of een activiteit significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Het komt neer op de vraag of de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied in gevaar komt door de activiteit. Per Natura 2000-gebied zijn er vanaf een bepaalde referentiedatum instandhoudingsdoelstellingen opgesteld, voor het beschermen van de leefgebieden van bepaalde dieren en planten en van bepaalde natuurlijke habitattypen.

Wanneer er als gevolg van een activiteit stikstof neer slaat op een Natura 2000-gebied (hierna te noemen: stikstofdepositie) kan dit een negatief effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Dat er vanuit een bedrijf stikstof neerslaat op Natura 2000-gebieden hoeft niet automatisch te betekenen dat er een vergunning voor de Natura 2000-activiteit nodig is. Uit de uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 blijkt dat bij intern salderen geen vergunningplicht in het kader van de natuurwetgeving geldt. Bij intern salderen leidt de wijziging of uitbreiding van een activiteit niet tot een toename in stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de geldende omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten, of bij het ontbreken daarvan, de milieuvergunning waarover het bedrijf beschikte vóórdat de Vogel- of Habitatrichtlijn van toepassing werd op betrokken natuurgebieden. Daarom kunnen significante gevolgen worden uitgesloten en is er geen omgevingsvergunning meer nodig. Dit kan eventueel middels een volledige aanvraag in het kader van de natuurwetgeving worden vastgelegd in een zogeheten 'positieve weigering'.

In Nederland zijn 164 Natura 2000-gebieden aangewezen op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen (voor soorten en vegetatietypen) opgesteld vanaf een bepaalde referentiedatum. Iedereen die vermoedt of kan weten dat zijn handelen of nalaten, gelet op de instandhoudingsdoelen, nadelige gevolgen voor een Natura 2000-gebied kan hebben, is verplicht deze handelingen achterwege te laten of te beperken. Het bevoegd gezag kan schadelijke activiteiten beperken en eisen dat een omgevingsvergunning voor de Natura 2000-activiteit wordt aangevraagd.

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft in een Kamerbrief van 22 februari 2021 aangegeven dat een AERIUS-berekening bepalend is om vast te stellen of bij een wijziging of uitbreiding van een activiteit sprake is van intern salderen. Wanneer op het moment van realisatie van de bedrijfswijziging middels het rekenprogramma AERIUS Calculator kan worden aangetoond dat er sprake is van intern salderen, is er voor de bedrijfswijziging geen vergunning voor de Natura 2000-activiteit nodig.

2.2 Stikstofreductie en natuurverbetering

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden, wat nu in de Omgevingswet is opgenomen in artikel 3.9, vierde lid. De wet maakte aanvankelijk een gedeeltelijke vrijstelling van de vergunningplicht mogelijk voor een tijdelijke toename in stikstofemissie gedurende de bouw-, aanleg- en realisatiefase van een project. Op 2 november 2022 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de zogeheten Porthos-zaak waaruit volgt dat deze bouwvrijstelling in strijd is met het Europees natuurbeschermingsrecht. Het vervallen van de bouwvrijstelling leidt ertoe dat bij alle lopende en toekomstige vergunningsaanvragen eerst moet worden aangetoond dat er in de realisatiefase geen sprake is van stikstofdepositie, om aan te tonen dat er geen schade wordt aangericht aan de nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

3. Situatiebeschrijving



In navolgende paragraaf wordt de ligging van de locatie, de huidige en de beoogde situatie van de locatie toegelicht.

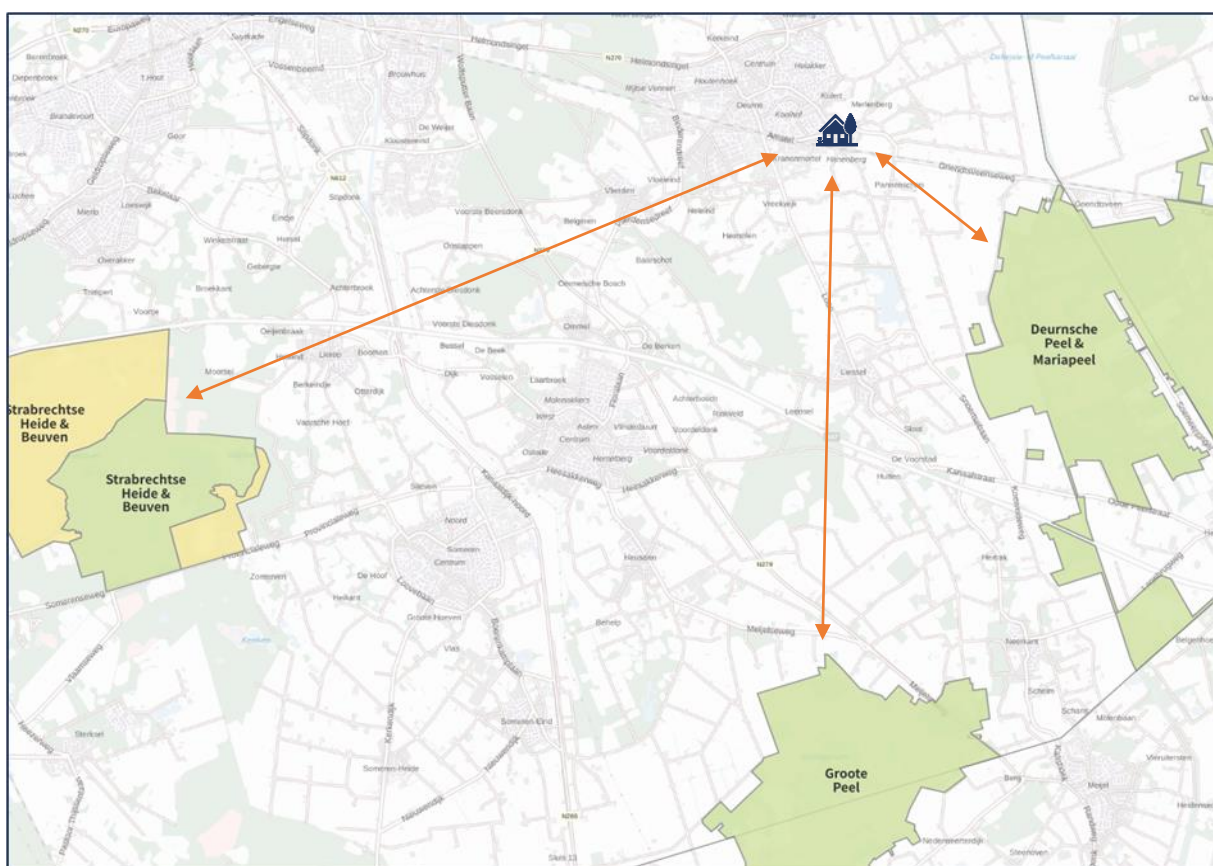
3.1 Ligging van de locatie

De locatie is gelegen aan de Blasiusstraat 7 - 9 te Deurne. De locatie maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn:

- Deurnsche Peel & Mariapeel op een afstand van circa 3,5 km;
- Groote Peel op een afstand van circa 9,7 km; en
- Strabrechtse Heide & Beuven op een afstand van circa 12,8 km.

De referentiedata voor deze gebieden variëren. Aangezien er altijd een kans bestaat dat er stikstofdepositie plaatsvindt op gebieden met een referentiedatum van 10 juni 1994, is de referentiesituatie desondanks de laagst vergunde stikstofemissie die het bedrijf vanaf 10 juni 1994 heeft gehad.

Navolgende afbeelding geeft de ligging van de locatie weer ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden.



Afbeelding 1: Omliggende Natura 2000-gebieden (Bron: <https://calculator.aerius.nl/>)

3.2 Huidige situatie

Aan de Blasiusstraat 7-9 te Deurne is momenteel een discotheek en evenementenhal Apollo gevestigd. Het perceel heeft een oppervlakte van circa 2.600 m². De oppervlakte van de bestaande bebouwing heeft een oppervlakte van circa 1.200 m².

3.3 Beoogde situatie

Initiatiefnemer is voornemens om aan de Blasiusstraat 7 – 9 te Deurne 31 woningen te realiseren. Om de beoogde plannen te realiseren is er een herziening van het omgevingsplan noodzakelijk. Hiervoor dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld.

De gebruiksoppervlakte van de appartementen zullen variëren van 45 m² tot 75 m². In het beoogde woningproject zijn de volgende segmenten te onderscheiden:

- Koop: circa 16 woningen
- Sociale huurwoning: circa 7 woningen
- Midden huurwoning: circa 8 woningen

4. Wijze van meten



In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van de berekeningen gegeven. Om de stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden te berekenen wordt gebruik gemaakt van AERIUS Calculator (Versie 2023.1). Voor de gegevensinvoer is aangesloten bij het 'Handboek werken met AERIUS Calculator, d.d. 26 juli 2023, versie 2022.2.

Een puntbron is een duidelijk aanwijsbare emissiebron op één bepaalde plaats. Mobiele werktuigen hebben veelal een vaste standplaats, een bepaalde vaste route of rijden binnen een beperkt werkgebied. Een vaste standplaats (bijvoorbeeld kadekraan) wordt gemodelleerd met een puntbron. Een puntbron wordt veelal ook gebruikt voor stalemissies.

Een vlakbron wordt veelal toegepast bij (bedrijfswoningen) of werktuigen die verplaatsen binnen een werkgebied. Een (bedrijfs)woning heeft een emissie met een relatief groot oppervlak, de emissie is dus als het ware uitgesmeerd over het oppervlak. Werktuigen die rijden of verplaatsen binnen een bepaald en meestal beperkt werkgebied leent 1 of meer vlakbronnen zich het beste.

Tot slot het verkeer welke ingevoerd dient te worden door middel van een lijnbron. Dit is een emissiebron met een constante uitstoot van emissie over een bepaalde horizontale lengte, hetgeen het geval is bij verkeersstromen. Bijvoorbeeld, een werktuig over een bepaalde vaste route wordt als lijnbron ingevoerd. De lengte van die bron is recht evenredig met de emissie. Verkeersbewegingen kunnen onderverdeeld worden in:

- Licht verkeer (zoals personenauto's, bestelbussen en vrachtwagens met 4 wielen)
- Middelzwaar verkeer (vrachtauto's < 20 ton GVW en bussen)
- Zwaar verkeer (vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers)

Hierbij is het van belang dat de juiste standaard wordt aangehouden welke overeenkomt met andere wet- en regelgeving. Er wordt aangesloten bij de milieuwet- en regelgeving rondom het thema geluid. Verkeer van en naar een bedrijf maakt immers geluid en dient beoordeeld te worden. Hier is tevens jurisprudentie over. De rechter heeft hierin het standpunt genomen dat het verkeer meegenomen dient te worden totdat het 'in het heersende verkeersbeeld is opgenomen'. Dit is als het verkeer het rijgedrag vertoont dat gebruikelijk is op die weg. Hierbij wordt het volgende gehanteerd:

- Binnen de bebouwde kom: 50 meter voor personenauto's en 150 meter voor vrachtverkeer;
- Buiten de bebouwde kom: 80 meter voor personenauto's en 250 meter voor vrachtverkeer.

Uitzonderingen die hierop van toepassing zijn:

- Als het verkeer binnen de bovengenoemde afstand een kruising of splitsing bereikt, dan geldt die kortere afstand tot die splitsing.
- Als een weg (vrijwel) uitsluitend gebruikt wordt door één bedrijf of enkele bedrijven (bv. Een toegangsweg van een fabriek in de uiterwaarden), dan wordt de hele toegangsweg meegenomen plus de afstand die hierboven is genoemd.
- Iedere andere redelijke uitzondering.

In de berekening is rekening gehouden met 2 ontsluitingsroutes. Ontsluitingsroute 2a verlaat de projectlocatie in zuidelijke richting naar de Zeilbergsestraat en ontsluitingsroute 2b verlaat de projectlocatie in dezelfde zuidelijke ontsluiting richting Blasiusstraat de kern Zeilberg uit.

5. Uitgangspunten



Om de stikstofdepositie als gevolg van de referentie-, sloop-, realisatie- en gebruiksfase in kaart te brengen is een stikstofberekening opgesteld met behulp van de AERIUS Calculator. Voor het stikstofdepositieonderzoek is uitgegaan van onderstaande uitgangspunten.

5.1 Emissie huidige situatie

Voor de huidige situatie worden de stikstofrelevante emissiebronnen hieronder toegelicht. De stikstof relevante bronnen betreffen de stookinstallatie en de verkeersgeneratie van en naar de locatie.

5.1.1 Verkeer huidige situatie

In de bestaande situatie is een discotheek gevestigd op de locatie aan de Blasiusstraat 7-9. Volgens de brochure CROW 381 Toekomstbestendig Parkeren heeft een discotheek in weinig stedelijk gebied een verkeersgeneratie van 19 verkeersbewegingen per 100 m². Dit betekent dat de Blasiusstraat 7 (453 m²) een verkeersgeneratie heeft van 86 verkeersbewegingen en de Blasiusstraat 9 (840 m²) een verkeersgeneratie heeft van 160 verkeersbewegingen. Het totaal voor de gehele locatie komt dan uit op 246 verkeersbewegingen per dag.

Koude start

Een koude start is het fenomeen dat voertuigen met een koude motor meer emissie uitstoten dan voertuigen met een warme motor. Een koude opstart is beperkt van duur, zo'n 10 tot 30 seconden. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat voertuigen dan nog niet of nauwelijks van hun plek zijn vertrokken. Na ongeveer 2 uur stilstand is de motor weer koud. Mobiele werktuigen hoeven niet meegenomen te worden omdat deze vaak langer aanstaan en de verhouding tussen koude en warme emissie anders is dan bij voertuigen.

De locatie heeft 246 lichte verkeersbewegingen per dag. De zware verkeersbewegingen worden in deze niet meegenomen omdat deze vrachtwagens uit staan tijdens het aanvoeren/lossen en binnen twee uur weer weg zijn. Voor de verkeersbewegingen wordt de helft meegenomen voor de koude start omdat de motoren van de voertuigen bij aankomst altijd warm zijn. Er wordt in dit scenario ervan uitgegaan dat de lichte voertuigen die op het terrein aankomen, langer dan 2 uur stilstaan en er dus 123 lichte verkeersbewegingen per dag wordt ingevuld.

5.1.2 Stookinstallaties huidige situatie

In de discotheek is een cv-ketel aanwezig. Voor de discotheek wordt aangesloten bij de emissies van een kantoor en winkel. De vaste emissiewaarden zijn opgenomen in de Factsheet emissiefactoren ruimtelijke plannen d.d. 05-07-2018. Een discotheek dient door middel van een vlakbron opgenomen te worden de Calculator. Volgens de Factsheet d.d. 05-07-2018 geldt voor een kantoor of winkel een NO_x uitstoot van 0,16 kg per m² per jaar. Dit komt neer op (1.200 x 0,16) 192 NO_x per jaar.

5.2 Emissie realisatiefase

Op basis van de door de opdrachtgever aangeleverde gegevens ten aanzien van stikstofemissie is voor de sloop- en bouwphase onderscheid gemaakt in stikstofemissie als gevolg van materieel op de bouwplaats en de verkeer aantrekkende werking van voertuigen.

Gegevens met betrekking tot type materieel, stage-klasse en motorvermogen zijn deels verkregen van de opdrachtgever op basis van de fasering van het bouwplan en vervolgens door Van Santvoort verder uitgewerkt. Het aantal uren dat materieel wordt ingezet is opgegeven door de opdrachtgever en gebaseerd op de omvang van het plan. De tijdelijke bijdrage van de emissies in de sloop- en bouwphase zijn berekend aan de hand van een grove inschatting (worst-case-scenario).

5.2.1 Sloopfase

Voor de sloopfase van het plangebied zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Gemiddelde duur: 20 werkdagen
- Werkdag: 8 uur
- Werkdagen per week 5 dagen

5.2.1.1 Verkeer sloopfase

Voor de aan- en afvoerbeweging tijdens de aanlegfase is een inschatting gemaakt van het aantal benodigde vrachtwagens/werktuigen. In de sloopfase zullen er gemiddeld per dag 40 bewegingen zijn met bestelbussen/personenauto's. Hiervan is 60% lichtverkeer en 40% middelzwaar. In de sloopfase vinden

gemiddeld per dag twee bewegingen plaats met vrachtwagens/betonstorters (Zwaar verkeer). In navolgende tabel is dit schematisch weergegeven.

Tabel 1: Verkeersbewegingen sloopfase

Type verkeer	Transportbeweging per dag	Transportbeweging per week	Transportbewegingen per jaar
Licht verkeer	24	120	480
Middelzwaar verkeer	16	80	320
Zwaar verkeer	2	10	40

5.2.1.2 Mobiele werktuigen sloopfase

In de onderstaande tabel is de vereiste inzet van machines en werktuigen voor de sloop weergegeven. Voor de berekening van het brandstofverbruik is gebruik gemaakt van de gegevens van TNO 2021.

Tabel 2: Mobiele werktuigen sloopfase

Type werktuig	Bouwjaar	Brandstof	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik (liter/uur)	Adblue *	Draaiuren	Brandstofverbruik (liter/jaar)
Hijskraan	2020	Diesel	200	18,69	10,8	40	747,6
Graafmachine	2020	Diesel	60	5,98	7,17	40	239,2

*Het AdBlue-verbruik van nieuwere en grotere machines, met SCR wordt (conform rapport TNO 2021 R12305) ingeschat tussen 3% en 6% van het gemiddelde brandstofverbruik. Voor de worst-case is rekening gehouden met een AdBlue-verbruik van 3%.

5.2.2 Bouwfase

Voor de bouwfase van het plangebied zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Gemiddelde duur: 48 weken
- Werkbare dagen per jaar: 200

5.2.1.3 Verkeer bouwfase

Gedurende de bouwfase komen er verschillende soorten voertuigen naar de locatie. Onderstaande tabel geeft het aantal lichte, middelzware en zware transportbewegingen weer. Voor de verkeersbewegingen zijn de volgende

invoergegevens gehanteerd:

- Licht verkeer:
Op de bouwplaats komen enkele personenauto's en bedrijfsbusjes, bijvoorbeeld van de eigenaar van de woning of van werknemers die naar de bouwplaats komen om bouwwerkzaamheden te verrichten. Tijdens de gehele bouwfase blijven deze verkeersbewegingen aanwezig.
- Middelzwaar verkeer:
Gemiddeld zal er tijdens de bouwfase 16 keer per week sprake zijn van middelzwaar verkeer. Hieronder worden autobussen of vrachtwagens zonder oplegger gerekend.
- Zwaar verkeer:
Materialen en goederen zullen niet elke dag geleverd worden. Dit zal beperkt worden tot gemiddeld twee verkeersbewegingen per week. Een vrachtwagen zal bijvoorbeeld naar de bouwplaats rijden om materialen en goederen op te halen of af te leveren. Normaliter vindt het zwaar verkeer voornamelijk plaats tijdens de ruwbouwfase, maar omdat er uit wordt gegaan van een worst-case-scenario wordt hier geen onderscheid in gemaakt. De verkeersbewegingen voor het verplaatsen van de mobiele werktuigen van en naar het plangebied zijn verdisconteerd in de berekening.

Tabel 3: Verkeersbewegingen bouwfase

Type verkeer	Per dag	Transportbeweging per week	Transportbeweging per jaar
Licht verkeer	24	120	4.800
Middelzwaar verkeer	16	80	3.200
Zwaar verkeer	<1	4	192

5.2.1.4 Mobiele werktuigen bouwphase

In de onderstaande tabel is de vereiste inzet van machines en werktuigen voor de sloop weergegeven. Voor de berekening van het brandstofverbruik is gebruik gemaakt van de gegevens van TNO 2021.

Tabel 4: Mobiele werktuigen bouwphase

Type werktuig	Bouwjaar	Brandstof	Vermogen	Brandstofverbruik (liter/uur)	AdBlue *	Draaiuren	Brandstofverbruik (liter/jaar)
Betonstortter	2020	Diesel	200	18,69	11,22	20	374,0
Graafmachine	2020	Diesel	60	5,98	2,88	16	96,0
Betonpomp	2020	Diesel	200	18,69	11,22	20	374,0
Hijskraan	2020	Diesel	200	18,69	89,70	160	2.990,0

* Het AdBlue-verbruik van nieuwere en grotere machines, met SCR wordt (conform rapport TNO 2021 R12305) ingeschat tussen 3% en 6% van het gemiddelde brandstofverbruik. Voor de worst-case is rekening gehouden met een AdBlue-verbruik van 3%.

Omdat de sloop- en realisatiefase allebei in 1 jaar plaatsvinden zijn de mobiele werktuigen en verkeersbewegingen bij elkaar opgeteld. Hierbij is rekening gehouden met een sloopfase van 4 weken en 48 weken voor de realisatiefase.

Koude start

Een koude start is het fenomeen dat voertuigen met een koude motor meer emissie uitstoten dan voertuigen met een warme motor. Een koude opstart is beperkt van duur, zo'n 10 tot 30 seconden. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat voertuigen dan nog niet of nauwelijks van hun plek zijn vertrokken. Na ongeveer 2 uur stilstand is de motor weer koud. Mobiele werktuigen hoeven niet meegenomen te worden omdat deze vaak langer aanstaan en de verhouding tussen koude en warme emissie anders is dan bij voertuigen.

De locatie heeft 48 lichte en 32 middelzware verkeersbewegingen en 3 zware verkeersbewegingen per dag. De middelzware en zware verkeersbewegingen worden in deze niet meegenomen omdat vrachtwagens uit staan tijdens het aanvoeren/lossen en binnen twee uur weer weg zijn. Voor de verkeersbewegingen wordt de helft meegenomen voor de koude start omdat de motoren van de voertuigen bij aankomst altijd warm zijn. Er wordt in dit scenario ervan uitgegaan dat de lichte voertuigen die op het terrein aankomen, langer dan 2 uur stilstaan en er dus 24 lichte verkeersbewegingen per dag wordt ingevuld.

In onderstaande tabel zijn de verkeersbewegingen van de sloop- en realisatie fase opgeteld gedurende 1 jaar.

Tabel 5: Totale verkeersgeneratie sloop- en realisatiefase

Type verkeer	Transportbewegingen per jaar	Koude start
Licht verkeer	5.280	2.640
Middelzwaar verkeer	3.520	-
Zwaar verkeer	232	-

In onderstaande tabel zijn de benodigde mobiele werktuigen weergegeven voor de sloop- en realisatiefase. Voor de berekening van het brandstofverbruik is gebruik gemaakt van de gegevens van TNO 2021.

Tabel 6: Totale benodigde mobiele werktuigen sloop- en realisatiefase

Type werktuig	Bouwjaar	Brandstof	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik (liter/uur)	Adblue*	Draaiuren	Brandstofverbruik (liter/jaar)
Betonstortter	2020	Diesel	200	18,69	12	20	374,0
Graafmachine	2020	Diesel	60	5,98	11	56	335,0
Betonpomp	2020	Diesel	200	18,69	12	20	374,0
Hijskraan	2020	Diesel	200	18,69	113	200	3.738,0

* Het AdBlue-verbruik van nieuwere en grotere machines, met SCR wordt (conform rapport TNO 2021 R12305) ingeschat tussen 3% en 6% van het gemiddelde brandstofverbruik. Voor de worst-case is rekening gehouden met een AdBlue-verbruik van 3%.

5.3 Emissie gebruiksfase

In de gebruiksfase dient er rekening gehouden te worden met de uitstoot ontstaan door de verkeersgeneratie van en naar de locatie en de uitstoot die ontstaat bij het gebruik van de woningen.

5.3.1 Verkeer gebruiksfase

De beoogde situatie voorziet op het ontwikkelen van 31 nieuwe appartementen, waarvan 7 woningen (23%) sociale huurwoningen zullen zijn. De overige woningen zullen beschikbaar zijn voor zowel huur- als koopopties in de midden sector (63%) en de dure sector (14%). Voor de overige woningen wordt uitgegaan van de worst-case-scenario.

Gemeente Deurne is gecategoriseerd tot een 'weinig stedelijke' gemeente. De locatie bevindt zich in een rest bebouwde kom. De locatie is gelegen aan de Blasiusstraat 7-9, een geasfalteerde doorgaande weg. De ontsluitingsroutes van de Blasiusstraat loopt in oostelijke richting over in Griendtsveenseweg en in westelijke richting over in Hagelkruisweg/Zeilbergsestraat.

Volgens de CROW-brochure heeft een huurappartement in de goedkope sector een verkeersgeneratie van gemiddeld 4,1 verkeersbewegingen per dag. Voor de 7 sociale huurwoningen (23%) komt dit uit op 28,7 verkeersbewegingen per dag. Volgens de CROW-brochure heeft een huurappartement in de midden sector een verkeersgeneratie van gemiddeld 4,1 verkeersbewegingen per dag. Voor 8 appartementen (25%) komt uit op 32,8 verkeersbewegingen per dag. Voor een koopappartement in de midden sector geldt een verkeersgeneratie van 6 verkeersbewegingen per dag. Voor 6 midden middel dure koop en 6 hoog middel dure koop appartementen (38%) komt dit uit op 72 verkeersbewegingen per dag. Volgens de CROW-brochure heeft een koopappartement in de dure sector een verkeersgeneratie van gemiddeld 7,4 verkeersbewegingen per dag. Voor 4 appartementen (14%) komt uit op 29,6 verkeersbewegingen per dag. Voor de twee woonblokken komt dit uit op circa 163,1 verkeersbewegingen per dag.

Tabel 7: Overzicht verkeersbewegingen

Type appartement	Verkeersbewegingen per dag	Aantal appartementen	Totaal
Huur appartement - goedkoop	4,1	7	28,7
Huur appartement - midden	4,1	8	32,8
Koop appartement - midden	6,0	12	72,0
Koop appartement - duur	7,4	4	29,6
Totaal lichte verkeersbewegingen per dag		31	163,1
Zware vrachtwagenbewegingen per dag	0,02	31	0,62

De verkeersgeneratie zal in de beoogde situatie dus beduidend afnemen, aangezien de verkeersgeneratie van de bestaande discotheek volledig komt te vervallen. De Blasiusstraat kan de toekomstige verkeersbewegingen dus goed opvangen. De locatie beschikt daarnaast over een brede inrit met daarachter voldoende manoeuvreer- en parkeerruimte, waardoor geen sprake zal zijn van obstructie op de openbare weg en de doorstroming niet in gevaar komt.

Koude start

Een koude start is het fenomeen dat voertuigen met een koude motor meer emissie uitstoten dan voertuigen met een warme motor. Een koude opstart is beperkt van duur, zo'n 10 tot 30 seconden. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat voertuigen dan nog niet of nauwelijks van hun plek zijn vertrokken. Na ongeveer 2 uur stilstand is de motor weer koud. Mobiele werktuigen hoeven niet meegenomen te worden omdat deze vaak langer aanstaan en de verhouding tussen koude en warme emissie anders is dan bij voertuigen.

De locatie heeft 163,1 lichte en 0,64 zware verkeersbewegingen per dag. Als gemiddelde kan worden gehanteerd 0,02 vrachtautobewegingen per woning conform CROW. De zware verkeersbewegingen worden in deze niet meegenomen omdat deze vrachtwagens uit staan tijdens het aanvoeren/lossen en binnen twee uur

weer weg zijn. Voor de verkeersbewegingen wordt de helft meegenomen voor de koude start omdat de motoren van de voertuigen bij aankomst altijd warm zijn. Er wordt in dit scenario ervan uit gegaan dat de lichte voertuigen die op het terrein aankomen, langer dan 2 uur stilstaan en er dus 81,5 lichte verkeersbewegingen per dag wordt ingevuld.

5.3.2 Stookinstallaties gebruiksfase

Voor nieuwe woningen en gebouwen geldt sinds 1 juli 2018 een aansluitverbod. Het is niet toegestaan om voor de nieuwe (burger)woning een gasaansluiting te realiseren, waardoor er ook geen sprake zal zijn van uitstoot van stikstof vanuit stookinstallaties. Uit de 'Handboek werken met AERIUS Calculator, d.d. 26 juli 2023, versie 2022.2', volgt dat deze woningen in dat geval geen stikstofemissie veroorzaken.

6. Conclusie



In dit stikstofdepositieonderzoek is voor het initiatief, de te verwachten stikstofdepositie ter plaatse van de omliggende Natura 2000-gebieden berekend ten aanzien van de referentie-, sloop-, realisatie- en gebruiksfase. Uit de berekening blijkt dat beoogde plannen geen extra depositie veroorzaken boven de 0,00 mol/ha/jr. op de Natura 2000-gebieden.

De invoergegevens en rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlage van dit rapport.

7. Bijlagen

Bijlage 1: AERIUS-berekening sloop- en realisatiefase

Bijlage 2: AERIUS-berekening gebruiksfase

