

Voortoets stikstofdepositie

Herinrichting bochten Karstraat Huissen

Gemeente Lingewaard



Gegevens over het plan:

Plannaam: Voortoets stikstofdepositie Herinrichting bochten Karstraat Huissen
Datum: 2 oktober 2019
Projectnummer Buro SRO: 29.30.12

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: Gemeente Lingewaard

Gegevens Buro SRO:

Projectleider Buro SRO: Dhr. L. Arends
Bezoekadres vestiging Arnhem: Sweerts de Landasstraat 50
6814 DG te Arnhem
Telefoon: 026 – 35 23 125
E-mail: arnhem@buro-sro.nl
Internet: www.Buro-SRO.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Doelstelling onderzoek	5
1.2	Projectbeschrijving	5
1.3	Maatgevende Natura 2000-gebieden.....	6
Hoofdstuk 2	Wettelijk kader	7
2.1	Landelijke wet- en regelgeving	7
2.2	Voortoets.....	7
2.3	Passende beoordeling	7
Hoofdstuk 3	Berekeningssystematiek.....	8
3.1	Gebruikt rekenmodel.....	8
3.2	Input rekenmodel	8
3.2.1	Bestaand gebruik.....	8
3.2.2	Toekomstig gebruik.....	9
3.2.3	Aanlegfase.....	9
Hoofdstuk 4	Resultaten berekening	12
4.1	Huidig gebruik	12
4.2	Toekomstig gebruik.....	14
4.3	Aanlegfase.....	15
Hoofdstuk 5	Samenvatting en conclusies	17

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling onderzoek

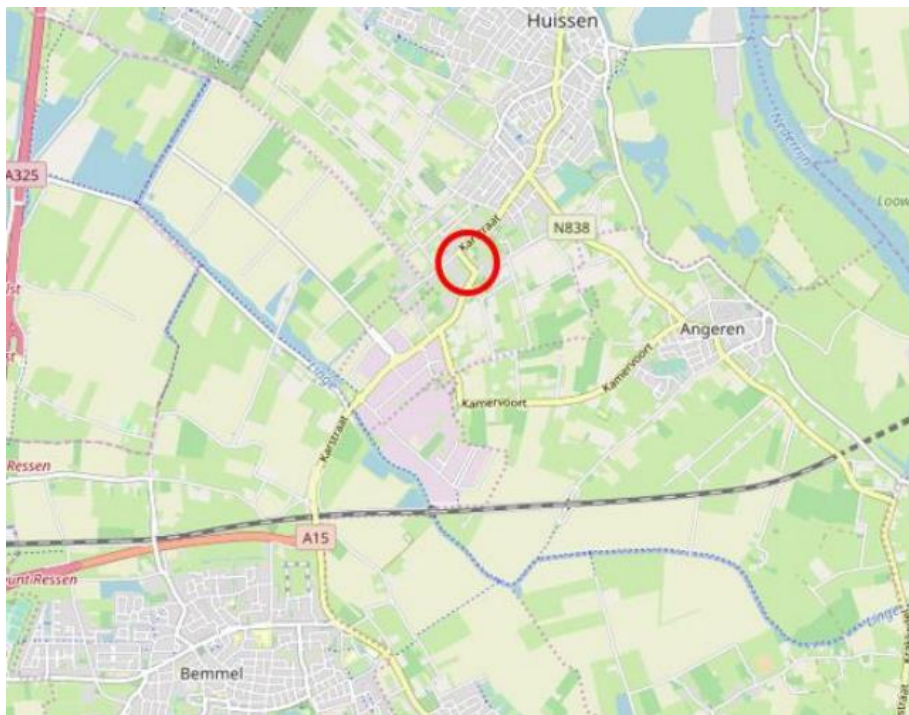
De gemeente Lingewaard is voornemens de Karstraat in Huissen te reconstrueren met als doel de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij worden ook aangrenzende gebouwen gesloopt en verderop teruggebouwd. Het toekomstige gebruik en de aanlegfase van dit project zorgen voor een stikstofuitstoot. Doel van dit onderzoek is toetsing van mogelijke (negatieve) effecten op Natura 2000 gebieden, als gevolg van de activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt, aan de Wet natuurbescherming.

Ten behoeve van een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming is de toekomstige gewenste situatie gemodelleerd op basis van de aangeleverde gegevens door de opdrachtgever, ervaringscijfers en kengetallen. De depositie is op de omliggende Natura 2000 gebied berekend en getoetst of het plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Voorliggende rapportage geeft een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten en rekenmethodiek, de berekende resultaten en de conclusie.

1.2 Projectbeschrijving

Het plangebied betreft een deel van de Karstraat en aangrenzende gronden. Onderstaande afbeelding toont de ligging van het plangebied in de omgeving.



Ligging van het plangebied

De gemeente Lingewaard is voornemens de Karstraat in Huissen te reconstrueren met als doel de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Concreet worden de twee bochten in de weg verbreed en aan weerszijden worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Ten behoeve van de verbreding van de weg maakt de sloop van de aanwezige bebouwing ter plaatse onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan. Ter compensatie worden de twee woningen in de zuidelijke bocht herbouwd op naastgelegen perceel en in de noordelijke bocht twee vrijstaande woningen en een kantoor van 250 m² met daarboven 4 appartementen.

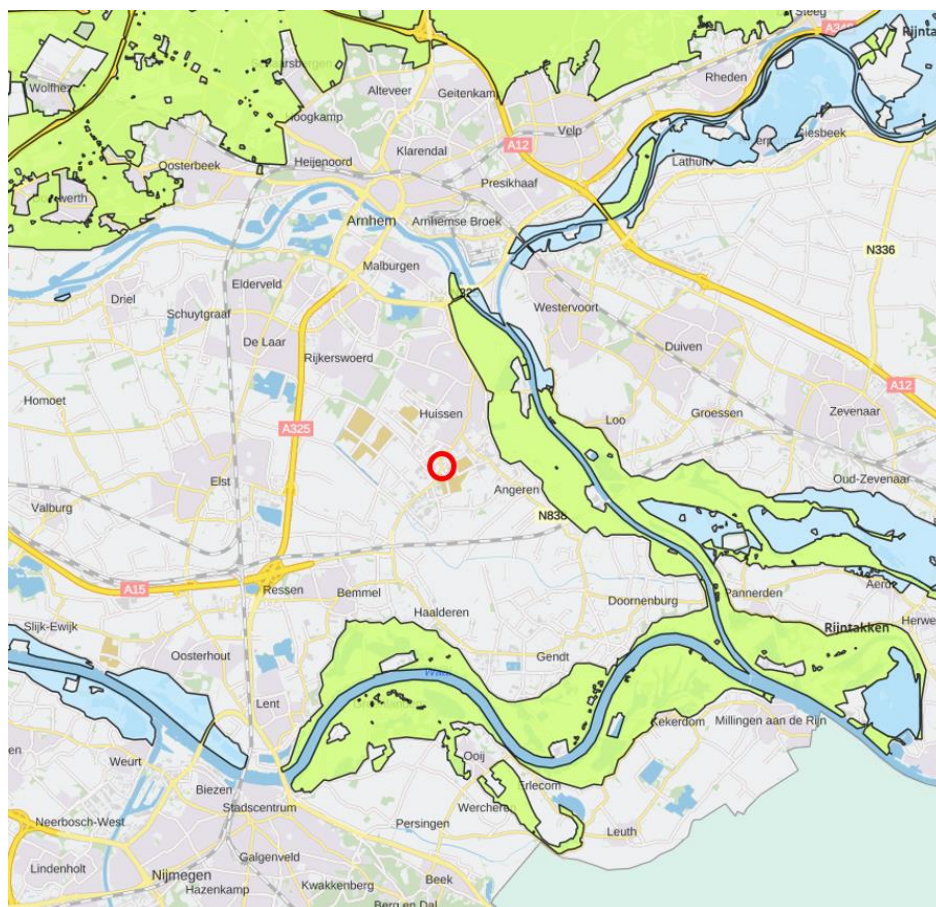
1.3 Maatgevende Natura 2000-gebieden

Voor het uitvoeren van de stikstofdepositieberekening moet rekening gehouden worden met Natura 2000 gebieden binnen een straal waarbinnen een relevante bijdrage vanwege een plan verwacht kan worden. Voor dit project is vanwege de aard en omvang een straal van 10 km genomen. Het gaat hierbij om het Natura 2000-gebieden:

Naam gebied	Afstand tot plangebied	Datum aanwijzing
Rijntakken	1,3 km	April 2014
Veluwe	9 km	Juni 2014

Maatgevende Natura 2000 gebieden

Van bovenstaande gebieden wordt in dit rapport in beeld gebracht wat de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling is op de stikstofdepositie. Op de afbeelding hieronder zijn het plangebied en de betreffende Natura 2000-gebieden weergegeven.



Ligging plangebied in relatie tot de maatgevende Natura 2000-gebieden

Voortoets stikstofdepositie Herinrichting bochten Karstraat Huissen

Hoofdstuk 2 Wettelijk kader

2.1 Landelijke wet- en regelgeving

In het kader van de toets aan de Wet Natuurbescherming wordt bepaald of een project of plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Voor plannen en projecten dient middels een voortoets, eventueel gevolgd door een passende beoordeling, getoetst te worden of het plan mogelijk significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen die gelegen zijn binnen omliggende Natura 2000-gebieden. De beoordeling van plannen, projecten en andere handelingen is uitgewerkt in paragraaf 2.3 van de Wet natuurbescherming. Met het verdwijnen van het Programma Aanpak Stikstof is de ontwikkelingsruimte en standaard grenswaarde voor projecten niet meer beschikbaar.

2.2 Voortoets

Een voortoets heeft tot doel te onderzoeken of er sprake kan zijn van significante gevolgen voor beschermde Natura 2000 gebieden. De significantie van de gevolgen voor een gebied als gevolg van een plan worden afgezet tegen de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. De instandhoudingsdoelstellingen zijn neergelegd in het aanwijzingsbesluit en zijn uitgewerkt in het beheerplan voor dat gebied. Wanneer een plan of project gevolgen heeft voor het gebied, maar de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet in gevaar brengt, zijn significante gevolgen uitgesloten. Bij de voortoets wordt bekeken of het bestemmingsplan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben. In hoeverre stikstofdepositie voor significante gevolgen op Natura 2000-gebieden kan zorgen, wordt in eerste instantie bepaald door te bezien of de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt tot een toename van stikstofdepositie leiden. Van plannen die ten opzichte van de feitelijke situatie geen toename van de stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats waarvan de Kritische Depositie Waarde (KDW) wordt overschreden, zijn significante gevolgen met zekerheid uit te sluiten. In dat geval hoeft geen passende beoordeling te worden opgesteld. Als uit de voortoets blijkt dat de realisatie van de in het plan opgenomen ontwikkelingsmogelijkheden wel leidt tot een toename van stikstofdepositie op één of meer in het kader van Natura 2000 beschermde stikstofgevoelige habitats waarvan de KDW al wordt overschreden of door de toename van de stikstofdepositie kan worden overschreden, moet wel een passende beoordeling worden opgesteld.

2.3 Passende beoordeling

Wanneer een plan significante negatieve gevolgen kan hebben, moet het bestuursorgaan ingevolge de Wet natuurbescherming een passende beoordeling opstellen vóórdat het plan kan worden vastgesteld. Deze passende beoordeling moet de zekerheid geven dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast. Het bestemmingsplan zal rekening moeten houden met de in het aanwijzingsbesluit voor het betrokken gebied vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen en de wijze waarop deze zijn uitgewerkt in het voor het gebied vastgestelde beheerplan. Als het bevoegd gezag (in veel gevallen Provinciale Staten) op grond van de passende beoordeling niet de vereiste zekerheid heeft verkregen dat een plan de natuurlijke kenmerken niet zal aantasten, kan het plan in beginsel niet worden vastgesteld. Dat is alleen anders als er geen alternatieve oplossingen beschikbaar zijn, sprake is van dwingende redenen van openbaar belang en compenserende maatregelen worden getroffen, dan kan een plan toch worden vastgesteld.

Hoofdstuk 3 Berekeningssystematiek

3.1 Gebruikt rekenmodel

De rekenkern van AERIUS wordt gevormd door het Operationeel Prioritaire Stoffen model (OPS) van het RIVM. Dit model berekent de verspreiding van stikstof door de lucht en de depositie. OPS houdt daarbij rekening met verschillende factoren die de verspreiding en depositie van stikstof beïnvloeden, bijvoorbeeld de windrichting en -kracht, de ruwheid van het terrein en de hoogte van de vegetatie. Voor wegverkeer wordt gebruikt gemaakt van Standaard Rekenmethode 2 (SRM2). Daarmee sluit AERIUS aan op de modellering in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit.

3.2 Input rekenmodel

Belangrijk voor elk rekenmodel is de kwaliteit van de input. In deze paragraaf wordt voor elk onderdeel de bijbehorende uitgangspunten beschreven en onderbouwd.

3.2.1 Bestaand gebruik

Voor het berekenen van de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op de beschermde natuurgebieden is het noodzakelijk het bestaande en toegestane gebruik te modeleren. Hiervoor geldt als peildatum de datum waarop het definitieve aanwijzingsbesluit van het desbetreffende Natura 2000-gebied is genomen. In tabel 1 is voor elk gebied het vaststellingsbesluit gegeven.

Verkeersbewegingen

De Karstraat ligt in het plangebied. Op basis van gegevens van de gemeente zijn de huidige verkeersaantallen per etmaal (en omgerekend naar jaarlijkse cijfers) over deze weg als volgt:

Type verkeer	Gem. aantal per etmaal	Gem. aantal per jaar
Licht	9.818	3.583.570
Middel zwaar	840	306.600
Zwaar	334	121.910

Daarnaast zijn er in de huidige situatie twee twee-onder-een kap woningen, een vrijstaande woning en een gebouw ten behoeve van kantoor/horeca aanwezig die verkeer genereren. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van deze functies is uitgegaan van 8 verkeersbewegingen van licht verkeer per dag per woning. Daarnaast is uitgegaan van 17,7 verkeersbewegingen per dag per 100 m² kantoor/horeca (maximaal kengetal voor een kantoor conform publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van het CROW). Dit zorgt voor 87 verkeersbewegingen van licht verkeer vanwege de kantoor/horeca functies.

Verbrandingsinstallaties

De woningen en het gebouw dat wordt gebruikt als kantoor/horeca worden met gasverbrandingsinstallaties verwarmd. Hiervoor zijn de standaardwaarden van Aeries gebruikt om de uitstoot te bepalen. De gebouwen zijn als een vlakbron ingetekend.

De functie van het plangebied is gebaseerd op de opgave van de initiatiefnemer en gecontroleerd met behulp van luchtfoto's en indien van toepassing de aanwezige vergunningen.

3.2.2 Toekomstig gebruik

Verkeersbewegingen

Met betrekking tot het beoogde plan is het van belang te kijken naar het toekomstige aantal verkeersbewegingen. Op basis van gegevens van de gemeente zijn de toekomstige verkeersaantallen per etmaal (en omgerekend naar jaarlijkse cijfers) over deze weg als volgt:

Type verkeer	Gem. aantal per etmaal	Gem. aantal per jaar
Licht	10.143	3.702.195
Middel zwaar	822	300.030
Zwaar	372	135.780

Daarnaast zorgen de toekomstige woningen, appartementen en het kantoor voor verkeersbewegingen. Voor de woningen en appartementen is uitgegaan van 8 verkeersbewegingen van licht verkeer per dag per woning. Daarnaast is uitgegaan van 17,7 verkeersbewegingen per dag per 100 m² kantoor (maximaal kengetal voor een kantoor conform publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van het CROW). Dit zorgt voor 45 verkeersbewegingen van licht verkeer vanwege het toekomstige kantoor.

Verkeersbewegingen worden in Aeries als lijnbronnen weergegeven. Deze lijnbronnen worden ingetekend van de woning tot het punt waar de verkeersbewegingen opgaan in het algemene verkeer.

Overige bronnen

De toekomstige woningen en het kantoor worden gasloos uitgevoerd. Daarmee is er geen sprake van een verbrandingsinstallatie in het huis. Mogelijke stikstofuitstoot door de toekomstige woningen en bijgebouwen is kleinschalig en incidenteel en daardoor niet modelleerbaar.

3.2.3 Aanlegfase

Naast het toekomstig gebruik is ook de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase van het project van belang. Bij de realisatie van woning zijn gedurende korte tijd werktuigen en machines van de bouwer in het plangebied aanwezig, ook de verkeersbewegingen van de werklieden van en naar de bouwplaats geven een korte toename van stikstof emissie. Van een deel van de machines (handgereedschap, snelbouwkransen, liften) wordt ervan uitgegaan dat deze elektrisch zijn en dus geen stikstofuitstoot veroorzaken. Voor de daadwerkelijke aanleg is nog geen bestek gemaakt. Daarom is er op basis van vergelijkbare projecten en ervaringen elders een zo goed mogelijke raming gemaakt van de activiteiten die zorgen voor stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase. In deze berekening is ervan uitgegaan dat de aanlegfase van het project 1 jaar duurt.

Verkeersbewegingen Karstraat

Omdat gedurende de aanlegfase de Karstraat niet of beperkt te gebruiken is voor doorgaand verkeer, is het aantal verkeersbewegingen over deze weg in de aanlegfase ook vergeleken met het huidige aantal verkeersbewegingen. Er wordt uitgegaan van 6 weken waarin de Karstraat niet toegankelijk is voor verkeer. Door het huidige jaarlijks aantal verkeersbewegingen te verminderen met 42 maal (6 weken x 7 dagen) het huidige dagelijks aantal verkeersbewegingen, is het jaarlijks aantal verkeersbewegingen in de aanlegfase bepaald. Dit komt neer op onderstaande verkeersaantallen.

Type verkeer	Gem. aantal per jaar
Licht	3.171.214
Middel zwaar	271.320
Zwaar	107.882

Voortoets stikstofdepositie Herinrichting bochten Karstraat Huissen

Verkeersbewegingen worden in Aerius als lijnbronnen weergegeven. Deze lijnbronnen worden ingetekend van de woning tot het punt waar de verkeersbewegingen opgaan in het algemene verkeer.

Mobiele werktuigen

Er zijn mobiele werktuigen nodig voor het aanpassen van de bochten in de Karstraat en het realiseren van de woningen en het pand met appartementen en kantoor. Voor het invoeren van de mobiele werktuigen is een inschatting gemaakt van het aantal draaiuren, type machine en leeftijd van het materiaal waarmee de uitstoot NOx door Aerius is bepaald. De uitstoot van de mobiele werktuigen wordt in Aerius als een vlakbron ingetekend, op de locatie van de aan te passen weg en de in aanbouw zijnde woningen. De overige machines zoals vrachtwagens voor de aan- en afvoer van materieel vallen onder de verkeersbewegingen.

Onderstaande tabel toont de ingevoerde mobiele werktuigen.

Type werktuig	Vermogen (kWh)	Bouwjaar	Draaiuren per jaar
<i>Aanleg gebouwen</i>			
Mobiele graafmachine	100	2012	24
Dumper	75	2009	24
Mini graver	28	2013	48
Hijskraan	200	2009	12
Ruw terrein heftruck	60	2012	15
Trilplaat/stamper	10	2012	10
Betonpomp	200	2011	5
<i>Wegaanleg</i>			
Asfaltspreidmachine	100	2006	40
Wals	50	1999	40
Veeg-/Zuigwagen	200	2011	40
Kleefwagen	200	2011	40
Laadschop	100	2011	64
Dumper	75	2009	64
Mobiele graafmachine	100	2012	64

Vermogen

Voor elk werk wordt door een bouwer normaal gesproken een machine ingezet met het laagste vermogen dat werkbaar is voor de uitvoering. Dit omdat machines met een hoger vermogen meer brandstofverbruik hebben. Bij de selectie van het vermogen is dan ook gekozen voor een gemiddeld vermogen passend bij het werk.

Bouwjaar

Voor wat betreft het bouw jaar is gekeken naar de gemiddelde levensduur van de gebruikte werktuigen. Hierbij is aangesloten bij de mediane levensduur (TNO-rapport 2009) van de betreffende werktuigen, afgerond op hele jaren. Het jaar van uitvoering minus de levensduur geeft een goede raming van het gemiddelde bouwjaar van de gebruikte machines.

Draaiuren

Het aantal draaiuren is op basis van vergelijkbare projecten bepaald en waar nodig omgerekend naar de locatiespecifieke omstandigheden.

Verkeersbewegingen als gevolg van werkzaamheden

Tijdens de aanlegfase zal er sprake zijn van verkeersbewegingen door de werklieden die met de wegaanleg en de bouw van de woningen bezig zijn. Bij de gemaakte inschatting van het aantal verkeersbewegingen van licht

Voortoets stikstofdepositie Herinrichting bochten Karstraat Huissen

verkeer is er rekening mee gehouden dat werklieden met werkbusjes arriveren, waarbij er meerdere werklieden in één werkbus zitten. Daarnaast zorgen de aan- en afvoer van materiaal en de mobiele werktuigen voor verkeersbewegingen door middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. De schatting van de verkeersbewegingen in de aanlegfase is weergegeven in onderstaande tabel.

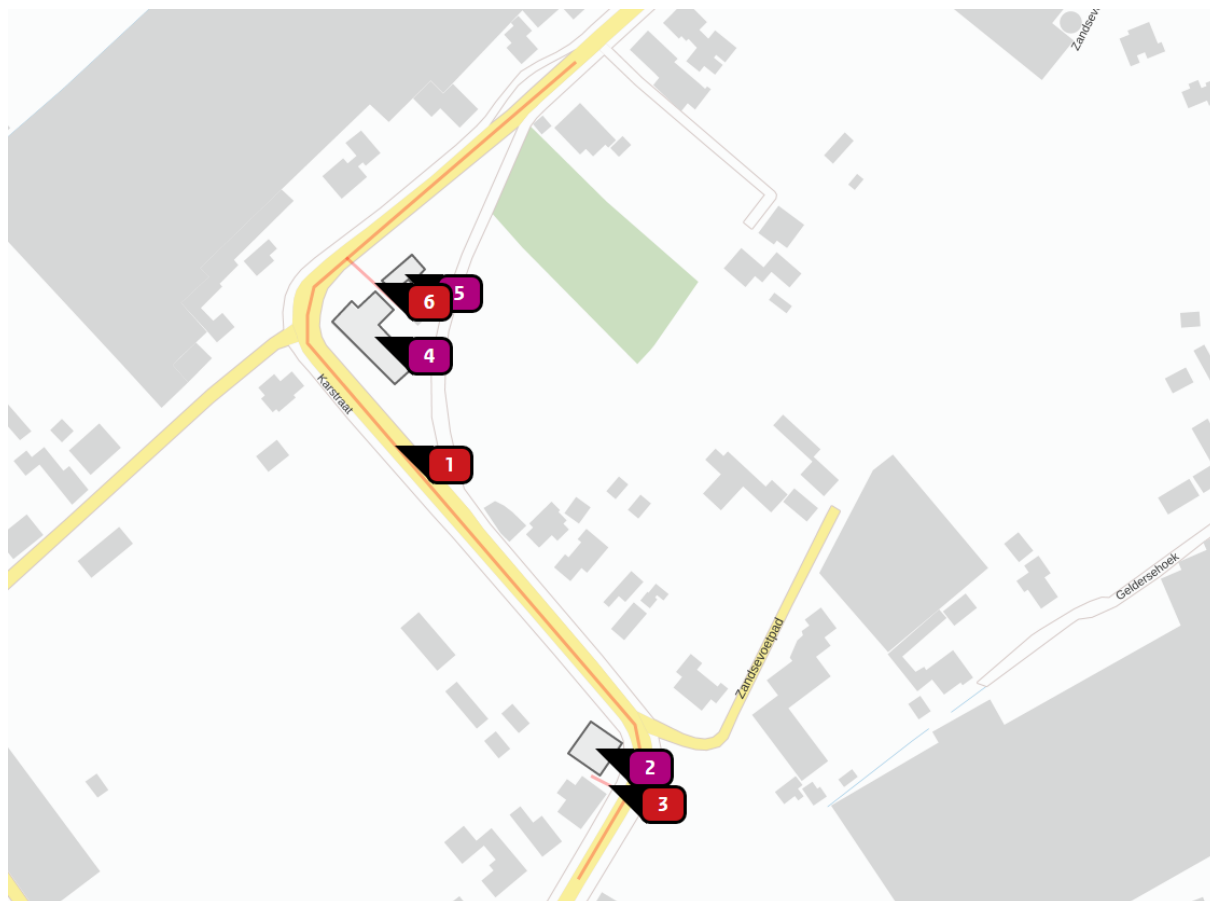
Type verkeer	Gem. aantal per jaar
Licht	1.440
Middel zwaar	106
Zwaar	190

Verkeersbewegingen worden in Aeries als lijnbronnen weergegeven. Deze lijnbronnen worden ingetekend van de woning tot het punt waar de verkeersbewegingen opgaan in het algemene verkeer.

Hoofdstuk 4 Resultaten berekening

4.1 Huidig gebruik

In het model is het huidige gebruik ingevoerd. Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed zijn op de stikstofdepositie van het initiatief. Bron 1 betreft het wegverkeer over de Karstraat. Bron 2 betreft de uitstoot vanwege verbrandingsinstallaties van de tweekapper (Karstraat 48 en 48a) en bron 3 betreft de verkeersbewegingen van die woningen. Bron 4 en 5 zijn de verbrandingsinstallaties van het gebouw met kantoor en horeca en de woning aan de Karstraat 55. Bron 6 betreft de verkeersbewegingen behorende bij bron 4 en 5.



Afbeelding ingevoerde bronnen Aerius gebruiksfase

Huidige emissies door verkeersbewegingen

Met betrekking tot het wegverkeer over bron 1, 3 en 6 (conform paragraaf 3.2.1) betreft de uitstoot van NOx 1.003,1 kg/j, zie navolgende tabel.

Nr. Bron	Naam	Uitstoot NOx in kg/j	Uitstoot NH ₃ in kg/j
1	Wegverkeer Karstraat	1.002,8	0,0
3	Wegverkeer tweekapper	0,0	0,0
6	Wegverkeer woning, kantoor en horeca	0,3	0,0
Totaal		1.003,1	0,0

Voortoets stikstofdepositie Herinrichting bochten Karstraat Huissen

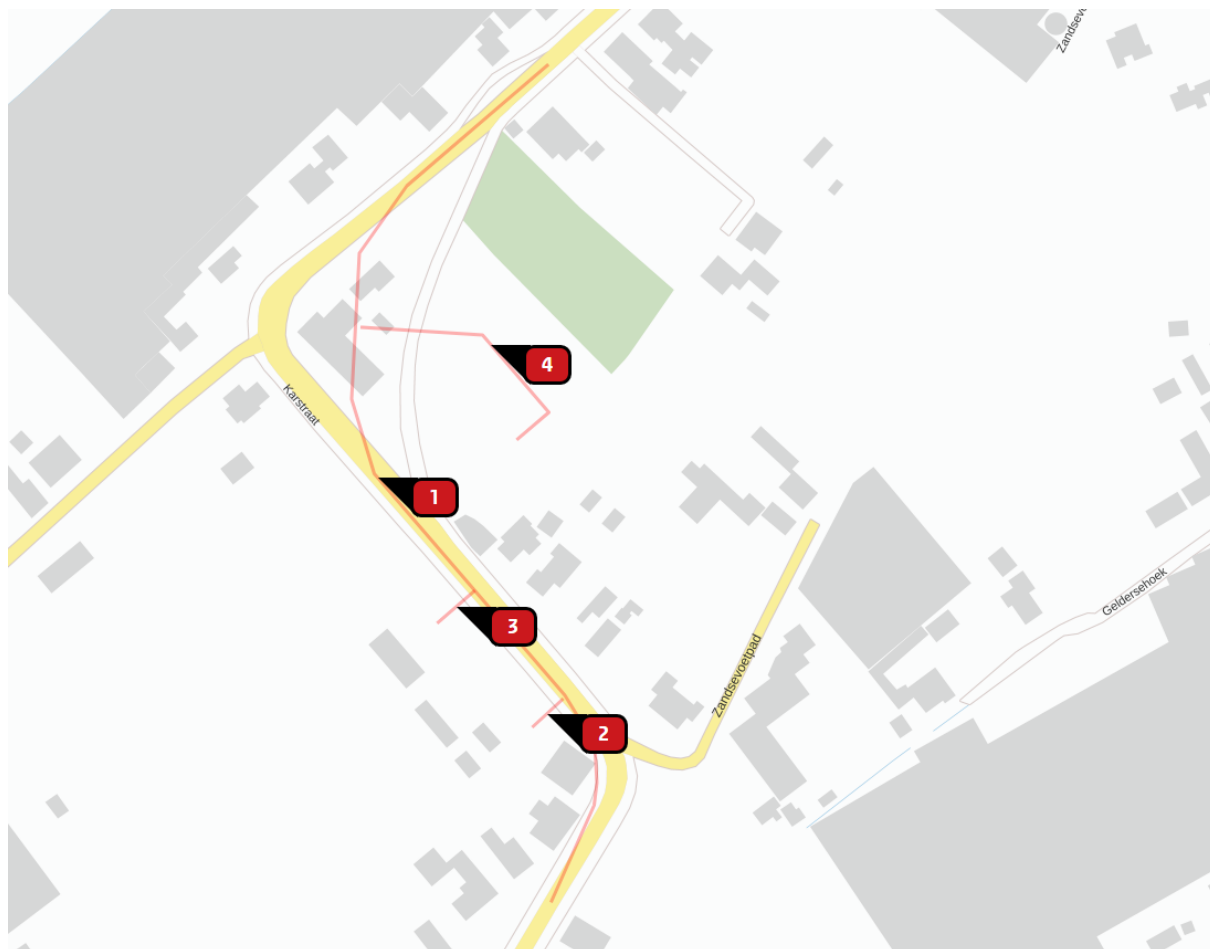
Huidige emissies door verbrandingsinstallaties

Met betrekking tot de verbrandingsinstallaties van bron 2, 4 en 5 (conform paragraaf 3.2.1) betreft de uitstoot van NOx 86,5 kg/j.

Nr. Bron	Naam	Uitstoot NOx in kg/j	Uitstoot NH ₃ in kg/j
2	Tweekapper	4,3	0,0
4	Kantoor en horeca	79,2	0,0
5	Woning Karstraat 55	3,0	0,0
Totaal		86,5	0,0

4.2 Toekomstig gebruik

In het model is de beoogde situatie ingevoerd. Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed zijn op de stikstofdepositie van het initiatief. Bron 1 betreft het wegverkeer over de Karstraat. Bron 2, 3 en 4 betreft de verkeersbewegingen van de woningen, appartementen en het kantoor.



Afbeelding ingevoerde bronnen Aerius gebruiksfase

Toekomstige emissies door verkeersbewegingen

Met betrekking tot het wegverkeer (conform paragraaf 3.2.2) betreft de uitstoot van NO_x 943,0 kg/j, zie navolgende tabel.

Nr. Bron	Naam	Uitstoot NO _x in kg/j	Uitstoot NH ₃ in kg/j
1	Wegverkeer Karstraat	941,9	0,0
2	Wegverkeer zuidelijke nieuwe woning	0,0	0,0
3	Wegverkeer middelste nieuwe woning	0,0	0,0
4	Wegverkeer woningen en kantoor	1,1	0,0
Totaal		943,0	0,0

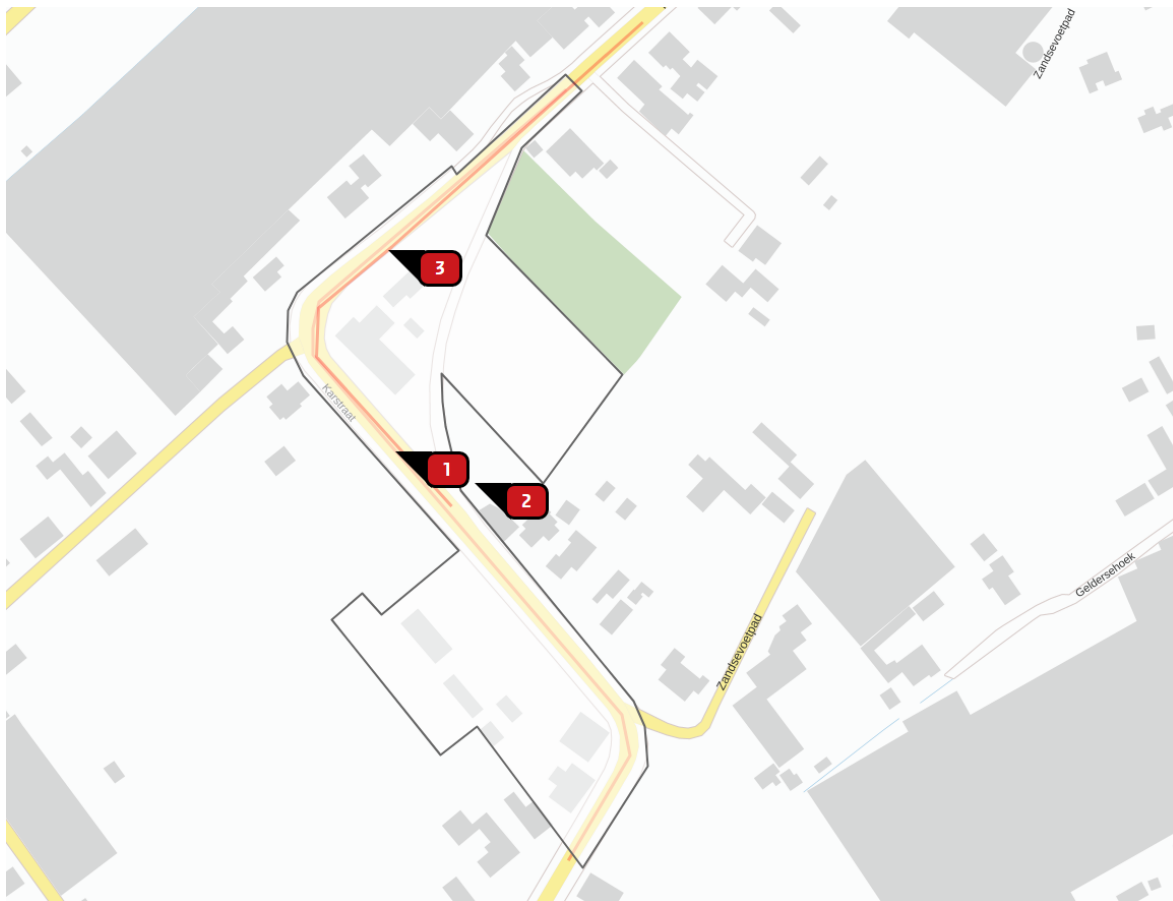
Stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden

Vergeleken met het huidige gebruik zorgt de uitstoot van NO_x als gevolg van het toekomstig gebruik niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebieden.

Voortoets stikstofdepositie Herinrichting bochten Karstraat Huissen

4.3 Aanlegfase

Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed zijn op de stikstofdepositie van het initiatief tijdens de aanlegfase. Bron 1 betreft het gebruikelijke verkeer over de Karstraat. Bron 2 betreft de mobiele werktuigen die nodig zijn voor de wegaanleg en de bouw van de nieuwe gebouwen. Bron 3 betreft de verkeersbewegingen als gevolg van de werkzaamheden.



Afbeelding ingevoerde bronnen Aeries aanlegfase

Toekomstige emissies door verkeersbewegingen

Uit navolgende tabellen volgt dat door de verkeersbewegingen in de aanlegfase (conform paragraaf 3.2.3) de uitstoot van NO_x toeneemt met 887,8 kg/j.

Nr. Bron	Naam	Uitstoot NO _x in kg/j	Uitstoot NH ₃ in kg/j
1	Wegverkeer Karstraat	887,4	0,0
3	Wegverkeer aanleg	0,4	0,0
Totaal		887,8	0,0

Toekomstige emissies door mobiele werktuigen

Uit navolgende tabellen volgt dat door de mobiele werktuigen in de aanlegfase (conform paragraaf 3.2.3) de uitstoot van NOx toeneemt met 88,0 kg/j.

Type werktuig	Uitstoot Nox in kg/jaar	Uitstoot NH ₃ in kg/jaar
<i>Aanleg gebouwen</i>		
Mobiele graafmachine	4,2	0,0
Dumper	3,2	0,0
Mini graver	4,4	0,0
Hijskraan	4,3	0,0
Ruw terrein heftruck	2,2	0,0
Trilplaat/stamper	0,1	0,0
Betonpomp	1,8	0,0
<i>Wegaanleg</i>		
Asfaltspreidmachine	7,9	0,0
Wals	4,9	0,0
Veeg-/Zuigwagen	14,4	0,0
Kleefwagen	14,4	0,0
Laadschop	13,4	0,0
Dumper	8,6	0,0
Mobiele graafmachine	4,2	0,0
Totaal	88,0	0,0

Stikstofdepositie de Natura 2000-gebieden

Vergeleken met het huidige gebruik zorgt de uitstoot van NOx als gevolg van de mobiele werktuigen en de verkeersbewegingen in de aanlegfase niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebieden.

Hoofdstuk 5 Samenvatting en conclusies

De berekening ten behoeve van de Wet natuurbescherming is uitgevoerd in het kader van een aanpassing van de bestemming. Het plan voorziet in een herstructurering van de Karstraat, het slopen van 3 woningen en een gebouw met kantoor en horecafuncties en het herbouwen van 4 woningen en een kantoorpand met 4 appartementen erboven.

In de huidige situatie zorgt het verkeer over de Karstraat en de verkeersbewegingen van en naar de functies in het plangebied voor een uitstoot NOx van 1003,1 kg/j. De verbrandingsinstallaties van de woningen en het gebouw met horeca/kantoorfuncties zorgt voor een uitstoot NOx van 86,5 kg/j.

De uitstoot (NOx) wordt 943 kg/j als gevolg van het verkeer over de Karstraat in de toekomstige situatie en de verkeersbewegingen van en naar de toekomstige functies in het plangebied. Er zijn geen andere bronnen die in de toekomstige situatie voor stikstofuitstoot zorgen. Vergeleken met het huidig gebruik zorgt de uitstoot van NOx als gevolg van het toekomstig gebruik niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebieden.

De aanlegfase zal 6 weken in beslag nemen. Op basis van de inschatting van de activiteiten die stikstofuitstoot met zich meebrengen, is de Aeriusberekening ingevoerd. Tijdens de aanlegfase zal de emissie NOx als gevolg van de verwachte verkeersbewegingen van de werklieden en het verkeer over de Karstraat 887,8 kg/j bedragen. Als gevolg van het ingeschatte gebruik van mobiele werktuigen betreft de emissie NOx 88,0 kg/j in de aanlegfase. Vergeleken met het huidig gebruik zorgt de uitstoot van NOx als gevolg van de mobiele werktuigen en de verkeersbewegingen in de aanlegfase niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebieden.

Als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied waarvoor de berekeningen zijn uitgevoerd neemt de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden zowel in de gebruiksfase als in de aanlegfase niet toe. Er is dus geen sprake van significante effecten op beschermde Natura 2000 gebieden, het aanvragen van een Wnb-vergunning is daarom niet nodig voor dit project.



buro-sro.nl