

Bouwhistorisch onderzoek

Herbestemming Jodenstraat 2 te Echt



Opdrachtgever: [REDACTED]
Projectnummer: 21049
Status: Omgevingsvergunning aanvraag
Datum: 11-12-2023
Locatie: Jodenstraat 2 Echt

INHOUDSOPGAVE

1.	Bestaande situatie	Pagina 3
2.	Historische context en inspiratie	Pagina 5
3.	Inrichting bestaand en nieuw	Pagina 6
4.	Architectuur nieuwbouw	Pagina 7

1. BESTAANDE SITUATIE

Daar waar het driehoekig pleintje aan de Plats overgaat in de Jodenstraat, direct aan het zijweggetje van de Steeg ligt het pand Jodenstraat 2 (zie afb.1). Midden in de historische kern met haar vloeiende verbindingen rondom het kerkhof met de kerk, wordt de bebouwing langs de straten ervaren als een toevallige en losse aaneenschakeling, zonder de dwang van een echte frontlijn maar wel gevoel voor richting en met de vrijheid om al dan niet vast aan elkaar te bouwen.



Afb. 1) Weergave projectgebied

Op zo'n historisch gegroeide centrale plek is van oudsher het vestigen van allerlei kleinschalige bedrijfjes en winkeltjes, onder, naast of achter de woning een vanzelfsprekendheid. Zo is er in het pand Jodenstraat 2 tot voor kort een bakkerszaak met winkel, bovenwoning en achterliggende bakkerij gehuisvest geweest.

Zoals op meerdere plekken in het straatbeeld van het oude Echt is ook hier in combinatie met Jodenstraat 4 een opening tot aan Jodenstraat 6 aanwezig, die de toegang is van een groot binnenterrein.

De in rode baksteen opgetrokken naoorlogse voorgevel en zijgevel met aan Jodenstraat en Steeg heeft op de begane grond grote puien met etalageruiten en een entree pui met schuifdeuren. Boven de puien is vanaf het pand Jodenstraat 4 tot en met de pui aan de Steeg een doorgaand boeiboord als accent aangebracht. Op de woonverdieping zijn er aan de Jodenstraat twee sets van drie verticale ramen en aan de Steeg twee sets van twee verticale ramen aanwezig. Al deze verticale ramen zijn identiek. De overgang van de gevel naar het zadeldak aan Jodenstraat wordt gekenmerkt door een overstekende gootbetimmering die nog kort de hoek omgaat in de zijgevel.

De huidige gevels wijken door de functionele presentatie, de opbouw, de maatvoering en ritmiek sterk af van de directe omgeving zie afb. 2.



Afb. 2) Voorgevel bestaand

2. HISTORISCHE CONTEXT EN INSPIRATIE

Het voornemen is om de huidige winkel met bovenwoningen aan te Jodenstraat 2 te verbouwen tot appartementen. De daarachter liggende bakkerij met bijgebouwen aan de binnenplaats wordt afgebroken ten faveure van passende nieuwbouw aan het binnenterrein.

Uitgangspunt voor het stedenbouwkundig en architectonische ontwerp is dat er een nieuw beeld ontstaat dat past binnen de context van de historische kern en dat aansluit bij de kwaliteit van het beschermd dorpsgezicht.

Aan de Jodenstraat wordt met de transformatie van de gevel van Jodenstraat 2 meer aansluiting gezocht bij de typische Individuele kleinschalige binnenstedelijke bebouwing, zie afb. 3. Het pand is niet meer herkenbaar als winkelpand met bovenwoning, maar als een dorps woongebouw. Uitgangspunt is om bij de transformatie van de gevel meer aan te sluiten bij de ritmiek en detaillering van de historische gevels aan de Jodenstraat.

De bebouwing aan de Jodenstraat volgt de oude rooijlijnen, waarbij te verwachten is dat daarachter, gezien de leeftijd en de uitvoeringswijze van Jodenstraat nummer 2, bij de verbouwing tot 3 appartementen weinig kans bestaat is dat er iets aangetroffen wordt van nog oudere bebouwing.



Afb. 3) Voorgevel nieuw met kleinschalig karakter

3. INRICHTING BESTAAND EN NIEUW

De contouren rond de oude binnenplaats zijn leidend geweest voor de invulling daarvan. Aan de Jodenstraat een brede toegang die taps uitloopt de zijgevel van Jodenstraat 4 en achter dit pand vergroot wordt tot een binnenhof. Aan de rechterzijde van de binnenhof drie nieuwe appartementen in twee lagen met patio's, aan de linkerkant ligt de grotendeels dichte zijgevel van Jodenstraat 6 die doorloopt tot en met de bergingen aan het eind van het terrein. De achterwand van de bergingen is ook meteen de afscheiding van het terrein en loopt dus door tot aan de grens

De inrit van het binnenterrein is eerst gezamenlijk voor huisnummer 2 en huisnummer vier. Met een parkeerplaats naast de ingang van Jodenstraat nummer 4. Langs de zijgevel van Jodenstraat nummer 4 wordt het parkeerterreintje bereikt met een weggetje waar je vervolgens in het midden van het hofje komt. Het omsloten parkeerterreintje heeft negen plekken, acht voor de nieuwe appartementen en een voor de bestaande bovenwoning van Jodenstraat nummer 4. In totaal dus negen parkeerplekken.

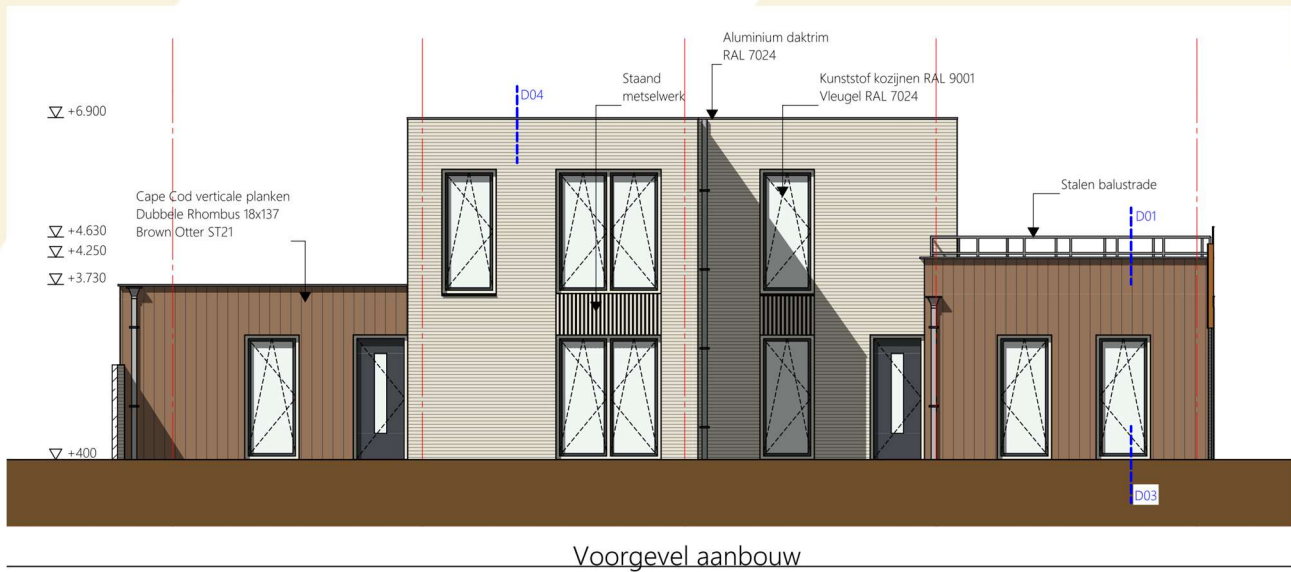
Op informele wijze wordt vanaf de straat duidelijkheid geschept wat openbaar, wat publiekelijk en wat privé is.



Afb. 4) Weergave situatie: tekening D04 Kern Architecten

4. ARCHITECTUUR

De architectuur van de nieuwe achterbouw is duidelijk afwijkend van het (nieuwe) straatbeeld. Hier wordt een eigentijdse hof in twee lagen gecreëerd. Het metselwerk volume uit zich in twee lagen, de een laags gevels hebben afwisselende houten gevelbekleding in hoogte en met daarin opgenomen verticale raamassen. Bij de patio's vormt een haagbeplanting met toegangspoortje de begrenzing aan het trottoir.



Afb. 5) Voorgevel nieuwbouw appartementen



Onderzoek stikstofdepositie

Realiseren 6 appartementen, Jodenstraat 2 te Echt

Onderzoek stikstofdepositie

Jodenstraat 2 te Echt

Opdrachtgever

SRO

Opsteller

 *B.Ec*

MBH Consult B.V.









Inhoud

Inleiding	3
1. Toetsingskader	5
2. Uitgangspunten	6
2.1 Plangegevens.....	6
2.2 Bouwfase	7
2.3 Gebruiksfase	9
3. Berekeningsresultaten	10
3.1 Bouwfase	10
3.2 Gebruiksfase	10
3.3 Conclusie	10

Inleiding

SRO heeft MBH Consult B.V. opdracht gegeven voor het uitvoeren van een onderzoek stikstofdepositie ten behoeve van het realiseren 6 appartementen aan de Jodenstraat 2 te Echt. In figuur 1.1 is een globale situering van het plan weergegeven.



Figuur 1.1

Situering plangebied

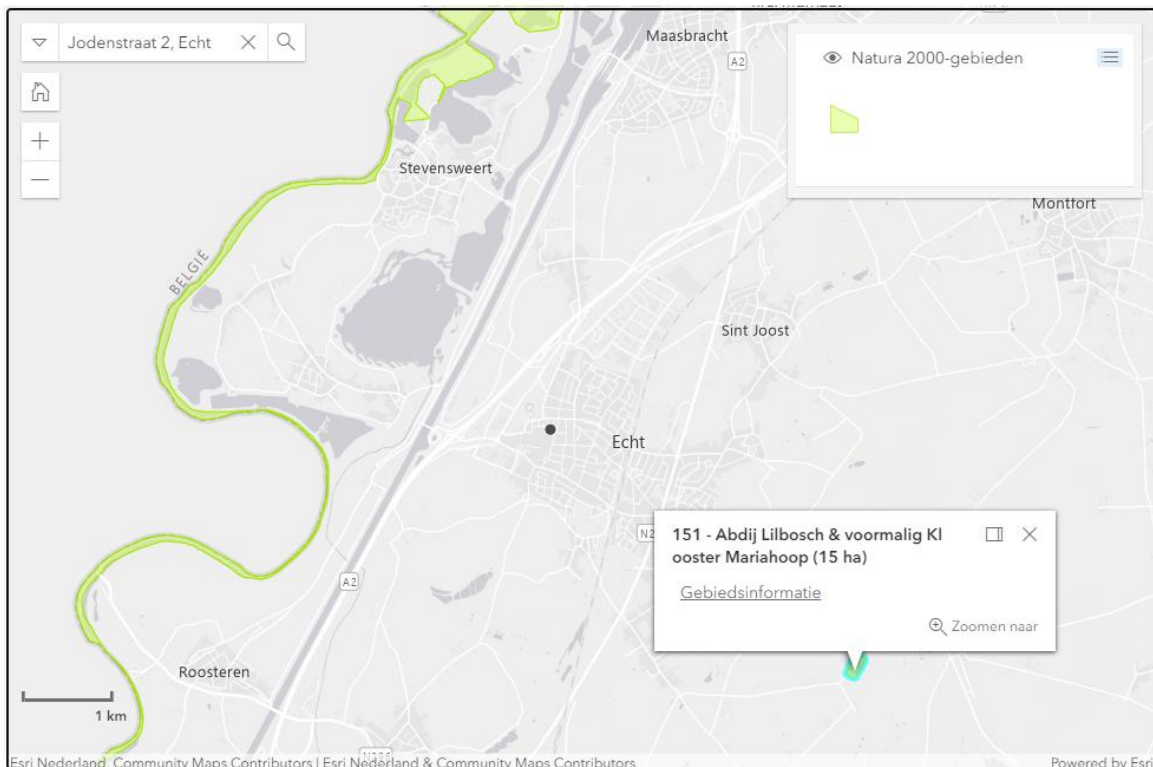
Onderzoek stikstofdepositie

De realisatie van het plan kan negatieve gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde natuurgebieden. Er is onderzoek verricht naar de stikstofdepositiebijdrage op de omliggende Natura 2000-gebieden(WNB-rekenpunten).

Het meest nabij gelegen(stikstofgevoelige) Natura 2000-gebied is (natura2000.nl):

- Abdij Lilbosch & voormalig Klooster Mariahoop (ca. 4 km)

Voorgaand is zichtbaar in figuur 1.2



Figuur 1.2 Omliggende Natura 2000-gebieden

1. Toetsingskader

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. In zowel de Habitat- als de Vogelrichtlijn zijn de gebieden opgenomen welke als Natura 2000-gebied worden aangemerkt. Een project dat significante gevolgen kan hebben, is natuurvergunningplichtig. Ter beoordeling daarvan is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Het projecteffect van het plan op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige natuur dient bepaald te worden. De berekening zal worden verricht met behulp van de Aeries Calculator, zoals voorgeschreven in artikel 2.1 van de Regeling natuurbescherming. Het projecteffect wordt inzichtelijk gemaakt op twee decimalen nauwkeurig.

2. Uitgangspunten

2.1 Plangegevens

Met het plan wordt het realiseren van 6 appartementen aan de Jodenstraat 2 te Echt mogelijk gemaakt. Er worden 3 appartementen gerealiseerd in het voorste bestaande deel van de projectlocatie. Op het achter terrein worden de voormalige bedrijfsgebouwen gesloopt, waarna aldaar 3 appartementen worden nieuw gebouwd en parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Bouwfase

Relevante emissies tijdens de bouwfase ontstaan door de inzet van mobiele werktuigen en vervoersbewegingen van- en naar het plan. De invoergegevens worden bepaald op basis van de uit te voeren activiteiten, bouwtekeningen, vergelijkbare onderzoeken uitgevoerd door MBH Consult en een check bij een bouwkundig aannemer (MBH Consult is een zusteronderneming van een bouwkundig aannemer).

Gebruiksphase

De woningen worden uitgerust middels een gasloos energieconcept. Derhalve zijn gebouwemissies niet relevant. Het ontwerp bevat géén open haard.

De relevante emissies van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) in de beoogde gebruiksphase vinden plaats door verkeersbewegingen van en naar het plan. De verkeersgeneratie wordt bepaald op basis van kengetallen uit de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' (2018).

Rekenjaar

Voor de bouwfase wordt uitgegaan van een projectduur van 12 maanden met rekenjaar 2024. Voor de gebruiksphase wordt uitgegaan van rekenjaar 2025.

AERIUS versie

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de laatste versie van AERIUS (2023).

2.2 Bouwfase

Relevante emissies tijdens de bouwfase ontstaan door de inzet van mobiele werktuigen en vervoersbewegingen van- en naar het plan. De invoergegevens worden bepaald op basis van de uitvoeren activiteiten, bouwtekeningen, vergelijkbare onderzoeken uitgevoerd door MBH Consult en een check bij een bouwkundig aannemer (MBH Consult is een zusteronderneming van een bouwkundig aannemer).

De werktuigen worden als vlakbron ingegeven op de projectlocatie, omdat deze geen vast emissiepunt hebben maar over het gehele terrein zullen bewegen. De ingegeven uren betreffen uren van de totale inzet inclusief stationaire draai. Aggregaten zijn niet aan de orde, omdat gebruik gemaakt kan worden van een bouwstroomaansluiting. Het verbruik is bepaald o.b.v. TNO Rapport R11086¹. Het betreft de volgende tabel:

TNO-rapport | TNO 2021 R11086 | 18 juni 2021

32 / 84

Tabel 14: Gemiddeld brandstofverbruik per uur en kW motorvermogen voor verschillende vermogenscategorieën dieselmotoren.

Vermogenscategorie	Aantal	Brandstofverbruik (liter/kW/uur)
< 8 kW	132	0,27
8 ≤ kW < 19	267	0,19
19 ≤ kW < 37	183	0,20
37 ≤ kW < 56	181	0,13
56 ≤ kW < 75	81	0,13
75 ≤ kW < 130	425	0,11
130 ≤ kW < 300	425	0,11
300 ≤ kW < 560	153	0,09
560 ≤ kW < 1000	7	0,07

Tabel 1.1 Brandstofverbruik mobiele werktuigen volgens TNO

Voorgenoemd leidt tot het volgende overzicht:

Machine	Bouwjaar	Vermogen in kW	Inzet in uren	Verbruik in liters	AdBlue
Sloopkraan	2014-2018	200	80	1760	106
Mobiele kraan	2014-2018	100	80	880	53
Shovel	2014-2018	100	80	880	53
Heistelling	2014-2018	150	80	1560	94
betonstorter	2014-2018	60	60	468	28
Kraan	2014-2018	150	80	1560	94
Verreiker	2014-2018	100	80	880	44
Kooiaap	2014-2018	45	40	234	

Tabel 1.2 Inzet mobiele werktuigen

- Conform de AERIUS invoerinstructie is voor AdBlue 6% van het diesilverbruik gerekend

¹<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/06/18/eindrapport-data-onderzoek-mobiele-machines-in-nederland/eindrapport+data+onderzoek+mobiele+machines+in+nederland.pdf>

Vervoersbewegingen

Gebaseerd op de omvang van de werkzaamheden en de verwachte tijdsduur zijn de volgende retourbewegingen aan de orde:

Verkeerstype ▼	Aantal per jaar ▼
Licht verkeer	2160
Zwaar verkeer	400

Tabel 1.3 Retourbewegingen bouwfase

- Vervoer van bestelbusjes tot en met 1-assige vrachtwagens vallen, conform de definitie uit de AERIUS invoerinstructie, onder licht verkeer. Derhalve wordt verondersteld dat deze vertegenwoordigd worden in de door CROW opgegeven verkeersgeneratie voor licht verkeer

Stationair draaien

In de bouwfase is mogelijk sprake van emissie vanwege stationair draaien. Op de projectlocatie is een vlakbron ingegeven ten behoeve van de emissies van stationaire draai van het vrachtverkeer. De emissies zijn berekend op basis van een schatting van de stationaire draaiuren en gebaseerd op de door BIJ12 opgestelde rekeninstructie. Dit leidt tot het volgende overzicht:

Totaalbewegingen ▼	Bew. / 2 ▼	Stationaire draai per vrachtbeweging ▼	Stationaire uren per jaar ▼
400,0	200	5 minuten	17
Nox factor per uur	NH3 factor per uur	Nox per jaar	NH3 per jaar
81,6744 gr/Nox/uur	0,8652 gr/Nox/uur	1,39 Kg Nox/J.	0,01 Kg NH3/J.

Tabel 1.4 Emissies stationair vrachtverkeer

- Het aantal jaarlijkse bewegingen is door 2 gedeeld. Dit is gedaan, omdat de verkeersgeneratie retourbewegingen zijn. De stationaire draai vindt slechts plaats op het moment tussen aan- en afrijden

Ontsluiting verkeer

Het verkeer dient te worden ontsloten tot op het punt waar het opgaat in het heersend verkeersbeeld. Conform de AERIUS Invoerinstructie is dit het geval op het punt, waarop het verkeer zich qua snelheid, optrek en stopgedrag niet meer onderscheidt ten opzichte van het overige verkeer, aanwezig op de betrokken weg. Volgens de instructie weegt hierin ook mee dat het verkeer moet zijn verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Voor dit plan wordt ontsloten tot aan de A2. Op deze ontsluitingsweg wordt verondersteld dat de verkeersaantrekkende werking opgaat in het heersend verkeersbeeld. Het verkeer wordt ingegeven als verkeer binnen de bebouwde kom.

2.3 Gebruiksfase

Gebouwemissies gebruiksfase

De woningen worden uitgerust middels een gasloos energieconcept. Derhalve zijn gebouwemissies niet relevant.

Licht verkeer en zwaar verkeer

In de gebruiksfase is er sprake van emissies door verkeersgeneratie. Het effect van de verwachte toename in verkeersbewegingen verkeer dient te worden berekend. De verkeersgeneratie is berekend door gebruik te maken van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (2018).

Voorgaand leidt tot het volgende overzicht:

Verkeerstype ▼	Type woning ▼	Bewegingen per etmaal ▼
Licht verkeer	Koop, huis, vrijstaand	51,6
Zwaar verkeer	Koop, huis, vrijstaand	0,12

Tabel 2.1 Berekening verkeersbewegingen gebruiksfase

- Licht verkeer is **WORST CASE** berekend op basis van tabel A4.2 Hoofdgroep wonen, koop, huis, vrijstaand
- Er is gekozen voor de maximale voertuigbewegingen per etmaal uit de betreffende tabel
- CROW geeft een standaard cijfer van 0,02 voertuigbewegingen per etmaal voor zwaar verkeer per woning
- Vervoer van bestelbusjes van bijvoorbeeld pakketdiensten vallen, conform de definitie uit de AERIUS invoerinstructie, onder licht verkeer. Derhalve wordt verondersteld dat deze vertegenwoordigd worden in de door CROW opgegeven verkeersgeneratie voor licht verkeer

Ontsluiting verkeer

Het verkeer dient te worden ontsloten tot op het punt waar het opgaat in het heersend verkeersbeeld. Conform de AERIUS Invoerinstructie is dit het geval op het punt, waarop het verkeer zich qua snelheid, optrek en stopgedrag niet meer onderscheidt ten opzichte van het overige verkeer, aanwezig op de betrokken weg. Volgens de instructie weegt hierin ook mee dat het verkeer moet zijn verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Voor dit plan wordt ontsloten tot aan de A2. Op deze ontsluitingsweg wordt verondersteld dat de verkeersaantrekkende werking opgaat in het heersend verkeersbeeld. Het verkeer wordt ingegeven als verkeer binnen de bebouwde kom.

3. Berekeningsresultaten

3.1 Bouwfase

De berekening van het projecteffect van de bouwfase is verricht met behulp van het programma Aeries Calculator. In de bijlagen bij de vergunning zijn de AERIUS rapportages bijgevoegd van de invoergegevens en het berekeningsresultaat.

Het projecteffect van de bedraagt op alle rekenpunten ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage treedt er geen stikstofdepositie op binnen omliggende Natura 2000-gebieden. Derhalve treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden

3.2 Gebruiksfase

De berekening van het projecteffect van de beoogde situatie is verricht met behulp van het programma Aeries Calculator. In de bijlagen bij de vergunning zijn de AERIUS rapportages bijgevoegd van de invoergegevens en het berekeningsresultaat.

Het projecteffect van de bedraagt op alle rekenpunten ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage treedt er geen stikstofdepositie op binnen omliggende Natura 2000-gebieden. Derhalve treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden

3.3 Conclusie

Alle vergaarde gegevens zijn in de AERIUS Calculator ingevoerd. **Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten ten hoogste 0,00 mol/ha/j.** Bij een dergelijke projectbijdrage treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden. Een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming is voor het plan niet noodzakelijk. **Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het aspect stikstofdepositie er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan.**

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

MBH Consult B.V.
jodenstraat 2,
6101as echt

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

realiseren 6 appartementen
gebruiksfasen

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RcEhWQQvZtFD
11 december 2023, 13:00
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfasen - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	0,2 kg/j	6,1 kg/j

Resultaten

Gebruiksfasen - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

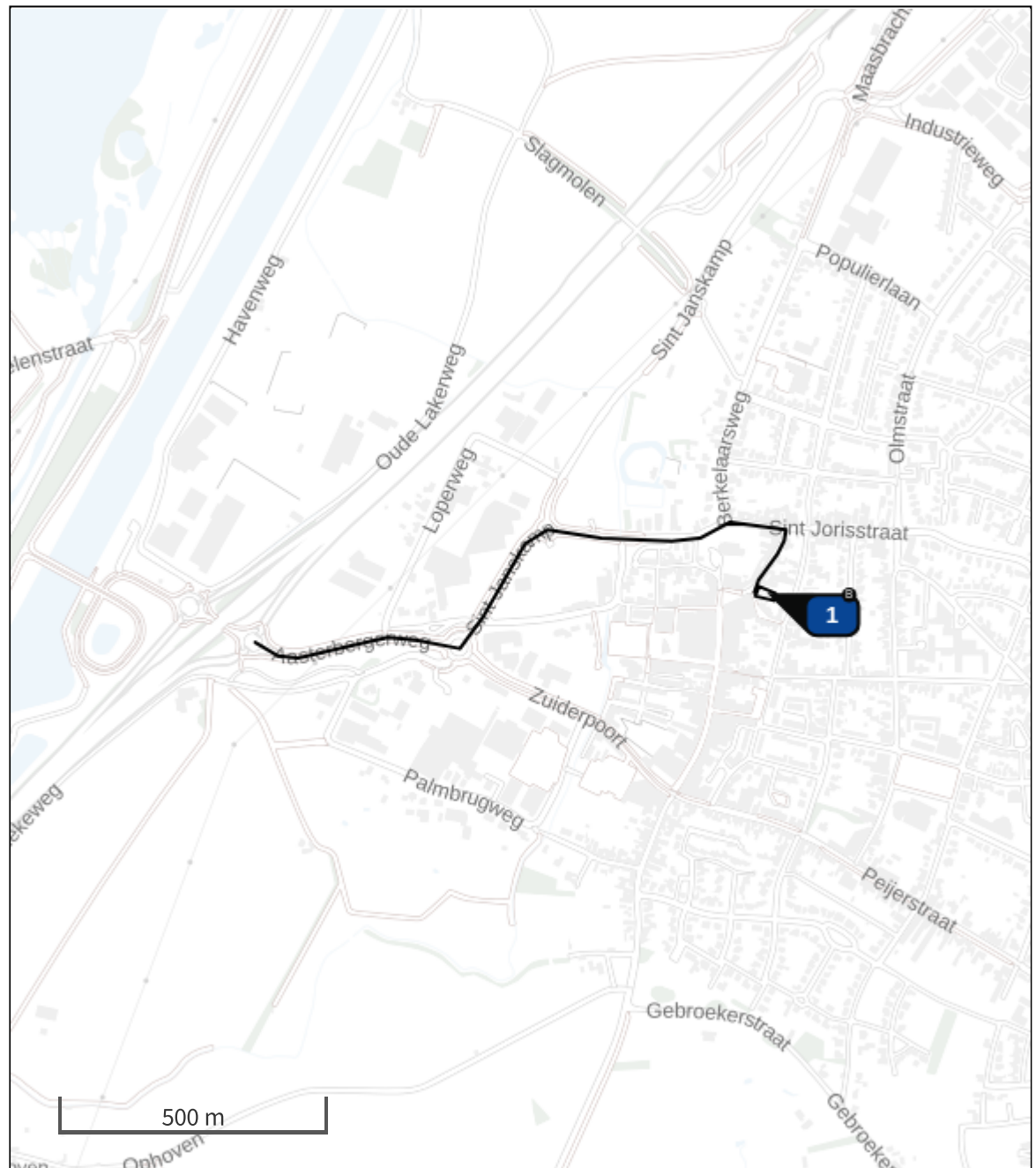
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Anders... Anders... Projectlocatie	-	-
	Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	6,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Gebruiksfasen, Rekenjaar 2025

1 Anders... | Anders...

Naam	Projectlocatie	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:188696,52	Warmteinhoud	0,000 MW
	Y:346421,07	Spreiding	0 m
Oppervlakte	0,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersbewegingen	Links	Rechts	NO _x	6,1 kg/j
Locatie	X:188242,25 Y:346518,83	Type scherm	-	NO ₂	1,0 kg/j
Lengte	1.289,13 m	Hoogte	-	NH ₃	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	51,6 /etmaal			0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.0.1_20231106_3125d8b3c1

Database versie 2023.0.1_3125d8b3c1_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

MBH Consult B.V.
jodenstraat 2,
6101as echt

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

realiseren 6 appartementen
bouwfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

S29yhPphpD9c
11 december 2023, 13:01
Wnb-rekengrid

Totale emissie

bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	2,0 kg/j	58,3 kg/j

Resultaten

bouwfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

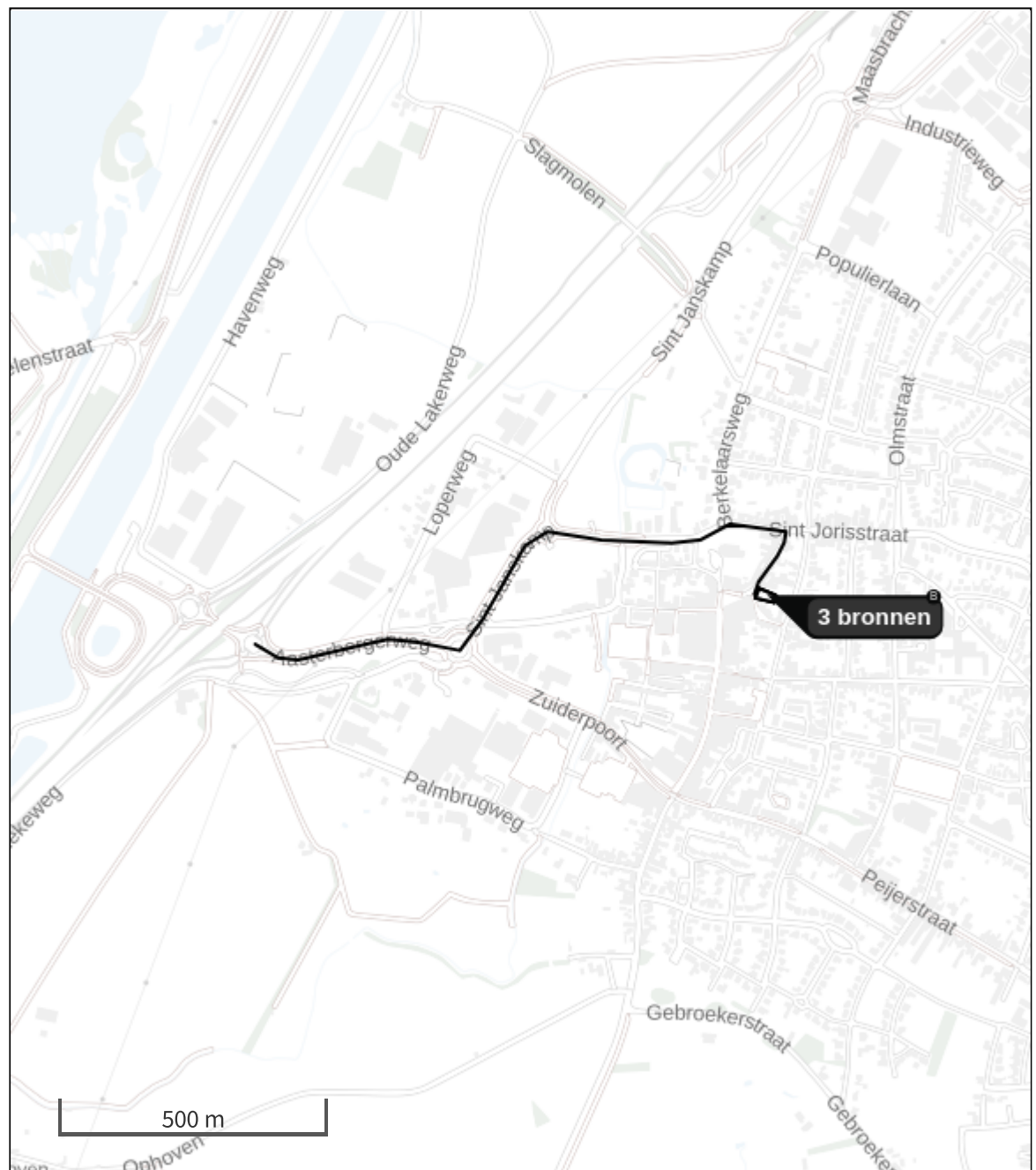
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Projectlocatie	-	-
2 Anders... Anders... Stationaire draai vrachtverkeer	10,0 g/j	1,4 kg/j
3 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen	1,9 kg/j	54,1 kg/j
 Verkeersnetwerk	66,1 g/j	2,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "bouwfase"
(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	-	-	-	-	-	-

bouwfase, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Projectlocatie	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Locatie	X:188696,52	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
	Y:346421,07	Spreiding	0 m
Oppervlakte	0,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>		

2 Anders... | Anders...

Naam	Stationaire draai	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	1,4 kg/j
	vrachtverkeer	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	10,0 g/j
Locatie	X:188696,52	Spreiding	0 m		
	Y:346421,07				
Oppervlakte	0,06 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

3 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen			NO _x		54,1 kg/j
Locatie	X:188696,52			NH ₃		1,9 kg/j
Oppervlakte	Y:346421,07					
	0,06 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
sloopkraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1760 l/j	80 u/j	106 l/j	NO _x	9,7 kg/j
					NH ₃	0,4 kg/j
mobiele kraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	880 l/j	80 u/j	53 l/j	NO _x	5,1 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
shovel	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	880 l/j	80 u/j	53 l/j	NO _x	5,1 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
heistelling	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1560 l/j	80 u/j	94 l/j	NO _x	8,6 kg/j
					NH ₃	0,4 kg/j
betonstorter	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	468 l/j	60 u/j	28 l/j	NO _x	2,9 kg/j
					NH ₃	0,1 kg/j
kraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1560 l/j	80 u/j	94 l/j	NO _x	8,6 kg/j
					NH ₃	0,4 kg/j
verreiker	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	880 l/j	80 u/j	44 l/j	NO _x	9,2 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
kooiaap	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	234 l/j	40 u/j		NO _x	4,9 kg/j
					NH ₃	1,8 g/j

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersbewegingen	Links	Rechts	NO _x	2,8 kg/j
Locatie	X:188242,25 Y:346518,83	Type scherm	-	NO ₂	0,7 kg/j
Lengte	1.289,13 m	Hoogte	-	NH ₃	66,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.160,0 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	400,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.0.1_20231106_3125d8b3c1

Database versie 2023.0.1_3125d8b3c1_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

Verslag omgevingsdialoog ontwikkeling “Jodenstraat 2 Echt”

Ter hoogte van de voormalige bakkerij aan de Jodenstraat 2 in het centrum van Echt is de eigenaar voornemens appartementen te realiseren. Hiertoe is het de bedoeling de bebouwing aan de straatzijde te verbouwen. De bebouwing aan de achterzijde (de feitelijke bakkerij) zal worden gesloopt en opnieuw gebouwd. KernArchitecten verzorgt het nodige ontwerp- en tekenwerk.

Gelet op de relatie met de omgeving van de beoogde ingreep, alsmede gelet op de noodzakelijke omgevingsvergunning (activiteiten bouwen en kleine buitenplanse afwijking ruimtelijke ordening) is contact gezocht met de omgeving en zogenaamde dialoog gevoerd. Deze omgevingsdialoog heeft in twee fases plaatsgevonden.

In eerst instantie is een algemene bijeenkomst georganiseerd voor alle om- en aanwonenden, alsmede alle overige geïnteresseerden (uit het centrum). De uitnodiging is gebeurd met een publicatie in de lokale media en met brieven voor de directe omgeving. Op 1 maart 2023 is in het Infocentrum van de gemeente Echt-Susteren (gevestigd in de voormalige horecagelegenheid Stoba) een inloopmiddag/avond geweest. De tekeningen van de beoogde ontwikkeling zijn daarbij gepresenteerd en toegelicht door de architect.

De bijeenkomst is bezocht door 14 geregistreerde personen. Dit waren voornamelijk direct aanwonenden. Een enkeling vanuit de centrumomgeving.

De vragen en opmerking die werden gemaakt behelsden:

- De wijziging van de verkeersafwikkeling als gevolg van de centrumontwikkeling;
- Aandacht voor de parkeerbehoefte;
- Aandacht voor de privacy van de direct omgeving (inkijk in tuinen);
- Het voorkomen van een beperking van de lichtinval (t.o.v. lichtkoepels burens);
- De wens voor het behoud van de muur op de achter-perceelsgrens;
- Praktische vragen over de uitvoering van de sloop;
- Angst voor waardevermindering;
- Situering van de slaapkamers van de nieuwe appartementen aan de achterzijde en dat daarmee aandacht moet zijn voor goede isolatie.

De opmerkingen (samengevat: privacy, lichtinval, parkeren en situering van functies) zijn met de initiatiefnemer besproken. Het plan is vervolgens door de architect opnieuw tegen het licht gehouden. Voornamelijk rekening houdend met de aspecten privacy van de omgeving en lichtinval is het plan aangepast. Daarnaast is voor het parkeervraagstuk op tekening invulling gegeven aan de gemeentelijk voorgeschreven norm voor parkeren op eigen terrein.

De nieuwe tekeningen zijn vervolgens met de direct aanwonenden opnieuw besproken. In een persoonlijk onderhoud bij de mensen thuis op 31 mei 2023 zijn de nieuwe tekeningen getoond en toegelicht.

Door de aanwezigen is ten algemene positief gereageerd op:

- de omstandigheid dat een nieuwe set tekening is gemaakt;
- dat met deze nieuwe tekeningen de punten op het gebied van privacy, lichtinval en functies zijn te komen te vervallen; en
- dat deze nieuwe set gepresenteerd is aan hen.

De tekeningen beschouwend vanuit hun eigen tuin zijn de direct aanwonenden niet blij met de voorgenomen bouwmassa en de gevolgen die dit heeft voor het uitzicht vanuit de tuin. Mogelijke alternatieven in de bouwuitvoering hiertoe zijn besproken maar dat heeft niet geleid tot een wijziging in dat standpunt.

Gelet op de stedelijke omgeving, alsmede de diverse reeds bestaande situaties waarbij in meer dan 1 laag is gebouwd over een heel terrein, wordt een bouw in meer dan 1 laag op deze locatie stedenbouwkundig passend geacht. Aspecten van privacy en beperking lichtinval zijn bovendien ondervangen. Verder is op hoofdlijn te zeggen dat bebouwing, zeker in centrumgebieden, meer en meer geconcentreerd en dus gestapeld zal moeten gaan worden in de toekomst om te kunnen (blijven) voldoen aan de diverse wensen en beleidsdoelstellingen op het gebied van wonen, duurzaamheid, energie, waterbeheer, klimaatadaptie.

Naar aanleiding van de tweede bijeenkomst is geen aanleiding gezien de tekeningen bij te stellen. Het proces en de procedure om te komen tot een bruikbare omgevingsvergunning wordt voortgezet.

Nunhem,
16 juni 2023

