

Memo: Toelichting stikstofonderzoek

Boschoven 35 – 37 Baarle - Nassau

Aan: Mevrouw -----.

Van: ing. F.H.M. Schreurs.

Datum: 22 december 2022, berekeningen geactualiseerd 30 januari 2023.

Betreft: Stikstofonderzoek sloop-, realisatie- en gebruiksfase planontwikkeling op locatie Boschoven 35 - 37 te Baarle-Nassau.

Project: M222689.005/FSC

Geachte mevrouw -----,

Inleiding

In het kader van de planontwikkeling aan de Boschoven 35 -37 te Baarle-Nassau, volgt hierbij de toets vergunningplicht Wet natuurbescherming met betrekking tot de sloop-, realisatie- en gebruiksfase van de ter plaatse beoogde planontwikkeling. De planontwikkeling betreft het herbestemmen van beide locaties (35 en 37) naar een woonbestemming. Ter plaatse van Boschoven 37 wordt na het slopen van de daar aanwezige 3 stallen en werktuigenberging een nieuwe woning met een bijgebouw van 400 m² gerealiseerd. Dit bijgebouw wordt gerealiseerd t.b.v. de graszodenkwekerij en de te behouden akkerbouwtak. Bij de locatie Boschoven 35 worden alleen de aan beide zijden van het achterste bijgebouw aanwezige aanbouwen gesloopt. Naast de bestaande woning blijven na de sloop dus 2 bestaande bijgebouwen gehandhaafd t.b.v. privégebruik. De bestaande bedrijfswoning blijft gehandhaafd en de locatie met de woning en bijgebouwen krijgt een woonbestemming.

Aanleiding en doel

Omdat stikstofemissie mogelijk een effect kan veroorzaken op Natura-2000 gebieden, dient een toets te worden uitgevoerd of het slopen bij Boschoven 35 en 37 en het realiseren en het gebruiken van de nieuwe woning en loods bij nr. 37, mogelijk vergunningsplichtig zijn in het kader van de Wet natuurbescherming.

Effecten kunnen in beginsel alleen optreden door zogenaamde externe werking, waarbij veranderingen en activiteiten binnen de locatie kunnen leiden tot veranderingen van de milieusituatie in de natuurgebieden. Voor de planontwikkeling betreft het de uitstoot van stikstof als gevolg van het slopen, het realiseren en het gebruik ervan. Dit betekent dat moet worden beoordeeld of een natuurvergunning is vereist als gevolg van de uitstoot van stikstof tijdens de sloop-, de realisatie- en de gebruiksfase. De aanleg van de groenvoorzieningen is hier overigens ook in meegenomen.

Onderzoeksopzet sloop- en realisatiefase

Realisatiefase –slopen

Bij het sloopbedrijf dat de sloopwerkzaamheden gaat uitvoeren heb ik de gegevens opgevraagd van de werktuigen en de motorvoertuigbewegingen die zij nodig hebben voor de sloop van de te slopen gebouwen. Dit betreft per werktuig de gegevens over het vermogen, het bouwjaar/stageklasse, de bedrijfsduur, het brandstofverbruik en het eventuele gebruik van Adblue. Inbegrepen bij het slopen is ook het opvullen en egaliseren van het terrein na de sloop.

De in te zetten mobiele werktuigen zijn in het rekenprogramma ingevoerd als een vlakbron die de slooplocatie omvat. Het sloopverkeer benadert en verlaat de locatie in oostelijke en vervolgens noordelijke richting. Het sloopverkeer van en naar de locatie is verder ingevoerd als lijnbron en de route loopt vanaf en tot aan de N260 en vervolgens nog een ruime afstand over de N260, alwaar gesteld mag worden dat het sloopverkeer aldaar opgaat in het heersende verkeersbeeld. Het verkeer is ingevoerd als verkeer binnen de bebouwde kom, omdat op de Boschoven zelf niet echt hard gereden kan worden en voor optrekkend en afremmend verkeer geen 80 km per uur aangehouden kan worden.

De gegevens welke ik van het sloopbedrijf heb ontvangen heb ik ingevoerd in Aeries calculator. Zie hiervoor blz. 6 (bronnummer 1 t/m 2) van bijlage 1.

Realisatiefase woning en loods bij nr. 37

Aan de hand van vergelijkbare bouwprojecten en op basis van gegevens van de opdrachtgever is een reële inschatting gemaakt van de werkzaamheden met mobiele werktuigen en de verkeersbewegingen tijdens de realisatiefase van de woning en de loods. De inzet van elektrisch aangedreven werktuigen/apparatuur is niet meegenomen in dit onderzoek, omdat deze geen emissie veroorzaken. Ook zal een klein gedeelte handmatig gesloopt worden.

De realisatiefase omvat de aanleg van nutsvoorzieningen, erfverharding en het bouwen zelf. Een gedeelte van de bestaande erfverharding zal overigens niet gesloopt worden en dus behouden blijven. De in te zetten mobiele werktuigen zijn in het rekenprogramma ingevoerd als een vlakbron die de bouwlocatie van de woning en de loods omvat. Het bouwverkeer benadert en verlaat de locatie in oostelijke en vervolgens noordelijke richting. Het bouwverkeer van en naar de locatie is verder ingevoerd als lijnbron en de route loopt vanaf en tot aan de N260 en vervolgens nog een ruime afstand over de N260, alwaar gesteld mag worden dat het bouwverkeer aldaar opgaat in het heersende verkeersbeeld. Het verkeer is ingevoerd als verkeer binnen de bebouwde kom, omdat op de Boschoven zelf niet echt hard gereden kan worden en voor optrekkend en afremmend verkeer geen 80 km per uur aangehouden kan worden.

Voor de invoer van de inputgegevens van de werktuigen met brandstofmotoren en het bouwverkeer, zie blz. 7 en 8 (bronnummer 3 t/m 4) van bijlage 1.

Realisatiefase – groenvoorzieningen

De aanleg van de groenvoorzieningen geschiedt door de bewoners zelf en zal hoofdzakelijk met de hand worden verricht. Voor de aanvoer van plantmateriaal wordt een tractor met aanhangwagen gebruikt. De in te zetten tractor is in het rekenprogramma ingevoerd als een vlakbron bij Boschoven 35 en een vlakbron bij Boschoven 37. Deze vlakbronnen omvatten de locatie waarin de groenvoorzieningen zijn voorzien. Ten aanzien van de aanvoer van plantmateriaal benadert en verlaat de tractor beide locaties naar en uit zuidelijke richting. Het transport met de tractor is ingevoerd als lijnbron en de route loopt oostelijk vanaf en tot aan de N260 en vervolgens nog een ruime afstand over de N260, alwaar gesteld mag worden dat deze tractor aldaar opgaat in het

heersende verkeersbeeld. Het verkeer is ingevoerd als verkeer binnen de bebouwde kom, omdat met een tractor niet echt hard gereden kan worden.

Voor de invoer van de inputgegevens van deze tractor, zie blz. 8 (bronnummer 5 t/m 7) van bijlage 1.

Onderzoeksopzet gebruiksfase

Gebruiksfase Boschoven 35

Met betrekking tot de bestaande woning bij Boschoven 35 wordt hierbij opgemerkt dat de functie en het gebruik van deze woning niet wijzigt. Na de herbestemming blijft de functie wonen en de woning blijft in gebruik als woning. Derhalve is in het vervolg van dit onderzoek de gebruiksfase van de woning verder niet meegenomen.

Gebruiksfase Boschoven 37

In de nieuwe woning en loods zijn geen verwarmingsbronnen aanwezig ten behoeve van warm tapwater en verwarming die NO_x en NH₃ uitstoten (gasloos). Bronnen die vervolgens wel NO_x- en NH₃- emissie veroorzaken is het verkeer van en naar de woning en de loods (graszodenkwekerij en akkerbouw) en de werktuigen die op de locatie zelf in bedrijf zijn tijdens laad- en losactiviteiten.

Binnen de inrichting worden t.b.v. de laad- en losactiviteiten voor de graszodenkwekerij en de akkerbouw een heftruck en tractor gebruikt. Deze werktuigen zijn in het rekenprogramma ingevoerd als een vlakbron die de locatie waar de laad- en losactiviteiten omvat. Voor de invoer van de inputgegevens van deze werktuigen zie blz. 7 (bronnummer 4) van bijlage 2.

Voor het aantal motorvoertuigbewegingen van en naar de woning zijn conform de Crow kencijfers ‘Koop huis, Vrijstaand, Buitengebied – Niet stedelijk’, worse case 8,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal aangehouden.

Het aantal voertuigbewegingen als gevolg van de graszodenkwekerij en de akkerbouwactiviteiten bedragen conform uw opgave:

- 1.500 motorvoertuigbewegingen per jaar zwaar verkeer;
- 2.390 motorvoertuigbewegingen per jaar middelzwaar verkeer;
- 2.386 motorvoertuigbewegingen per jaar licht verkeer

Verder is aangenomen dat het verkeer de locatie over De Boschoven verlaat in - en benadert uit oostelijke richting. Vervolgens verlaat en benadert 50% hiervan de Boschoven in noordelijke richting over de N260 en 50% in zuidelijke richting over de N260. De verdeling van het verkeer komt er dan als volgt uit te zien:

Type verkeer	Richting Oost		Richting Noord		Richting Zuid	
	per etmaal	per jaar	per etmaal	per jaar	per etmaal	per jaar
licht verkeer	8,6	2386	4,3	1193	4,3	1193
middelzwaar verkeer		2390		1195		1195
zwaar verkeer		1500		750		750

Het verkeer van en naar Boschoven 37 is verder ingevoerd als lijnbron en de route loopt vanaf en tot aan de N260 en vervolgens nog een ruime afstand over de N260, alwaar gesteld mag worden dat het verkeer aldaar opgaat in het heersende verkeersbeeld. Dit verkeer is eveneens ingevoerd als verkeer

binnen de bebouwde kom, omdat op de Boschoven zelf niet echt hard gereden kan worden en voor optrekkend en afremmend verkeer geen 80 km per uur aangehouden kan worden.

Voor de invoer van de inputgegevens van het verkeer van Boschoven 37 in de gebruiksfase, zie blz. 6 en 7 (bronnummer 1 t/m 3) van bijlage 2.

Resultaten

De inputgegevens van zowel de sloop-, de realisatiefase alsook de gebruiksfase zijn ingevoerd in de meest recente versie van Aeries calculator (2021.2_20221219_f040e7fca7). Voor de sloop- met de realisatiefase en de gebruiksfase, zijn twee afzonderlijke berekeningen gemaakt. Gelet op de ligging t.o.v. van de Belgische Natura 2000-gebieden zijn hiervoor nog 4 rekenpunten meegenomen in het rekenmodel.

Bijlage 1 betreft de Aeriesberekening van de sloop- en realisatiefase. Bijlage 2 betreft de berekening van de gebruiksfase.

Uit de berekeningen met AERIUS calculator (zie **bijlage 1 en 2**) blijkt dat er zowel tijdens de sloop- en realisatiefase alsook de gebruiksfase geen sprake is van stikstofdepositie op de voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. Ook niet op de Belgische Natura 2000-gebieden. De beide berekeningen hebben geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

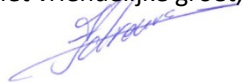
Conclusie

Op grond van de resultaten uit de 2 berekeningen kan geconcludeerd worden dat negatieve effecten op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden, ten gevolge van NO_x- en NH₃-emissies tijdens de sloop- en realisatiefase, de aanleg van het groen en de gebruiksfase van Boschoven 37, uitgesloten kunnen worden.

De uitkomsten geven derhalve geen aanleiding tot het aanvragen van een Wnb-vergunning of een verklaring van geen bedenkingen vanwege mogelijke effecten door NO_x- en NH₃-emissies op Natura 2000-gebieden.

Vertrouwende u voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "F.H.M. Schreurs".

Ing. F.H.M. Schreurs.

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V.

Bijlagen: 1) Aeriesberekening sloop-/realisatiefase
 2) Aeriesberekening gebruiksfase