

## Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming

## Uitbreiding Noachschool Schoonrewoerd

**Gemeente Vijfheerenlanden**



**Gegevens plan:**

Plannaam: Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming uitbreiding  
Noachschool Schoonrewoerd, Vijfheerenlanden  
Datum: 16 november 2023  
Projectnummer Buro SRO: SR220073

**Gegevens projectbetrokkenen:**

Opdrachtgever: Gemeente Vijfheerenlanden

**Gegevens Buro SRO:**

Adres: 't Goylaan 11  
3525 AA Utrecht  
Telefoon: 030-2679198  
E-mail: utrecht@buro-sro.nl  
Internet: burosro.nl

# Inhoudsopgave

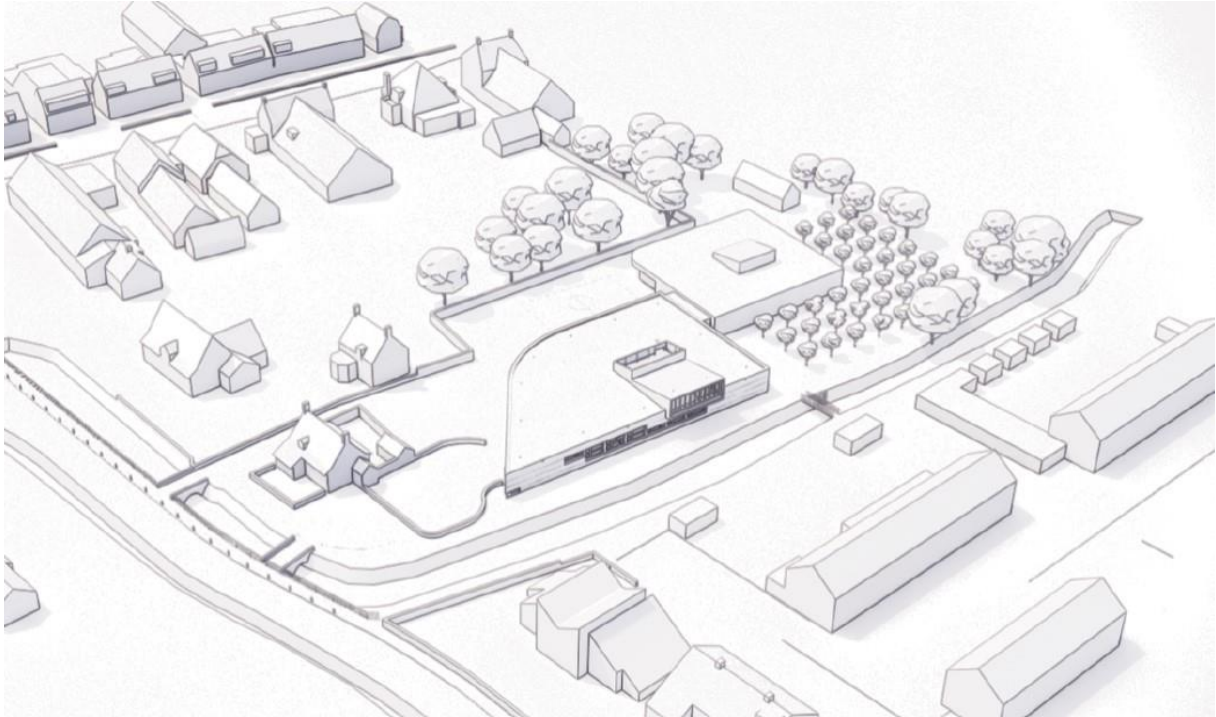
|                    |                                                    |           |
|--------------------|----------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding .....</b>                             | <b>4</b>  |
| 1.1                | Aanleiding.....                                    | 4         |
| 1.2                | Projectbeschrijving .....                          | 5         |
| 1.3                | Wettelijk kader.....                               | 6         |
| 1.4                | Leeswijzer.....                                    | 6         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Ruimtelijke gegevens en uitgangspunten.....</b> | <b>7</b>  |
| 2.1                | Ruimtelijke gegevens .....                         | 7         |
| 2.2                | Gebruiksfase.....                                  | 7         |
| 2.3                | Aanlegfase .....                                   | 8         |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Berekeningen en resultaten .....</b>            | <b>11</b> |
| 3.1                | Gebruiksfase.....                                  | 11        |
| 3.2                | Aanlegfase .....                                   | 12        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Samenvatting en conclusies.....</b>             | <b>13</b> |



## 1.2 Projectbeschrijving

Op de planlocatie wordt in de toekomstige situatie een uitbreiding van het bestaande schoolgebouw gerealiseerd, om zo onder andere ruimte te kunnen bieden aan een kinderdagverblijf en peuterspeelzaal. Om dit te kunnen realiseren zal een klein deel van de bestaande boomgaard worden verwijderd. In totaal wordt er in circa 600 m<sup>2</sup> aan nieuwe bebouwing voorzien. Tevens zal de buitenruimte worden heringericht.

De navolgende afbeeldingen tonen een impressie van de uitbreiding.



Schetsontwerp uitbreiding school (bron: Peters en Lammerink architecten 04-01-2023)



Situatie tekening uitbreiding school (bron: Peters en Lammerink architecten 04-01-2023)

### **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 habitatype 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 Calculatie. 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 AERIUS module van september 2019 zijn de bezwaren van de Afdeling bestuursrechtspraak zoals verwoord in de uitspraak van 29 mei weggenomen.

#### *Vervallen bouwvrijstelling*

Gelet op de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022, waarbij de 'bouwvrijstelling' is komen te vervallen, dient nu ook de aanleg-/aanlegfase berekend te worden. Op 25 november 2022 heeft de minister voor Natuur en Stikstof het Wijzigingsbesluit Habitatrichtlijngebieden vanwege aanwezige waarden vastgesteld. Hiermee zijn de aanwijzingsbesluiten van 101 Natura 2000-gebieden gewijzigd, bijvoorbeeld omdat habitattypen op het moment van aanwijzen aanwezig bleken te zijn, maar destijds niet zijn opgenomen in de oorspronkelijke aanwijzingsbesluiten. Deze nieuwe habitatrichtlijnen zijn opgenomen in de AERIUS Calculator versie 2023.

### **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 Ruimtelijke gegevens en uitgangspunten

### 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 15 km zijn er vier Natura 2000-gebieden aanwezig: de Natura 2000-gebieden 'Lingegebied & Diefdijk-Zuid', 'Zouweboezem', 'Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem', 'Uiterwaarden Iek' en 'Rijntakken' zoals weergegeven in paragraaf 1.1.

### 2.2 Gebruiksfase

De toekomstige verkeersgeneratie veroorzaakt uitstoot van stikstof, in welk kader inzichtelijk gemaakt dient te worden of dit leidt tot een significante stikstofdepositie. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is het niet mogelijk om gebruik te maken van de kengetallen uit publicatie 381 van het CROW, omdat deze ontbreken voor basisscholen. Er kan wel aangesloten worden bij de gebiedsaanduiding 'rest bebouwde kom' en 'niet stedelijk', om vervolgens een inschatting te maken van de verkeersgeneratie, rekening houdend met het aantal benodigde parkeerplaatsen. De verkeersgeneratie wordt in beeld gebracht voor de gehele toekomstige situatie, dus niet alleen voor de toename ten gevolge van de nieuwe vleugel.

Dagelijks zijn er maximaal 12 personeelsleden aanwezig, waarvan maximaal 75% met de auto komt. Er zijn daarom 9 parkeerplaatsen voor personeelsleden nodig. 9 parkeerplaatsen leiden bij een bezetting van één per dag tot een verkeersgeneratie van ( $2 \times 9 =$ ) 18 voertuigbewegingen. Ook door het halen en brengen van de basisschool leerlingen (maximaal 220 leerlingen) komen verkeersbewegingen op gang. Niet alle leerlingen worden met de auto gehaald of gebracht. Daarnaast kan een reductiefactor worden toegepast voor het feit dat sommige leerlingen samen gebracht worden. Op basis van het aantal leerlingen komt de verkeersgeneratie van de toekomstige basisschool op het volgende uit:

- Onderbouw (aantal leerlingen \* %leerlingen met auto \* reductiefactor aantal kinderen per auto \* 2):  $110 \times 0,3 \times 0,75 \times 2 = 49,5$  verkeersbewegingen.
- Bovenbouw (aantal leerlingen \* %leerlingen met auto \* reductiefactor aantal kinderen per auto \* 2):  $110 \times 0,1 \times 0,85 \times 2 = 18,7$  verkeersbewegingen.

Naast de basisschool zijn er in de toekomstige situatie ook een kinderdagverblijf en peuterspeelzaal aanwezig. Hiervoor zijn in CROW-publicatie 381 normen beschikbaar. Op basis van voorstaande uitgangspunten is in navolgende tabel de verkeersgeneratie in beeld gebracht.

| CROW aanduiding                      | aantal             | verkeersgeneratie                   | totaal |
|--------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|--------|
| Basisonderwijs personeel             | 9                  | 2                                   | 18     |
| Basisonderwijs leerlingen onderbouw  | 110                | $(0,3 \times 0,75 \times 2 =) 0,45$ | 49,5   |
| Basisonderwijs leerlingen bovenbouw  | 110                | $(0,1 \times 0,85 \times 2 =) 0,17$ | 18,7   |
| Kinderdagverblijf en peuterspeelzaal | 278 m <sup>2</sup> | 35,7 (per 100 m <sup>2</sup> bvo)   | 99,3   |
| Totaal                               |                    |                                     | 185,5  |

Uit de tabel blijkt dat de toekomstige verkeersgeneratie uitkomt op 185,5 verkeersbewegingen per etmaal. Bij de invoer in AERIUS is uitgegaan van twee routes die beide ca. 50% van de verkeersgeneratie zullen verwerken. De routes lopen vanaf het plangebied in westelijke richting via de Kerkweg naar de Schaikseweg in zuidelijke richting en in westelijke richting via de Kerkweg naar de Dorpsstraat in noordelijke richting. Vervolgens gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld.

De nieuwe vleugel wordt energiezuinig gebouwd en voorzien van moderne isolatie. Wel blijft het gebouw beschikken over een gasaansluiting. Daardoor dient het gasverbruik meegenomen te worden in de AERIUS-berekening. Daarbij wordt geen toename van het gasverbruik verwacht.

Voor het gasverbruik wordt uitgegaan van een jaaropgave van het verbruik verstrekt door de basisschool. Het gasverbruik van het gebouw was 3.800 m<sup>3</sup> (zie onderstaande tabel). Met behulp van de Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2022 is de NO<sub>x</sub> van het gebouw berekend. De NO<sub>x</sub>-emissie op jaarbasis wordt berekend met behulp van de volgende vergelijking:

$$E_{NOx} = \frac{F_s \cdot C_{NOx}}{1.000.000} \quad [kg/jaar]$$

Waarin: F<sub>s</sub> = Droog rookgasdebiet onder standaard condities [Nm<sup>3</sup>/j]

CNO<sub>x</sub> = NO<sub>x</sub>-concentratie onder standaard condities [mg/Nm<sup>3</sup>]

De Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2022 van AERIUS geeft aan dat vanuit het aardgasverbruik van de installatie ook het rookgasdebiet berekend kan worden. 1 m<sup>3</sup> aardgas staat gelijk aan circa 9 m<sup>3</sup> rookgas. Voor de emissieconcentratie NO<sub>x</sub> wordt aangesloten bij de emissiegrenswaarde voor stookinstallaties conform het Activiteitenbesluit, CNO<sub>x</sub> = 70 mg/Nm<sup>3</sup>. Onderstaande tabel toont de NO<sub>x</sub>-emissie van de bestaande school.

| Gebouw      | Brandstofverbruik in (Nm <sup>3</sup> /j) | Rookgasdebiet (Nm <sup>3</sup> /j) | CNO <sub>x</sub> | NO <sub>x</sub> (mg/Nm <sup>3</sup> ) |
|-------------|-------------------------------------------|------------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| Noachschool | 3.800                                     | 34.200                             | 70               | 2,394                                 |

De bovenstaande tabel toont aan dat er in de toekomstige situatie sprake is van een NO<sub>x</sub>-emissie van 2,394 kg/j.

De cv-ketels bevinden zich op het dak; de rookgassen worden afgevoerd via een gezamenlijke rookgasafvoer. Deze afvoer beschikt over voldoende natuurlijke trek om het rookgas ongeforceerd af te voeren. De uitmonding vindt plaats op een hoogte van ca. 7 meter.

## 2.3 Aanlegfase

Naast het toekomstig gebruik (gebruiksfasen) is ook de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase 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 een jaar en vindt plaats in 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<sub>x</sub> 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 2021<sup>1</sup>). 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 |                |           | 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    | constant       |           | 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 volledig bekend is welke mobiele werktuigen er exact gebruikt zullen worden, is hier een inschatting voor gemaakt. Tijdens de bouwwerkzaamheden worden in ieder geval onder andere een elektrische hijskraan, hoogwerker en verreiker ingezet. Navolgende tabellen geven de te gebruiken mobiele werktuigen en de verkeersgeneratie weer voor de aanleg van de nieuwe vleugel.

| Werktuig                   | STAGE-klasse | Bouwjaar | Vermogen (KW) | Brandstofverbruik totaal | Draaiure n/j | AdBlue verbruik (l/j) |
|----------------------------|--------------|----------|---------------|--------------------------|--------------|-----------------------|
| Graafmachine               | Stage-V      | ≥2019    | 110           | 425                      | 40           | 38                    |
| Boorstelling               | Stage-V      | ≥2019    | 195           | 442                      | 24           | 27                    |
| Spiering kraan (hijskraan) | Stage-V      | ≥2019    | 103           | 399                      | 40           | 24                    |
| Betonmixer                 | Stage-V      | ≥2019    | 150           | 515                      | 36           | 31                    |
| Betonpomp                  | Stage-V      | ≥2019    | 150           | 515                      | 36           | 50                    |
| Hoogwerker elektrisch      | Stage-V      | ≥2019    | 35            | n.v.t.                   | n.v.t.       | n.v.t.                |
| Verreiker elektrisch       | Stage-V      | ≥2019    | 70            | n.v.t.                   | n.v.t.       | n.v.t.                |
| Hijskraan elektrisch       | Stage-V      | ≥2019    | 110           | n.v.t.                   | n.v.t.       | n.v.t.                |

#### 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<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> uitstoot. De uitstoot dient handmatig in AERIUS ingevoerd te worden.

Voor het rekenjaar 2024 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 0,9054 NH<sub>3</sub> g/uur en 71,01 NO<sub>x</sub> g/uur. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa

Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO\_2021\_R12305 <sup>1</sup>

10 minuten. Uitgaande van 375 vrachten is er in totaal sprake van ca. 62,5 stationaire draaiuren. De onderstaande tabel toont de totale uitstoot van het stationair draaien voor NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub>.

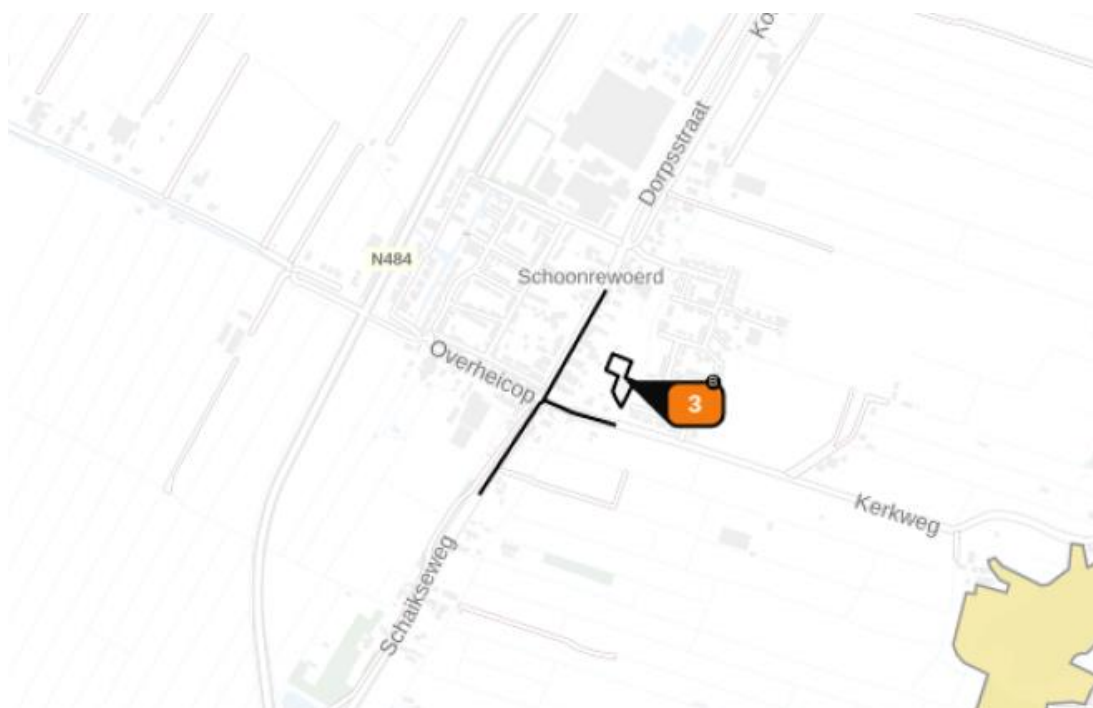
| Stationair draaien 2024               | Aantal draaiuren | NO <sub>x</sub> uitstoot kg/j | NH <sub>3</sub> uitstoot kg/j |
|---------------------------------------|------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers | 62,5             | 4,4381                        | 0,057                         |

## Hoofdstuk 3 Berekeningen en resultaten

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS Calculator versie 2023. Navolgend zijn de berekeningen weergegeven waarbij de beoogde situatie (gebruiksfasen) en de aanlegfase zijn berekend.

### 3.1 Gebruiksfasen

Bij de stikstofberekening is de toekomstige situatie in beeld gebracht. Met betrekking tot wegverkeer wordt ervan uitgegaan dat het verkeer zich via de Kerkweg naar de Dorpsstraat (Bron 1) en de Schaikseweg (Bron 2) van en naar het plangebied begeeft. Het verkeer gaat op deze wegen op in het overige verkeer (is in aard en snelheid niet meer van het overige verkeer te onderscheiden). Bron 3 betreft het toekomstige gasverbruik. Er is worstcase uitgegaan van het rekenjaar 2024, omdat het moment van oplevering van de nieuwe vleugel nog onbekend is. Op de navolgende afbeeldingen staat weergegeven hoe de invoer in de AERIUS Calculator is verwerkt.



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfasen" (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 | -                        | -                                      | -                           | -                              | -                          | -                             |

Resultaten gebruiksfase (bron: AERIUS)

Uit de berekening volgt dat de totale uitstoot door verkeer en gasverbruik in de toekomstige situatie  $\text{NO}_x$  8,5 kg/j en  $\text{NH}_3$  <1 kg/j bedraagt. Verschillende rekenpunten hebben een berekende depositiewaarde van 0,00 mol/ha/j. Daarmee heeft de gebruiksfase van het plan geen significant effect op Natura 2000.

### 3.2 Aanlegfase

Voor de aanlegfase is uitgegaan van het rekenjaar 2024. Hierbij is uitgegaan van 3 bronnen. Bron 1 betreft de emissies van de mobiele werktuigen tijdens het slopen, bouwrijp maken en bouwen. Bron 2 geeft de verwachte verkeersgeneratie van de aanlegfase weer. In bron 3 is het stationair draaien van vrachtwagens opgenomen. Op de navolgende afbeeldingen staat weergegeven hoe de invoer in de AERIUS Calculator is verwerkt.



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase" (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 | -                        | -                                      | -                           | -                              | -                          | -                             |

Resultaten aanlegfase AERIUS Calculator (bron: AERIUS)

Uit de berekening volgt dat de uitstoot door de aanlegfase voor NO<sub>x</sub> 15,1 kg/j en voor NH<sub>3</sub> 0,5 kg/j bedraagt. Verschillende rekenpunten hebben een berekende depositiewaarde van 0,00 mol/ha/j. Daarmee heeft de aanlegfase van het plan geen significant effect op Natura 2000.

## Hoofdstuk 4      Samenvatting en conclusies

Voor de voorgenomen ontwikkeling is ten behoeve van de Wet natuurbescherming een AERIUS-berekening uitgevoerd. Het planvoornemen bestaat uit de uitbreiding van de Noachschool te Schoonrewoerd.

Met de berekening voor de gebruiksfase is de toekomstige situatie in beeld gebracht. In de toekomstige situatie is er sprake van een verkeersgeneratie van 185,5 voertuigbewegingen licht verkeer per etmaal. Ook het gasverbruik is meegenomen in de berekening. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in totaal sprake is van NO<sub>x</sub> emissie van 8,5 kg/j en een NH<sub>3</sub> emissie van <1 kg/j. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in de nieuwe situatie geen rekenrustlaten hoger dan 0,00 mol/ha/j op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn.

De berekeningen van de aanlegfase zijn uitgevoerd op basis van de uitstoot van de mobiele werktuigen en voertuigbewegingen die tijdens de aanlegfase plaatsvinden. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er voor het rekenjaar 2024 sprake is van een NO<sub>x</sub> emissie van 15,1 kg/j en een NH<sub>3</sub> emissie van 0,5 kg/j. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in de aanlegfase 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 de omliggende Natura 2000-gebieden. Daarmee is geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Het plan is uitvoerbaar wat betreft stikstofdepositie.



**buro-sro.nl**