

Berekening stikstofdepositie Natura 2000-gebieden

Museum depot Isotopenweg



Colofon

Gegevens over het project:

Plannaam: Stikstofberekening Museum depot Isotopenweg
Datum: 7 oktober 2025
Projectnummer Buro SRO: SR220231

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: Gemeente Utrecht

Gegevens Buro SRO:

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



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Projectbeschrijving	5
1.3	Wettelijk kader	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Ruimtelijke gegevens en uitgangspunten	7
2.1	Ruimtelijke gegevens	7
2.2	Aanlegfase	7
2.3	Gebruiksfase	11
3	Berekeningen en resultaten	12
3.1	Aanlegfase 2026	12
3.2	Aanlegfase 2027	12
3.3	Aanlegfase 2028	13
3.4	Gebruiksfase	13
4	Samenvatting en conclusies	14



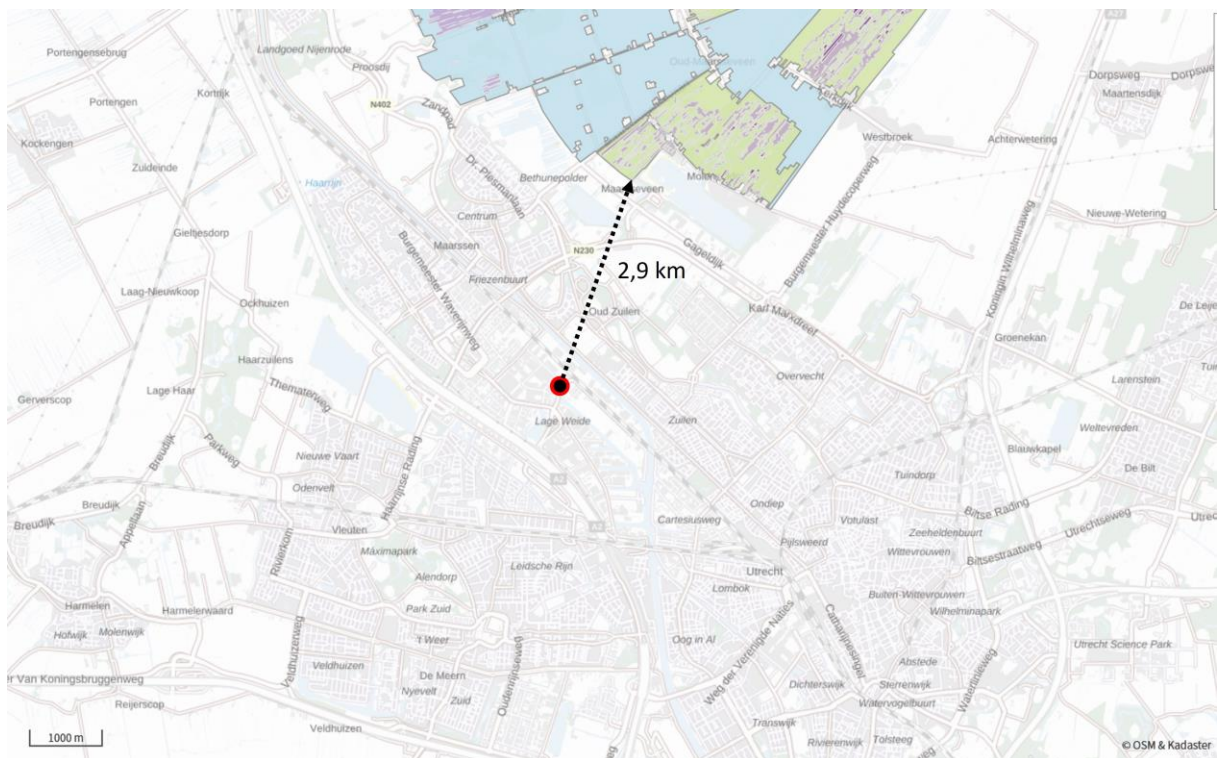
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het plangebied is een onbebouwd terrein en ligt aan de Isotopenweg in Utrecht in het stedelijk gebied. De gemeente Utrecht is voornemens om ter plaatse van het plangebied een depot gebouw voor Utrechtse musea te realiseren. Het voorgenomen plan gaat gepaard met de uitstoot van stikstof in de gebruiks- en aanlegfase. Derhalve moet in beeld gebracht worden wat de mogelijke effecten van de ontwikkeling zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In voorliggende rapportage worden de mogelijke effecten in beeld gebracht.

Het plangebied ligt niet binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' bevindt zich op ca. 2,9 km afstand van het plangebied.

De onderstaande afbeelding laat de locatie zien ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden.



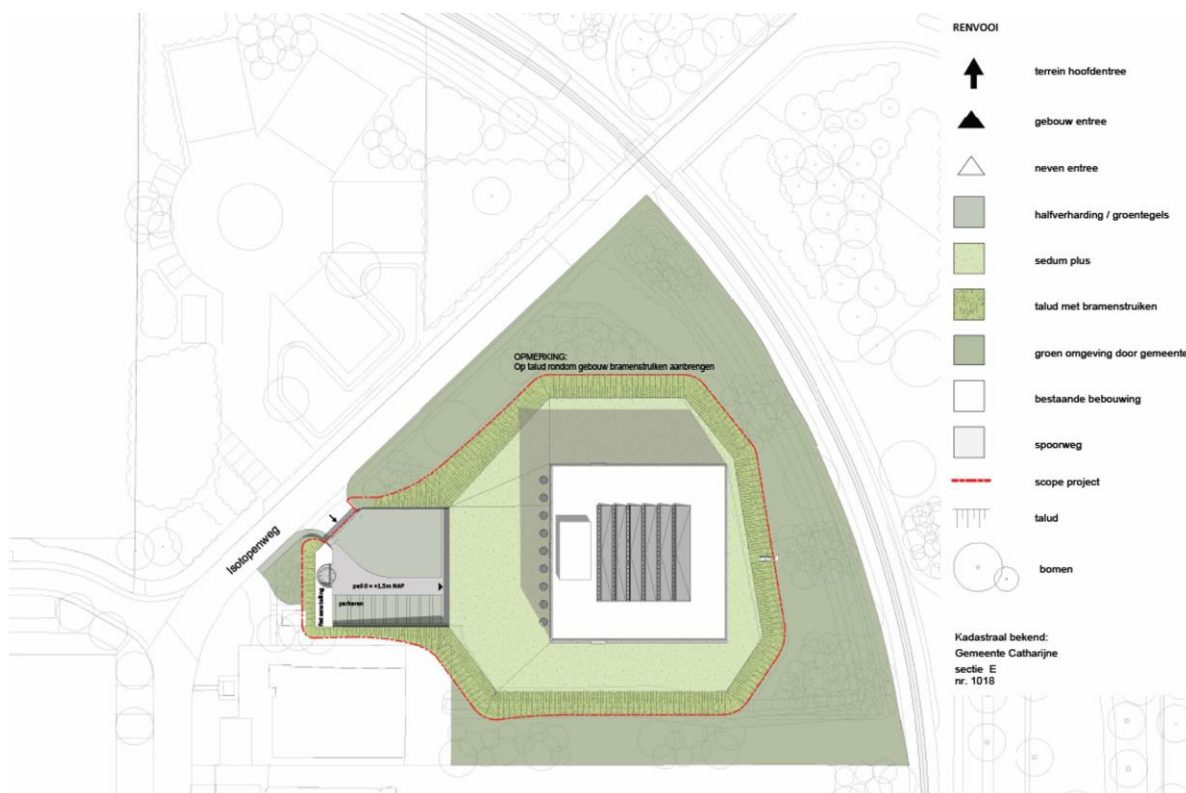
Ligging plangebied (rood) ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)

1.2 Projectbeschrijving

Initiatiefnemer is voornemens om een nieuw kunstdepot op te richten in het plangebied het 'Depot Collecties Utrecht'. De ambitie van het project is om een uiterst energiezuinig depotgebouw te realiseren, waarin collecties op een veilige en optimale manier bewaard kunnen worden, met een minimaal energieverbruik en een zorgvuldige inbedding in de groene omgeving.

Er wordt een museumdepot gerealiseerd van negen bouwlagen met een totale hoogte van circa 37 meter. Op de begane grond worden diverse ruimten ingericht rondom het depot, bestemd voor in- en uitvoer van kunst, ateliers, handelingen en andere ondersteunende functies. Voor de aan- en afvoer van goederen wordt een overdekte laad- en losplaats gecreëerd.

Op begane grondniveau wordt rondom het gebouw een talud aangebracht vanaf het maaiveld tot aan de gevel. Het gehele complex wordt uitgevoerd in prefab beton. De onderstaande afbeeldingen tonen een situatietekening, een plattegrond van de begane grond en twee impressies van het beoogde plan.



Situatietekening toekomstige bebouwing (bron: DP6)



Impressie nieuwbouw depot (bron: DP6)

1.3 Wettelijk kader

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is de Wet natuurbescherming komen te vervallen. Artikel 5.1 van de Omgevingswet schrijft voor dat het zonder omgevingsvergunning verboden is een Natura 2000-activiteit uit te voeren. Deze activiteit omvat het realiseren van een project dat niet direct gerelateerd is aan of noodzakelijk voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar opzichzelfstaand of in combinatie met andere plannen of projecten aanzienlijke gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Gevolgen worden als significant beschouwd als ze een bedreiging vormen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende natuurgebied.

In de Omgevingswet is opgenomen dat eenieder zorg dient te dragen aan de fysieke leefomgeving. De specifieke zorgplicht voor Natura 2000-gebieden is opgenomen in artikel 11.6 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). In dit artikel is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk verslechterende of significant verstorende gevolgen voor een Natura 2000-gebied hebben een vergunning vereist is.

Verzuring en vermesting is één van de mogelijk verstorende gevolgen. Voor ieder habitattype 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 Calculator wordt de stikstofdepositie berekend als gevolg van projecten en plannen op Natura 2000-gebieden.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de verkeers- en ruimtelijke gegevens beschreven. De uitgevoerde berekening en resultaten worden beschreven in hoofdstuk 3. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

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 10 km is één Natura 2000-gebied aanwezig. Het Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' bevindt zich op van ca. 2,9 km ten noorden van het plangebied.

2.2 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 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). Ten behoeve van de berekening van de emissies NO_x 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.

Het dieselvebruik 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	constant		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			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 $(37,0+45,6+47,3)/3 = 43,3\%$. In de voorliggende berekening wordt uitgegaan van een wisselende inzet van de mobiele werktuigen en daarmee van een typische motorlast van 35%. Het is namelijk niet te verwachten dat deze werktuigen continu onder hoge belasting worden ingezet.

Het brandstofverbruik kan berekend worden met behulp van de formule afkomstig uit Ligterink et al 2021. Met behulp van de navolgende formule is het mogelijk het brandstofverbruik per uur te berekenen: $B = 0,905 \cdot P_{\text{max}} + 0,54$. Hier is B het brandstofgebruik per uur en P_{max} het maximale vermogen van het werktuig [kW].



Inzet mobiele werktuigen

Het project gaat gepaard met het bouwrijp maken van de gronden en bouwen van het depot. Tijdens de aanleg worden door brandstoffen aangedreven werktuigen ingezet. Voor Stage IV werktuigen, waarmee gerekend is, kan uit worden gegaan van het normale AdBlue-verbruik dat door TNO is gegeven. Dit is 6% van het brandstofverbruik (Ligterink et al 2021). In de navolgende tabel is een overzicht weergegeven van de door brandstof aangedreven mobiele werktuigen die ingezet worden bij de aanlegfase.

Werktuig	STAGE-klasse	Bouwjaar	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)
Rekenjaar 2026						
Graafmachine (E)	Stage-V	2020	150	-	180	-
Boorstelling	Stage-IV	2015	200	2747	140	165
Betonpomp	Stage-IV	2015	80	1144	140	69
Betonmixer	Stage-IV	2015	80	1144	140	69
Shovel	Stage-IV	2015	97	1077	110	65

Werktuig	STAGE-klasse	Bouwjaar	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)
Rekenjaar 2027						
Mobiele torenkraan (E)	Stage-IV	2020	125	-	120	-
Hijskraan	Stage-IV	2015	100	2822	280	169
Graafmachine (E)	Stage-IV	2015	125	-	118	-
Hoogwerker (E)	Stage-V	2019	100	-	220	-
Verreiker	Stage-IV	2018	74	517	70	31

Werktuig	STAGE-klasse	Bouwjaar	Vermogen (KW)	Brandstofverbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)
Rekenjaar 2028						
Shovel	Stage-IV	2015	97	783	80	47
Mobiele torenkraan (E)	Stage-V	2020	125	-	240	-
Hijskraan	Stage-IV	2015	100	1.109	110	67
Graafmachine (E)	Stage-V	2015	125	-	160	-
Hoogwerker (E)	Stage-IV	2015	67	-	260	-
Triplaat (E)	Stage-IV	2021	3,1	-	60	-
Rupskraan 5 ton	Stage-IV	2019	34,1	152	40	N.v.t.
Verreiker	Stage-IV	2018	74	608	80	36
Aggregaat	Stage-V	2025	105	6.915	3.219	478

Voor het aggregaat is uitgegaan van door de initiatiefnemer aangeleverde informatie. Er wordt verwacht dat 84.005 Nm³ gas per jaar wordt uitgestoten. Het aggregaat heeft een volumestroom brandstof van 26,1 Nm³/h. Op basis van bovenstaande gegevens wordt verwacht dat het aggregaat 3.219 draaiuren per jaar heeft. Naar verwachting wordt in 2028 het aggregaat nog niet volledig gebruikt. In de gebruiksfase (2029) wordt het aggregaat het hele jaar door gebruikt, omdat met de voorgenomen ontwikkeling voor de eerste paar jaar niet aangesloten mag worden op het elektriciteitsnet van de provincie vanwege netcongestie.

De beoogde ontwikkeling zal geleidelijk plaatsvinden in verschillende fasen. De exacte duur van elke fase is momenteel niet nauwkeurig vastgesteld. In de berekening is rekening gehouden met rekenjaren 2026, 2027 en 2028. In het geval dat de ontwikkeling een periode van meer dan een jaar in beslag neemt, wordt dit als een positief



aspect beschouwd in vergelijking met de stikstofdepositie. Dit komt doordat de jaarlijkse uitstoot dan afneemt, wat gunstig is voor de totale stikstofdepositie. Deze berekening kan derhalve gezien worden als een worstcasescenario.

Verkeersgeneratie

Voor de berekening van verkeersgeneratie is een inschatting gemaakt van het aantal voertuigbewegingen dat tijdens de aanleg plaatsvindt. De navolgende tabel toont de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling voor rekenjaar 2026, 2027 en 2028.

Vervoer personeel en materiaal		
Rekenjaar 2026		
Licht verkeer	1.000	per jaar
Zwaar vrachtverkeer	1.500	per jaar
Rekenjaar 2027		
Licht verkeer	3.000	per jaar
Zwaar vrachtverkeer	2.000	per jaar
Rekenjaar 2028		
Licht verkeer	4.000	per jaar
Zwaar vrachtverkeer	1.500	per jaar

Bij de invoer in AERIUS is uitgegaan één route. Deze route loopt van de Otto Hahnweg in zuidwestelijke richting naar de kruising met de Atoomweg. Volgens het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) heeft de Atoomweg een verkeersintensiteit van 17.894 verkeersbewegingen per etmaal. Geconcludeerd wordt dat het verkeer dan overgaat in het heersende verkeersbeeld.

Koude starts verkeer

Als de motor van een voertuig 2 uur of langer niet heeft gedraaid, is de motor afgekoeld en is er sprake van extra emissies door deze koude start. In de AERIUS Calculator moet de emissie van voertuigen met een koude start als een aparte bron worden gemodelleerd. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen hoeveel koude starts er per uur, etmaal, maand of jaar plaatsvinden. Bij deze berekening wordt aangenomen dat al het lichte verkeer in de aanlegfase met een koude start wegrijdt. Naar verwachting zal het zwaar vrachtverkeer niet langer dan 2 uur stilstaan op de bouwplaats. Dit komt overeen met de helft van de totale verkeersgeneratie. Dit kan worden beschouwd als een worstcase benadering, aangezien in de praktijk niet al het verkeer met een koude motor (> 2 uur niet-draaiende motor) zal starten of een deel van het verkeer (vrijwel) direct wegrijdt. Voor de aanlegfase wordt uitgegaan van het onderstaande.

Koude starts	
Rekenjaar 2026	500 per jaar
Rekenjaar 2027	1.500 per jaar
Rekenjaar 2028	2.000 per jaar

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 2025'. In de bijlage zijn kencijfers opgenomen voor de NO_x en NH₃ uitstoot. De uitstoot dient handmatig in AERIUS ingevoerd te worden.



Voor het rekenjaar 2026 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 0,90 NH₃ g/uur en 91,03 NO_x g/uur. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 15 minuten. Uitgaande van 750 vrachten is er in totaal sprake van ca. 187,5 stationaire draaiuren.

Voor het rekenjaar 2027 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 0,90 NH₃ g/uur en 89,58 NO_x g/uur. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 15 minuten. Uitgaande van 1000 vrachten is er in totaal sprake van ca. 250 stationaire draaiuren.

Voor het rekenjaar 2028 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 0,90 NH₃ g/uur en 88,12 NO_x g/uur. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 15 minuten. Uitgaande van 750 vrachten is er in totaal sprake van ca. 187,5 stationaire draaiuren.

De onderstaande tabel toont de totale uitstoot van het stationair draaien voor NO_x en NH₃.

Stationair draaien	Aantal draaiuren	NO _x uitstoot kg/j	NH ₃ uitstoot kg/j
Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers 2026	187,5	17,07	0,17
Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers 2027	250	22,39	0,22
Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers 2028	187,5	16,52	0,17



2.3 Gebruiksfase

De beleidsregel geeft aan dat een bedrijfsactiviteit maximaal 0,5 motorvoertuigbeweging per 100 m² bvo per ochtend- en avondspits mag genereren. De ochtend- en avondspits betreffen telkens een periode van 2 uur. Er wordt uitgegaan van 'zeer stedelijk' gebied in de 'rest bebouwde kom'. Er geldt een parkeernorm van 0,6 pp per 100 m². De minimale verkeersgeneratie is 3,2 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per weekdagemaal, wat x 1,33) omgerekend wordt naar 4,256 per werkdagemaal. Met 20 parkeerplaatsen $\times (1/0,6 \times 4,256) = 142$ motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

Voor de netcongestie is een oplossing voor het gebouw, die uitgaat van een gas aggregaat, een accu en zonnepanelen. Het aggregaat zal gevuld moeten worden, dit is dus een extra verkeersbeweging. Dit wordt ingeschat op gemiddeld 16 ritten per maand met een vrachtwagen. In de maatgevende situatie zou het betekenen dat er 2 ritten per dag toegevoegd worden. De totale verkeersgeneratie is daarmee: 144 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

Bij de invoer in AERIUS is uitgegaan van twee routes die beide 50% van de verkeersgeneratie zullen verwerken. De routes lopen vanaf het plangebied in oostelijke richting via de Isotopenweg en de Plutoniumweg naar de kruising met de Atoomweg en in westelijke richting via de Otto Hahnweg naar de kruising met de Atoomweg. Volgens het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) heeft de Atoomweg een verkeersintensiteit van 17.894 verkeersbewegingen per etmaal. Daarmee betreft de verkeersgeneratie in de gebruiksfase minder dan 0,1% van de totale verkeersintensiteit. Geconcludeerd wordt dat het verkeer dan overgaat in het heersende verkeersbeeld.

Het nieuwe depotgebouw wordt zonder gasaansluiting uitgevoerd, waardoor deze niet meegenomen wordt in de AERIUS-berekening.

Koude starts verkeer

Ook tijdens de gebruiksfase moet de emissie van voertuigen met een koude motor als een aparte bron worden gemodelleerd. AERIUS maakt onderscheid tussen 'Koude start: parkeergarage' en 'Koude start: overig'. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen hoeveel koude starts er per uur, etmaal, maand of jaar plaatsvinden. Bij deze berekening wordt aangenomen dat al het verkeer met een koude start wegrijdt. Dit betreft de helft van de totale verkeersgeneratie. Dit kan worden beschouwd als een worst-case benadering, aangezien het voor de hand ligt dat niet al het verkeer met een koude motor wegrijdt. Tijdens de gebruiksfase zal het vrachtverkeer doorgaans af- en aanrijden met een warme motor, omdat zij de woonlocatie slechts kort bezoeken. In de gebruiksfase wordt uitgegaan van 72 koude starts per etmaal.



3 Berekeningen en resultaten

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS versie 2025 op 7 oktober 2025. Onderstaand zijn de berekeningen weergegeven waarbij de beoogde situatie (gebruiksfasen) en de aanlegfase zijn berekend. In navolgende paragrafen zijn de uitkomsten van de berekening weergegeven.

3.1 Aanlegfase 2026

Met behulp van AERIUS Calculator is de uitstoot op de Natura-2000 gebieden van de aanlegfase berekend. De aanleg vindt naar verwachting plaats in 2026. Derhalve is bij de stikstofberekening uitgegaan van het rekenjaar 2026.

De uitstoot is berekend aan de hand van de te gebruiken mobiele werktuigen, de uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie, de uitstoot als gevolg van het stationair draaien van zwaar vrachtverkeer op het terrein en de koude starts van het licht verkeer.

Resultaten

Uit de berekening volgt dat er in totaal sprake is van een uitstoot van 54,9 kg/j voor NO_x en 1,7 kg/j voor NH₃. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er in de aanlegfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden.

Voor nadere informatie over de invoer en de rekenresultaten wordt verwezen naar de pdf-uitvoer van de AERIUS Calculator; deze is als separate bijlage beschikbaar.

3.2 Aanlegfase 2027

Met behulp van AERIUS Calculator is de uitstoot op de Natura-2000 gebieden van de aanlegfase berekend. De aanleg vindt naar verwachting plaats in 2027. Derhalve is bij de stikstofberekening uitgegaan van het rekenjaar 2027.

De uitstoot is berekend aan de hand van de te gebruiken mobiele werktuigen, de uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie, de uitstoot als gevolg van het stationair draaien van zwaar vrachtverkeer op het terrein en de koude starts van het licht verkeer.

Resultaten

Uit de berekening volgt dat er in totaal sprake is van een uitstoot van 63,0 kg/j voor NO_x en 1,9 kg/j voor NH₃. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er in de aanlegfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden.

Voor nadere informatie over de invoer en de rekenresultaten wordt verwezen naar de pdf-uitvoer van de AERIUS Calculator; deze is als separate bijlage beschikbaar.



3.3 Aanlegfase 2028

Met behulp van AERIUS Calculator is de uitstoot op de Natura-2000 gebieden van de aanlegfase berekend. De aanleg vindt naar verwachting plaats in 2028. Derhalve is bij de stikstofberekening uitgegaan van het rekenjaar 2028.

De uitstoot is berekend aan de hand van de te gebruiken mobiele werktuigen, de uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie, de uitstoot als gevolg van het stationair draaien van zwaar vrachtverkeer op het terrein en de koude starts van het licht verkeer.

Resultaten

Uit de berekening volgt dat er in totaal sprake is van een uitstoot van 49,9 kg/j voor NO_x en 1,7 kg/j voor NH₃. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er in de aanlegfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden.

Voor nadere informatie over de invoer en de rekenresultaten wordt verwezen naar de pdf-uitvoer van de AERIUS Calculator; deze is als separate bijlage beschikbaar.

3.4 Gebruiksfase

Met behulp van AERIUS Calculator is de uitstoot op de Natura-2000 gebieden van de gebruiksfase berekend. De aanleg vindt naar verwachting plaats in 2029. Derhalve is bij de stikstofberekening uitgegaan van het rekenjaar 2029.

In de gebruiksfase is enkel sprake van de uitstoot als gevolg van de verkeersgeneratie van het plangebied, de koude starts van het licht verkeer en het aggregaat.

Resultaten

Uit de berekening volgt dat er in totaal sprake is van een uitstoot van 35,6 kg/j voor NO_x en 2,8 kg/j voor NH₃. Uit de berekening van de AERIUS Calculator blijkt dat er in de aanlegfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn op Natura 2000-gebieden.

Voor nadere informatie over de invoer en de rekenresultaten wordt verwezen naar de pdf-uitvoer van de AERIUS Calculator; deze is als separate bijlage beschikbaar.



4 Samenvatting en conclusies

Op de planlocatie wordt in de toekomstige situatie een nieuw depotgebouw gerealiseerd voor Utrechtse Collecties. Voor de beoogde ontwikkeling is ten behoeve van de Omgevingswet een AERIUS-berekening voor de gebruiksfase en aanlegfase uitgevoerd, gebruik makend van AERIUS Calculator 2025.

Bij de aanlegfase is uitgegaan van de te gebruiken mobiele werktuigen en de voertuigbewegingen van personeel en materialen van en naar de bouwplaats. Ook uit de berekening voor deze fase blijkt dat er geen verschillen hoger dan 0,00 mol/ha/j voor de Natura 2000-gebieden zijn.

Bij de gebruiksfase is uitgegaan van de verkeersgeneratie die plaatsvindt in de toekomstige situatie. Uit de berekening voor de gebruiksfase blijkt dat er geen verschillen hoger dan 0,00 mol/ha/j voor de Natura 2000-gebieden zijn.

Er kan geconcludeerd worden dat de stikstofdepositie vanwege de beoogde ontwikkeling geen significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Met het oog op de bepalingen omtrent Natura 2000-gebieden uit de Omgevingswet en AMvB's is geen vergunning benodigd.



