
Rapportage Beoordeling Stikstofeffecten & passende beoordeling

*ten behoeve van de realisatie van een Hema met daarboven drie appartementen aan de
Stationsstraat 4/6 te Domburg*

Initiatiefnemer: **Hopman en Peters**

Initiatieflocatie: **Stationstraat 4/6
4357 BK DOMBURG**

Datum: 23 juli 2026
Rapportage: Definitief, versie 5
Kenmerk: BW/NS/27112025/PB

INHOUDSOPGAVE

Rapportage beoordeling stikstofeffecten voor de realisatie en ingebruikname van een Hema met daarboven drie appartementen aan de Stationsstraat 4/6 te Domburg.

1.	ALGEMENE GEGEVENS INITIATIEFNEMER	3
2.	INLEIDING.....	5
3.	LIGGING BOUWLOCATIE T.O.V. NATURA 2000-GEBIEDEN.....	6
4.	TOEGEPASTE METHODE	7
5.	REFERENTIE SITUATIE.....	8
5.1.	VERVOERSBEWEGINGEN.....	9
5.2.	EXTERNE VERVOERSBEWEGINGEN, MANOEUVREREN EN STATIONAIR DRAAIEN WEGVOERTUIGEN OP TERREIN	9
5.3.	EXTERNE VERVOERSBEWEGINGEN, KOUDE STARTS.....	10
5.4.	OVERIGE BRONNEN	11
6.	REALISATIEFASE.....	12
6.1.	VERVOERSBEWEGINGEN.....	12
6.2.	EXTERNE VERVOERSBEWEGINGEN, MANOEUVREREN EN STATIONAIR DRAAIEN WEGVOERTUIGEN OP TERREIN	12
6.3.	EXTERNE VERVOERSBEWEGINGEN, KOUDE STARTS.....	14
6.4.	INTERNE VERVOERSBEWEGINGEN	14
6.5.	AERIUS REALISATIEFASE	15
7.	GEBRUIKSFASE.....	16
7.1.	VERVOERSBEWEGINGEN.....	16
7.2.	EXTERNE VERVOERSBEWEGINGEN, MANOEUVREREN EN STATIONAIR DRAAIEN WEGVOERTUIGEN OP TERREIN	16
7.3.	EXTERNE VERVOERSBEWEGINGEN, KOUDE STARTS	20
7.4.	AERIUS GEBRUIKSFASE ZONDER AFROMING	20
7.5.	AERIUS GEBRUIKSFASE MET AFROMING, TOETSING BELEIDSREGELS	22
8.	TOETSING AAN ADDITIONALITEIT	23
8.1.	EINDCONCLUSIE PASSENDE BEOORDELING EN ADDITIONALITEIT.....	30
9.	CONCLUSIE	31

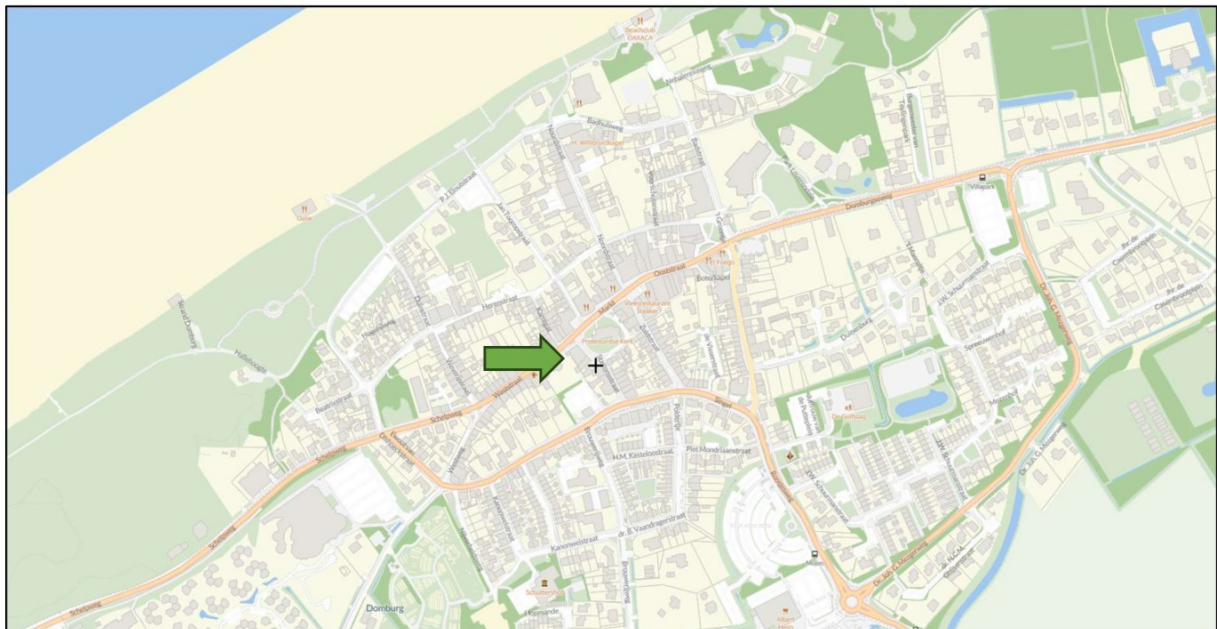
1. ALGEMENE GEGEVENS INITIATIEFNEMER

Initiatiefnemer:	Hopman en Peters Parallelweg 3 3927 BZ RENSWOUDE
Initiatieflocatie:	Stationsstraat 4/6 4357 BK DOMBURG
Kadastraal:	Gemeente Domburg (DBG03), sectie F, nummers 446, 992, 2038 en 2921
Activiteit:	Realisatie en ingebruikname van een Hema met daarboven drie appartementen
Adviseur:	VanWestreenen B.V. te Lichtenvoorde Varsseveldseweg 65 d 7131 JA LICHTENVOORDE Tel.: 0544-379737 Mail: omgevingsloket@vanwestreenen.nl
Contact:	de heer [REDACTED] Tel.: 06-[REDACTED] E: [REDACTED]@vanwestreenen.nl
Rapportage:	Definitief, versie 5 23 juli 2026

Een luchtfoto en topografische kaart met daarop de ligging van de locatie is in navolgende figuren weergegeven.



Figuur 1 Luchtfoto perceel Stationsstraat 4/6 te Domburg (bron: Street Smart)



Figuur 2 Topografische ligging Stationsstraat 4/6 te Domburg (bron: Street Smart)

2. INLEIDING

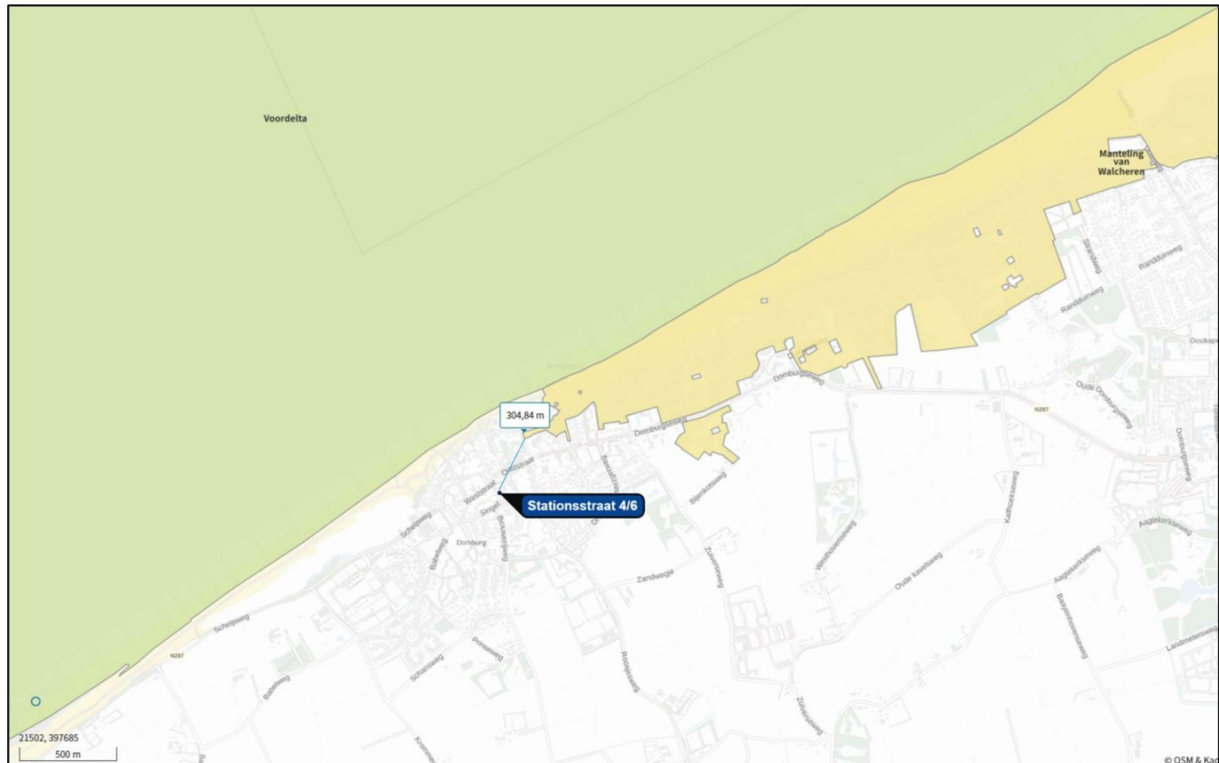
In opdracht van Hopman en Peters is door VanWestreenen Adviseurs te Lichtenvoorde een onderzoek naar mogelijke significante stikstofeffecten uitgevoerd. Dit in verband met het voornemen van initiatiefnemer aan de Stationsstraat 4/6 te Domburg. Het voornemen betreft de realisatie van de Hema met daarboven drie appartementen. Middels onderhavige rapportage wordt inzichtelijk gemaakt dat het voornemen geen significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden tot gevolg heeft. Dit geldt zowel voor de realisatiefase als de gebruiksfase.

In onderhavige rapportage is naast de realisatiefase (bouw) tevens de gebruiksfase inzichtelijk gemaakt. Nu beide situaties niet gelijktijdig plaats vinden zijn voor beide fases afzonderlijke berekeningen gemaakt. Hiertoe dienen AERIUS-berekeningen worden overlegd om aan te tonen dat er zowel in de realisatie- als de gebruiksfase geen significant negatieve invloed zijn op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.

Op 1 juli 2021 is een wijziging van de Wet natuurbescherming in werking getreden. Hierbij is onder artikel 2.9a van deze wet de zogeheten “bouwvrijstelling” opgenomen. Hieruit volgde dat bouwprojecten met een tijdelijke beperkte toename van stikstofdepositie van maximaal 0,05 mol per hectare per jaar vrijgesteld waren van vergunningsplicht op grond van de Wet natuurbescherming. Echter heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in de “Porthos-uitspraak” d.d. 2 november 2022 aangegeven dat deze bouwvrijstelling in strijd was met de Europese Habitatrichtlijn. Gevolg hiervan is dat bij bouwprojecten dan ook geen sprake meer mag zijn van enige significante toename van stikstofdepositie gedurende de realisatiefase van een bouwproject.

Gelet op voornoemde zijn de stikstofemissies van onderhavig bouwproject dan ook in onderhavige rapportage nader inzichtelijk gemaakt, waarbij geen gebruik gemaakt is van voornoemde bouwvrijstelling.

3. LIGGING BOUWLOCATIE T.O.V. NATURA 2000-GEBIEDEN



Figuur 3, ligging beoogde locatie t.o.v. N2000 gebieden (Bron: AERIUS Calculator).

De betreffende locatie is gelegen aan de Stationsstraat 4/6 te Domburg, op een afstand van ca. 300 meter van het meest dichtbij gelegen Natura 2000-gebied, betreffende 'Manteling van Walcheren'.

4. TOEGEPASTE METHODE

De stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden is berekend met het programma AERIUS® Calculator. Hierbij is de meest recente versie gebruikt. AERIUS Calculator dient gebruikt te worden om de stikstofdepositie van een bouwplan of project te bepalen op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Het toepassingsbereik van het programma erkend het gebruik van het programma voor onderhavige situatie. De AERIUS-berekeningen kunnen als *worst case*-situaties beschouwd worden. De ingevoerde emissies zijn namelijk ruim aangehouden en zullen in de praktijk derhalve naar verwachting lager uitvallen.

5. REFERENTIE SITUATIE

Aan de Stationsstraat 4-6 te Domburg was voorheen een cafetaria gevestigd, genaamd 'Friethuis Bon Appetit Domburg'. Daarnaast waren er 2 appartementen aanwezig op dit perceel. Een cafetaria brengt twee NOx-emissiebronnen met zich mee: het gasverbruik (onder andere voor de cv-ketel) en het verkeer van en naar het cafetaria, zowel door klanten als door werknemers en bevoorradingsverkeer. Deze stikstofemitterende bronnen worden hieronder verder uiteengezet. De cafetaria was al in februari 2003 aanwezig, dit wordt ook bevestigd door de volgende foto uit StreetSmart (Cyclomedia). Dit geldt evenzo voor de appartementen.



Sindsdien is de cafetaria onafgebroken aanwezig geweest op deze plek wat eventueel nog op verzoek kan worden aangetoond met extra foto's vanuit Streetsmart. De activiteiten zijn gestaakt ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling van de Hema op deze plek.

5.1. Vervoersbewegingen

Conform de Instructie gegevensinvoer voor de AERIUS Calculator dienen de emissies met betrekking tot wegvoertuigen uitgesplitst te worden in vier categorieën. Deze worden navolgend beschreven en geïllustreerd aan de hand van een bestelbus:

- I: Externe vervoersbewegingen / heen- en terugrit (*bestelbus rijdt naar de parkeerplaats*)
- II: Manoeuvreren op terrein (*bestelbus rijdt naar de plaats waar lading gelost dient te worden*)
- III: Stationair draaien wegvoertuig (*in- en uitladen van bestelbus*)
- IV: Interne vervoersbewegingen (n.v.t.)

5.2. Externe vervoersbewegingen, manoeuvreren en stationair draaien wegvoertuigen op terrein

Zoals eerder gesteld was er op de locatie voorheen een cafetaria aanwezig. Om de verkeersgeneratie van een cafetaria inzichtelijk te maken, is er aansluiting gezocht bij de CROW-normen (CROW publicatie 2024). Middels deze normen kan de verkeersgeneratie van een breed scala panden berekend worden. In deze specifieke situatie kan het cafetaria geschaard worden onder de categorie horeca en (verblijfs)recreatie, subcategorie "Café/bar/cafetaria". Echter, de CROW-normen geven voor deze specifieke subcategorie geen verkeersgeneratie. Derhalve is er op basis van vergelijkbare berekeningen met cafetaria's een inschatting gemaakt. Verder is onderhavig de situatie een worst-case berekening derhalve moet er worden uitgegaan van een gemiddelde dag/week in verband met hogere aantallen in het weekend. Een realistische inschatting betreft derhalve op week basis het volgende:

- Een gemiddelde van 10 voertuigen per etmaal;
- 1 bestelbus/lichte vrachtwagen per dag.

Naast de cafetaria waren er ook 2 appartementen en een opslagloodsje aanwezig. Voor wat betreft de appartementen hanteren we dezelfde verkeersgeneratie als in de beoogde situatie. Conform de CROW-normen zijn dit 5,9 bewegingen per appartement. Dit betekent dat de appartementen nog een 11,8 verkeersbewegingen per etmaal toevoegden aan het verkeer.

Deze zijn als volgt ingevoerd:

Type	Bewegingen per etmaal	Draaitijd stationair (u/j)	Emissiefactoren stationair		Emissie stationair draaien	
			NOx (g/u)	NH3 (g/u)	NOx (kg/j)	NH3 (kg/j)
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	32	97	4,15	0,16	0,40	0,02
Middelwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	2	12	55,89	0,73	0,67	0,01
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	0	0	70,41	0,97	0,00	0,00
Totaal:					1,07	0,02

Een voertuig veroorzaakt twee vervoersbewegingen, er is steeds sprake van een heenrit en terugrit. Echter, niet elke dag is er een beweging van ieder type voertuig. Het verkeer rijdt vanuit twee richtingen naar de inrichting.

Stationaire tijd: licht verkeer: 1 minuten per voertuig; middelwaar verkeer: 2 minuten per voertuig

De rijroute van dit verkeer is in beeld gebracht vanaf de parkeerplaats aan de achterzijde van de locatie tot het punt waarop het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld.

In de beoogde situatie is uitgegaan van twee mogelijke aanrijdroutes via de bestaande eenrichtingswegen:

- via de Singel → parkeerplaats; of
- via de Brouwerijweg → Singel → parkeerplaats.

De ontsluiting van het parkeerterrein kan alleen plaatsvinden via de Singel richting Zuidstraat/Poldertje (oostelijke richting). Vanaf deze kruising zijn de verkeersbewegingen niet meer te onderscheiden van het reguliere bestemmingsverkeer. Wederom geldt dat één voertuig gelijk staat aan twee bewegingen, er is namelijk telkens sprake van een heenrit en een terugrit, waarbij de heenrit vanuit het westen en zuiden naar de parkeerplaats is (2 rijlijnen) en de terugrit naar het oosten is (1 rijlijn). De vervoersbewegingen zijn vanaf de parkeerplaats ingevoerd met een verdeelsleutel van 25% per route aanrijden en 50% voor het weggrijden. Voor de normering van stationair draaien is uitgegaan van het rekenjaar 2027.

De bezoekers van de cafetaria, in totaal 10 voertuigen per etmaal, zijn opgenomen tot aan de bezoekersparkeerplaats aan de rand van de stad. Hierbij hebben we dezelfde rijlijnen opgenomen als onder de beoogde situatie. Waarbij er een verdeling is gemaakt met het stationair draaien op deze parkeerplaats en op de parkeerplaats voor de appartementen.

5.3. Externe vervoersbewegingen, Koude starts

Sinds de lancering van AERIUS-calculator 2024 dienen naast emissies voor stationair draaien, tevens emissies te worden toegekend aan voertuigen die langer dan twee uur stilstaan op de locatie. Deze worden namelijk aangemerkt als 'koude starts'. Voor lichte voertuigen is niet aangenomen dat zij altijd een koude start hebben, immers komen de meeste klanten niet langer dan twee uur op de locatie. Wel zijn er enkele koude starts meegenomen voor bijvoorbeeld personeel, er is daarom gerekend met 3 koude starts per etmaal. Voor middelzwaar verkeer (zoals busjes) geldt dat het zij geen koude start zal hebben, omdat deze voertuigen doorgaans slechts komen lossen of afleveren. Zwaar verkeer is in onderhavige situatie niet van toepassing. Voor het lichte verkeer van de appartementen is aangenomen dat alle voertuigen die op locatie komen een koude start kennen. Immers zullen deze bewegingen doorgaans door de bewoners veroorzaakt worden (5,9 starts per etmaal). In onderstaande tabel zijn de koude starts weergegeven op jaarbasis.

Type	Aantal Koude starts (KS)/j	emissiefactor/KS		emissie KS	
		Nox (g/KS)	NH3 (g/KS)	NOx (kg/jr)	NH3 (kg/j)
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	3.249	0,26	0,04	0,83	0,13
Middelzwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	0	17,06	0,22	0,00	0,00
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	0	23,45	0,32	0,00	0,00
		Totaal		0,83	0,13

5.4. Overige bronnen

Naast het wegverkeer werd er op de locatie ook gasverbruik door bijvoorbeeld de CV-ketel. De emissie van de cafetaria is gebaseerd op kengetallen conform de tabel 'Energiekengetallen utiliteitsbouw dienstensector' van het CBS. Hierin heeft een cafetaria met een oppervlakte tussen de 0 tot 250 m² een gasverbruik van 22,8 m³ per m² per jaar. Met een oppervlakte van 159 m² komt het jaarverbruik uit op 6.057 m³. Dit is als volgt ingevoerd:

Doorrekening Gasverbruik - vigerende situatie	NOx/jr (kg)	3,76
	Eenheid	
Aardgasverbruik	m ³ /jaar	6.057
m ³ rookgas per m ³ aardgas	m ³	8,87
Debiet rookgas per jaar	m ³ /jaar	53.726
Debiet rookgas per uur	m ³ /uur	6,1
Temperatuur rookgas	°C	260,0
Hoogte emissiepunt	m1	25,0
Diameter emissiepunt	m1	-
Oppervlakte emissiepunt	m2	-
Uitstroomsnelheid	m1/s	
mg NOx per m ³ rookgas	mg/m ³	70
Totale NOx-emissie	kg/jaar	3,76

6. REALISATIEFASE

In de realisatiefase vindt de bouw van de Hema met daarboven drie appartementen plaats op het perceel Stationsstraat 4/6 te Domburg. Er worden in deze fase geen sloop- of grondwerkzaamheden uitgevoerd, omdat zich op de betreffende gronden geen bebouwing (meer) bevindt en het om een leeg, vlak perceel gaat. Voor de realisatie van het bedrijfsgebouw zal sprake zijn van vervoer van personen (zoals timmerlieden, metselaars en elektriciens) en van de aanvoer van bouwmaterialen en werktuigen.

Wellicht ten overvloede wordt benoemd dat in de realisatiefase er geen sprake is van gasverbruik door bijvoorbeeld een CV-ketel. Immers zal deze niet meer aanwezig zijn.

6.1. Vervoersbewegingen

Conform de Instructie gegevensinvoer voor de AERIUS Calculator dienen de emissies met betrekking tot wegvoertuigen uitgesplitst te worden in vier categorieën. Deze worden navolgend beschreven en geïllustreerd aan de hand van een vrachtauto:

- I: Externe vervoersbewegingen / heen- en terugrit (*Vrachtauto rijdt naar het terrein*)
- II: Manoeuvreren op terrein (*Vrachtauto rijdt naar de plaats waar lading gelost dient te worden*)
- III: Stationair draaien wegvoertuig (*Vrachtauto staat stil, motor draait en chauffeur is bezig met de administratie*)
- IV: Interne vervoersbewegingen (*Vrachtauto is aan het lossen m.b.t. motor en dient op dat moment gemodelleerd te worden middels de categorie mobiele werktuigen.*)

Alle overige mobiele werktuigen welke op het terrein gebruikt worden voor werkzaamheden, vallen ook onder categorie IV: interne vervoersbewegingen.

6.2. Externe vervoersbewegingen, manoeuvreren en stationair draaien wegvoertuigen op terrein

Om de bouw mogelijk te maken zal er sprake zijn van bouwverkeer. Voor de bouwperiode wordt er gerekend op 20 vrachten 'zwaar vrachtverkeer' om materiaal naar de bouw te vervoeren. Verder voorziet deze berekening in 20 ritten 'middelzwaar vrachtverkeer'. Daarnaast zal bouwend personeel zorgen voor 200 ritten met 'licht verkeer'. Ten aanzien van de externe vervoersbewegingen geldt dat één voertuig gelijk staat aan twee bewegingen, er is namelijk telkens een heenrit en een terugrit. In navolgende tabel zijn de externe vervoersbewegingen verband houdende met de realisatiefase weergegeven. Deze zijn uitgesplitst naar type transport.

Externe vervoersbewegingen · realisatiefase							
Type	Bewegingen per jaar	Draaitijd stationair (u/j)	Emissiefactoren stationair		Emissie stationair draaien		
			NOx (g/u)	NH3 (g/u)	NOx (kg/j)	NH3 (kg/j)	
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	400	17	3,95	0,17	0,07	0,00	
Middelzwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	40	2	62,78	0,72	0,13	0,00	
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	40	7	91,03	0,90	0,64	0,01	
Een voertuig veroorzaakt twee vervoersbewegingen, er is steeds sprake van een heenrit en terugrit. Echter, niet elke dag is er een beweging van ieder type voertuig. Het verkeer rijdt vanuit twee richtingen naar de inrichting.					Totaal:	0,83	0,01
Stationaire tijd: licht verkeer: 5 minuten per voertuig; zwaar verkeer: 20 minuten per voertuig							

De rijroute van dit verkeer is in beeld gebracht vanaf de parkeerplaats aan de achterzijde van de locatie tot het punt waarop het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld.

In de beoogde situatie is uitgegaan van twee mogelijke aanrijdroutes via de bestaande eenrichtingswegen:

- via de Singel → parkeerplaats; of
- via de Brouwerijweg → Singel → parkeerplaats.

De ontsluiting van het parkeerterrein kan alleen plaatsvinden via de Singel richting Zuidstraat/Poldertje (oostelijke richting). Vanaf deze kruising zijn de verkeersbewegingen niet meer te onderscheiden van het reguliere bestemmingsverkeer. Wederom geldt dat één voertuig gelijk staat aan twee bewegingen, er is namelijk telkens sprake van een heenrit en een terugrit, waarbij de heenrit vanuit het westen en zuiden naar de parkeerplaats is (2 rijlijnen) en de terugrit naar het oosten is (1 rijlijn). De vervoersbewegingen zijn vanaf de parkeerplaats ingevoerd met een verdeelsleutel van 25% per route aanrijden en 50% voor het weggrijden. Voor de normering van stationair draaien is uitgegaan van het rekenjaar 2026.

6.3. Externe vervoersbewegingen, Koude starts

Sinds de lancering van AERIUS-calculator 2024 dienen naast emissies voor stationair draaien, tevens emissies te worden toegekend aan voertuigen die langer dan twee uur stilstaan op de locatie. Deze worden namelijk aangemerkt als 'koude starts'. Voor lichte voertuigen is aangenomen dat zij altijd een koude start hebben, aangezien dit voornamelijk voertuigen van werknemers betreft die langere tijd op de bouwlocatie aanwezig zijn. Voor middelzwaar verkeer (zoals busjes) geldt dat het merendeel geen koude start zal hebben, omdat deze voertuigen doorgaans slechts komen lossen of afleveren. Omdat in de berekening met een worstcasescenario wordt gewerkt, is voor de volledigheid toch een klein deel van deze categorie als koude start opgenomen. Zwaar verkeer (vrachtwagens) blijft in de regel niet langer dan twee uur op de locatie en zal derhalve geen koude start veroorzaken.

Type	Aantal Koude starts (KS)/j	emissiefactor/KS		emissie KS	
		Nox (g/KS)	NH3 (g/KS)	NOx (kg/jr)	NH3 (kg/j)
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	200	0,26	0,04	0,05	0,01
Middelzwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	10	17,48	0,22	0,17	0,00
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	0	23,97	0,32	0,00	0,00
		Totaal		0,23	0,01

6.4. Interne vervoersbewegingen

Naast de transportbewegingen naar de bouwplaats toe, zullen er ook mobiele werktuigen op de locatie zelf in gebruik zijn. Gezien de ligging ten opzichte van de het Natura 2000-gebied wordt er grotendeels gebruik gemaakt elektrisch materieel, zoals een elektrische (mobiele) hijskraan. Deze wordt niet op locatie opgeladen, en heeft zodoende geen emissie binnen de berekening. Echter zullen niet alle mobiele werktuigen elektrisch zijn. De inzet van de mobiele stikstof emitterende werktuigen zijn berekend conform navolgende waarden:

Interne vervoersbewegingen, realisatiefase				Totale emissie per jaar (in kg):			2,48	0,11
Werktuig	Brandstof	STAGE-klasse	AUB- type	Draaitijd totaal (u/j)	Brandstof-verbruik (l/j)	AdBlue verbruik (l/jaar)	NOx-emissie (kg/j)	NH3-emissie (kg/j)
graafmachine 100 kW, bouwjaar 2015	Diesel	Stage-IV	D	16	161	10,00	0,79	0,04
betonstortor 200 kW, bouwjaar 2014	Diesel	Stage-IV	D	4	78	5,00	0,29	0,02
trilplaten/stamper 10 kW, bouwjaar 2019	Benzine (4-Takt)	n.v.t.	E	8	12	n.v.t.	0,05	0,00
laadschoppen op banden 200 kW, bouwjaar 2014	Diesel	Stage-IV	D	12	234	14,00	1,34	0,06
				Totaal:	40	485	29,0	0,11

Tabel berekend m.b.v. de AUB-methode, conform de AERIUS factsheet m.b.t. de emissie van mobiele werktuigen.
Zie ook: <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/mobiele-werktuigen-stage-klasse-categorieën/>

6.5. AERIUS Realisatiefase

Navolgend zijn de belangrijkste resultaten uit de uitvoer van de AERIUS-calcuatie van de realisatiefase weergegeven. Hierbij hebben we op de referentiesituatie een reductiepercentage van 40% gehanteerd in AERIUS. Uit de berekening, inclusief afroaming conform beleidsregels, blijkt dat er geen sprake is van een toename:

Activiteit				
Omschrijving	hema en appartementen			
Toelichting	verschil referentie vs aanlegfase, rekenjaar 2026, inclusief afroaming 40%, versie 4 juni 2026			
Rekentaak				
AERIUS kenmerk	S3vi7mz8JVfS			
Datum berekening	04 juni 2026, 12:39			
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid			
Totale emissie				
	Rekenjaar	Afroomfactor	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
realisatiefase 2026 - Beoogd	2026		0,1 kg/j	3,0 kg/j
vigerende situatie met afroemen - Saldering	2027	0,40	0,2 kg/j	6,1 kg/j
Resultaten				
	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied	
realisatiefase 2026 - Beoogd	0,01 mol N/ha/j	2914386	Manteling van Walcheren	
vigerende situatie met afroemen - Saldering	0,01 mol N/ha/j	2914386	Manteling van Walcheren	
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-			
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-			
Grootste toename	-			
Grootste afname	-			

De volledige AERIUS-berekening is weergegeven in bijlage 1.

Uit de berekening van de realisatiefase blijkt dat er geen toename is van stikstof boven de 0,00 mol/ha/j verkregen worden op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. De verkeersbewegingen en mobiele werktuigen verband houdende met de realisatiefase zullen dan ook geen significante toename van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden tot gevolg hebben. Negatieve significante effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de realisatiefase zijn dan ook uitgesloten.

7. GEBRUIKSFASE

De beoogde situatie ziet toe op de ingebruikname van een Hema met daarboven drie appartementen. In de gebruiksfase is er uitsluitend sprake van verkeersbewegingen ten opzichte van de vigerende situatie. De Hema en de appartementen zal niet worden voorzien van een gasaansluiting. Derhalve betreft de gebruiksfase uitsluitend de relevante verkeersbewegingen. We zijn er in deze rapportage vanuit gegaan dat de Hema in 2027 de deuren kan openen na het bouwjaar 2026.

7.1. Vervoersbewegingen

Conform de Instructie gegevensinvoer voor de AERIUS Calculator dienen de emissies met betrekking tot wegvoertuigen uitgesplitst te worden in vier categorieën. Deze worden navolgend beschreven en geïllustreerd aan de hand van een vrachtauto:

- I: Externe vervoersbewegingen / heen- en terugrit
- II: Manoeuvreren op terrein
- III: Stationair draaien wegvoertuig
- IV: Interne vervoersbewegingen (*N.v.t.*)

categorie IV: interne vervoersbewegingen zijn in de beoogde situatie niet van toepassing omdat er geen (mobiele) werktuigen aanwezig zijn bij een Hema en/of appartement.

7.2. Externe vervoersbewegingen, manoeuvreren en stationair draaien wegvoertuigen op terrein

We hebben in de beoogde situatie sprake van twee rijroutes. Rijroute 1 is de route tot aan de Hema/parkeerplaats voor vergunninghouders (bewoners appartementen). Van deze route wordt gebruik gemaakt door leveranciers van de Hema en de bewoners van de appartementen. Rijroute 2 is de route van en naar de centrale parkeervoorziening voor het centumparkeren (parkeerplaats aan de Roosjesweg bij de molen). Hier zijn de verkeersbewegingen van de bezoekers van de Hema opgenomen.

Route 1

De rijroute van dit verkeer is in beeld gebracht vanaf de parkeerplaats aan de achterzijde van de locatie tot het punt waarop het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. Dit zijn de verkeersbewegingen voor de leveranciers van de Hema en de bewoners van de appartementen. In de beoogde situatie is uitgegaan van twee mogelijke aanrijdroutes via de bestaande eenrichtingswegen:

- via de Singel → parkeerplaats; of
- via de Brouwerijweg → Singel → parkeerplaats.

De ontsluiting van het parkeerterrein kan alleen plaatsvinden via de Singel richting Zuidstraat/Poldertje (oostelijke richting). Vanaf deze kruising zijn de verkeersbewegingen niet meer te onderscheiden van het reguliere bestemmingsverkeer. Wederom geldt dat één voertuig gelijk

staat aan twee bewegingen, er is namelijk telkens sprake van een heenrit en een terugrit, waarbij de heenrit vanuit het westen en zuiden naar de parkeerplaats is (2 rijlijnen) en de terugrit naar het oosten is (1 rijlijn) De vervoersbewegingen zijn vanaf de parkeerplaats ingevoerd met een verdeelsleutel van 25% per route aanrijden en 50% voor het weggrijden. Voor de normering van stationair draaien is uitgegaan van het rekenjaar 2027.

Route 2:

De bezoekers van de Hema parkeren op de centrale parkeervoorzieningen van de binnenstad. De dichtstbijzijnde parkeerplaats is de parkeerplaats langs de Roosjesweg (parkeerplaats de Molen). Hierbij hebben we het wegverkeer 50% links en 50% rechtsaf gemodelleerd. Uiteraard is ook het rijden over de parkeerplaats opgenomen.

Verkeersaantallen:

De beoogde situatie ziet toe op de ingebruikname van een Hema en drie appartementen. De verkeersgeneratie van de Hema en de appartementen worden apart van elkaar berekend.

Verkeersgeneratie Hema:

Om de verkeersgeneratie van een Hema inzichtelijk te maken, is er aansluiting gezocht bij de CROW-normen. Opnieuw is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 2024. In deze specifieke situatie kan de Hema geschaard worden onder de categorie 'Winkelen en boodschappen', hieronder valt een Hema onder een bedrijf onder de subcategorie "buurt- en dorpscentrum". Daarnaast gelden voor de locatie de volgende uitgangspunten:

- functie: bedrijf in 'buurt- en dorpscentrum'
- Stedelijke zone: schil centrum
- Stedelijkheidsgraad: Niet Stedelijk (gemeente Veere o.b.v. Cbs 2024)

Daarnaast zal de beoogde Hema een bruto vloeroppervlakte (Bvo) hebben van 200 m². Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten is de volgende tabel uit de CROW-publicatie 2024 van toepassing.

	Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	28,0	59,2	36,8	68,1	n.v.t.	n.v.t.	94%
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	32,7	63,9	42,4	73,7	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	32,8	64,0	42,6	73,8	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	36,2	67,5	46,7	78,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	37,4	68,7	48,1	79,4	n.v.t.	n.v.t.	

Tabel 1 verkeersgeneratie bedrijf in 'buurt- en dorpscentrum' (bron: CROW-publicatie 2024)

Op basis van bovenstaande tabel zal de Hema een gemiddelde verkeersgeneratie van 53,05 vervoersbewegingen per etmaal per 100 m² bvo hebben. De Hema heeft een bvo van 200 m², wat resulteert in een verkeersgeneratie van 107 (=53,05 x 2, afgerond naar boven) vervoersbewegingen per etmaal.

Verkeersgeneratie appartementen

Om de verkeersgeneratie van een drie appartementen inzichtelijke te maken, is er opnieuw aansluiting gezocht bij de CROW-publicatie 2024. Een appartement kan geschaard worden onder de categorie 'Wonen' en de subcategorie "Koop, etage, midden". Daarnaast gelden voor de locatie opnieuw de volgende uitgangspunten:

- functie: bedrijf in 'koop, etage, midden
- Stedelijke zone: schil centrum
- Stedelijkheidsgraad: Niet Stedelijk (gemeente Veere o.b.v. Cbs 2024)

Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten is de volgende tabel uit de CROW-publicatie 2024 van toepassing.

	Verkeersgeneratie (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	2,9	3,7	3,7	4,5	4,7	5,5	5,6	6,4
sterk stedelijk	3,7	4,5	4,7	5,5	5,2	6,0	5,6	6,4
matig stedelijk	4,7	5,5	5,0	5,8	5,2	6,0	5,6	6,4
weinig stedelijk	5,4	6,2	5,5	6,3	5,6	6,4	5,6	6,4
niet stedelijk	5,4	6,2	5,5	6,3	5,6	6,4	5,6	6,4

Tabel 2 verkeersgeneratie appartement in 'koop, etage, midden' (bron: CROW-publicatie 2024)

Op basis van bovenstaande tabel heeft één appartementen een gemiddelde verkeersgeneratie van 5,9 verkeersbewegingen per etmaal per woning. De beoogde situatie ziet toe op de ingebruikname van drie appartementen wat resulteert in een verkeersgeneratie van 18 (= 5,9 x 3, naar boven afgerond) per etmaal.

Totale verkeersgeneratie

Zoals berekend is in voorgaande paragrafen zal de beoogde situatie de beoogde situatie toezien op de volgende verkeersbewegingen per etmaal:

- Hema: 107 lichte vervoersbewegingen per etmaal
- Drie appartementen: 18 lichte vervoersbewegingen per etmaal

Dit resulteert in een totale verkeersgeneratie van 125 (afgerond naar 126) lichte verkeersbewegingen per etmaal. Echter, om een zo volledige mogelijk beeld te schetsen van de beoogde situatie zal de Hema ook bevoorraad moeten worden. Hiervoor is uitgegaan van een worst-case scenario van 1 busje/lichte vrachtwagen (enkelasser) per etmaal (2 middel zware vervoersbewegingen per dag).

De totale verkeersbewegingen zijn als volgt ingevoerd in de AERIUS-berekening. Wellicht ten overvloede wordt benoemd dat voor de normering van stationair draaien uitgegaan is van het rekenjaar 2027.

Type	Bewegingen per etmaal
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	126
Middelzwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	4
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	0

Daarnaast draaien de voertuigen op het terrein achter de Hema mogelijk nog stationair. Zodoende zijn voor deze 9 verkeersbewegingen licht verkeer en 1 middelzwaar vrachtverkeer nog de stationaire tijd meegenomen. Voor deze voertuigen is dit circa 5 minuten stationair draaien. Zodoende is er nog een vlakbron opgenomen met 1,57 kilogram NOX en 0,03 kg NH3 emissies.

7.3. Externe vervoersbewegingen, koude starts

Sinds de lancering van AERIUS-calculator 2024 dienen naast emissies voor stationair draaien, tevens emissies te worden toegekend aan voertuigen die langer dan twee uur stilstaan op de locatie. Deze worden namelijk aangemerkt als 'koude starts'. Voor lichte voertuigen is aangenomen dat zij alleen voor wat betreft de appartementen (1/3^e van de in totaal 9 verkeersbewegingen) en voor het personeel van de Hema (3 stuks) een koude start hebben (maximaal 6 voertuigen per etmaal), immers zijn de klanten zo goed als nooit langer dan twee uur aanwezig in de Hema, en zijn de bewoners van de appartementen na thuiskomst vaak binnen 2 uur weer weg en zodoende hebben we 1 koude start per etmaal (begin van de dag). Voor middelzwaar verkeer (zoals busjes) geldt dat zij ook geen koude start zal hebben, omdat deze voertuigen doorgaans slechts komen lossen of afleveren. Zwaar verkeer is in onderhavige situatie niet van toepassing. In onderstaande tabel zijn de koude starts weergegeven op jaarbasis.

Type	Aantal Koude starts (KS)/j	emissiefactor/KS		emissie KS	
		Nox (g/KS)	NH3 (g/KS)	NOx (kg/jr)	NH3 (kg/j)
Licht wegverkeer (personenauto's, bestelbusjes, etc.)	2.190	0,26	0,04	0,56	0,09
Middelzwaar wegverkeer (bakwagens, etc.)	0	17,06	0,22	0,00	0,00
Zwaar wegverkeer (tractoren, vrachtauto's, etc.)	0	23,45	0,32	0,00	0,00
		Totaal		0,56	0,09

7.4. AERIUS Gebruiksfase zonder afroming

Navolgend zijn de belangrijkste resultaten uit de uitvoer van de AERIUS-calculatie van de verschilberekening tussen de referentie en de gebruiksfase weergegeven, zonder afroming:

reguliere verschilberekening

Resultaten

16

Situatie

Resultaat

Stof

Weergave

beoogde situatie - Beoogd

Projectberekening

Depositie NO_x + NH₃

OwN2000-registratieset

Berekend (ha gekarteerd)

Hoogste totale depositie (mol N/ha/j)

Met toename (ha gekarteerd)

-

-

-

Grootste toename (mol N/ha/j)

Met afname (ha gekarteerd)

Grootste afname (mol N/ha/j)

-

-

-

Uw berekening is voltooid. Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol N/ha/j is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol N/ha/j.

Voordelta

Manteling van Walcheren

De volledige AERIUS-berekening is weergegeven in bijlage 4. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie ten opzichte van de referentie situatie

Te volledigheid is ook een separate berekening gemaakt van de beoogde situatie (bijlage 3). Deze berekening laat zien dat er in totaal 4,6 hectare stikstofgevoelige natuur wordt geraakt door het project waarbij het grootste effect slechts 0,01 mol N/ha/jr is.

Rekentaak 3			Resultaten	16
Situatie	Resultaat	Stof	Weergave	
beoogde situatie - Beoogd	Projectberekening	Depositie NO _x + NH ₃	OwN2000-registratieset	
Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/j)		Met toename (ha gekarteerd)	
4,60	1.287,91		4,60	
Grootste toename (mol N/ha/j)	Met afname (ha gekarteerd)		Grootste afname (mol N/ha/j)	
0,01	0,00		-	
Depositiesverdeling	Markers	Habitatvnen		

7.5. AERIUS Gebruiksfase met afoming, toetsing Beleidsregels

Op 9 april 2026 heeft de provincie Zeeland in de Beleidsregels Natuurbescherming Zeeland 2022 (hierna beleidsregels) ook regels opgenomen voor intern salderen. Meer in het bijzonder gaat het om hoe om te gaan met additionaliteit. Men heeft in artikel 2.4, lid 7 van de Beleidsregels opgenomen dat maximaal 60% van de rechtsgeldige stikstofreferentie mag worden ingezet voor de nieuwe ontwikkeling. Hiermee draagt ieder individueel project bij aan het verlagen van de stikstofdeken in Nederland en dus draagt iedereen bij aan verbetering van de natuur. Hierdoor kan worden voldaan aan het additionaliteitsvereiste.

Zodoende is in AERIUS een berekening gemaakt waarbij de stikstofreferentie is ingevoerd als salderingssituatie met een afomingsfactor van 0,4. De rekenresultaten van deze berekening laat het volgende zien:

Rekentaak 1 - AERIUS_projectberekening_20260709171103_RVQJ6DJUDmBR_beoogdesituatie

Resultaten

16

Situatie	Resultaat	Stof	Weergave
beoogde situatie - Beoogd	Projectberekening	Depositie NO _x + NH ₃	OwN2000-registratieset

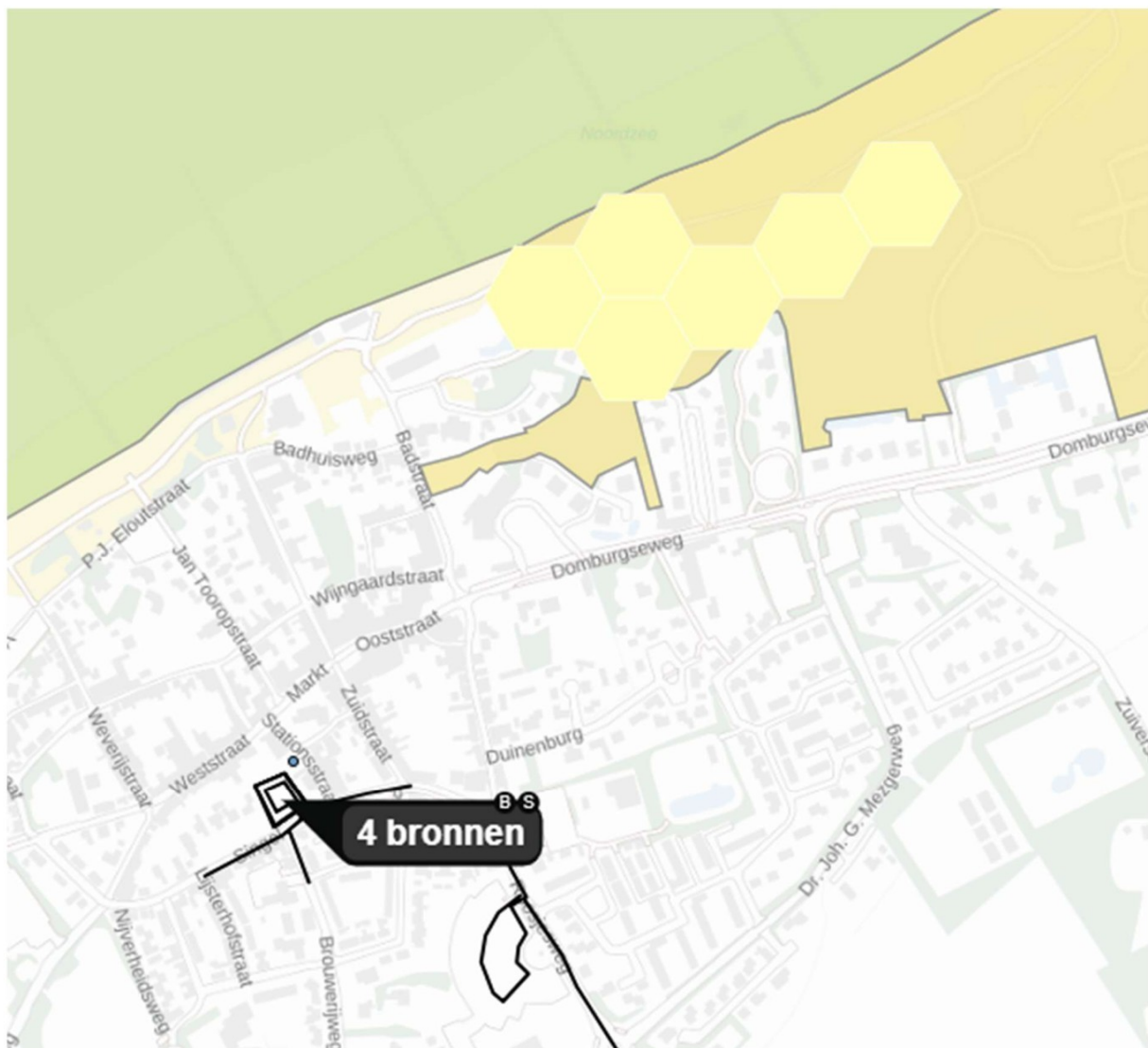
Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/j)	Met toename (ha gekarteerd)
-	-	-
Grootste toename (mol N/ha/j)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/j)
-	-	-

Uw berekening is voltooid. Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol N/ha/j is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol N/ha/j.

Voordelta
Manteling van Walcheren

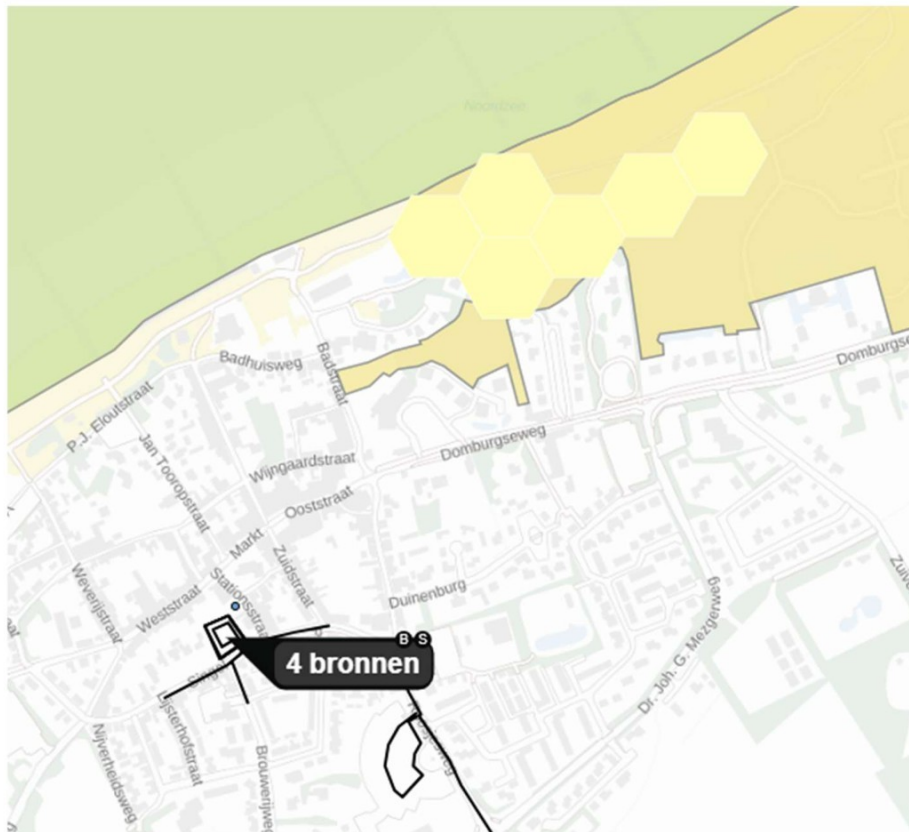
In totaal gaat het om 6 hexagonen die in totaal 4,6 ha stikstofgevoelige natuur omvatten, zie figuur hieronder.



8. TOETSING AAN ADDITIONALITEIT

Voordat de stikstofreferentie kan worden ingezet voor intern salderen, moet worden beoordeeld of deze stikstofruimte niet benodigd is voor het natuurherstel. Ook al heeft de provincie intussen beleidsregels opgesteld waarin een additionaliteitscomponent zit, hebben we het toch noodzakelijk geacht om de volledige beoogde situatie te beoordelen in relatie tot de belasting na intern salderen. De provincie dient, zolang er nog geen goede staat van instandhouding is bereikt in het N2000-gebied, per geval af te wegen of de stikstofruimte van de stikstofreferentie niet nodig is voor het behalen van de doelstellingen (Rendac en Amercentrale uitspraken van de Raad van State). Voor deze toetsing hebben we nader ingezoomd op de stikstofeffecten in de beoogde situatie en beoordeeld welke habitattypen er worden geraakt, hoe de ontwikkeling is van deze soorten en hoe de ontwikkeling zal zijn van de achtergronddepositie vanuit AERIUS Monitor.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat de volgende leefgebieden en habitattypen worden (over)belast door deze activiteiten. De verschilberekening met de interne saldering laat zien dat er geen toename zal zijn.



Figuur 5, resultaten AERIUS-berekening beoogde situatie, habitattypen

Het gaat hier om de habitattypen:

- H2120 Witte duinen → KDW van 1429
- H2130A Grijs duinen (kalkrijk) → KDW van 1071
- H2130B Grijs duinen (kalkarm) → KDW van 929
- H2160 Duindoornstruwelen → KDW van 2.000
- H2180 Abe -Duinbossen (droog), berken-elkbos → KDW van 1.071
- H2180C Duinbossen (binnenduinderand) → KDW van 1.786

Over alle 6 belaste hexagonen zijn dit de enige habitatcodes/types welke van toepassing zijn en waarop het initiatief een effect heeft. Op de overige habitattypen en leefgebieden heeft dit project geen effect. Zodoende kunnen we inzoomen naar de habitatsoorten die zijn aangewezen/vastgesteld op deze plek. Daarnaast gaat het om slechts 4,60 hectare stikstofgevoelige natuur zoals op te maken is uit de AERIUS uitdraai, echter het (naderend) overbelaste aandeel ligt aanzienlijk lager, daarover later meer. Allereerst worden de 6 hexagonen met een stikstofdepositie inzichtelijk gemaakt middels een screenshots uit AERIUS. Screenshot 1 is de totale stikstofdepositie per habitatype. Screenshot 2 is de hoogste belasting per habitatype. Screenshot 3 geeft de ligging van de hexagonen weer.

✓ Manteling van Walcheren					
H2180C	Duinbossen (binnenduinrand)	2,66	1.786	0,01	
H2160	Duindoornstruwelen	1,21	2.000	0,01	
H2180Abe	Duinbossen (droog), berken-elkenbos	0,27	1.071	0,01	
H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	0,19	1.071	0,01	
H2120	Witte duinen	0,16	1.429	0,01	
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	0,10	929	0,01	
✓ Voordelta					
H2120	Witte duinen	0,00	1.429	0,01	

Bovenstaande laat zien dat voor de Voordelta de stikstofdepositie niet significant is (belasting ligt ruim onder de KDW). Zodoende wordt hier verder geen aandacht meer aan besteed.



Uit het screenshots valt het volgende op te maken:

- Op de volgende 3 habitattypen wordt de KDW nergens overschreden:
 - H2120 Witte duinen → KDW van 1429
 - H2160 Duindoornstruwelen → KDW van 2.000
 - H2180C Duinbossen (binnenduinrand) → KDW van 1.786

Zodoende kunnen deze drie habitattypen volledig buiten beschouwing worden gelaten in de passende beoordeling/additionaliteitstoets. Er is namelijk geen kans op verslechtering door stikstofdepositie op deze hexagonen op deze soorten. Ook hexagoon 1 kan volledig achterwege gelaten worden. Op dit hexagoon (receptor ID: 2915914) nadert de achtergronddepositie de KDW, maar zit er nog altijd 1071-1027= 44 mol aan marge tussen. Vanwege de zeer beperkte bijdrage van het project aan de achtergronddepositie is er geen reden om aan te nemen dat door dit project in combinatie met de cumulatie van andere projecten alsnog de KDW zal worden overschreden. Zodoende kunnen we verder inzoom op de 5 hexagonen waarop wel een overschrijding plaatsvindt.

Dit betekent dat er ingezoomd kan worden op de volgende habitatsoorten. Per soort is aangegeven op welke hexagonen de overschrijding plaatsvindt:

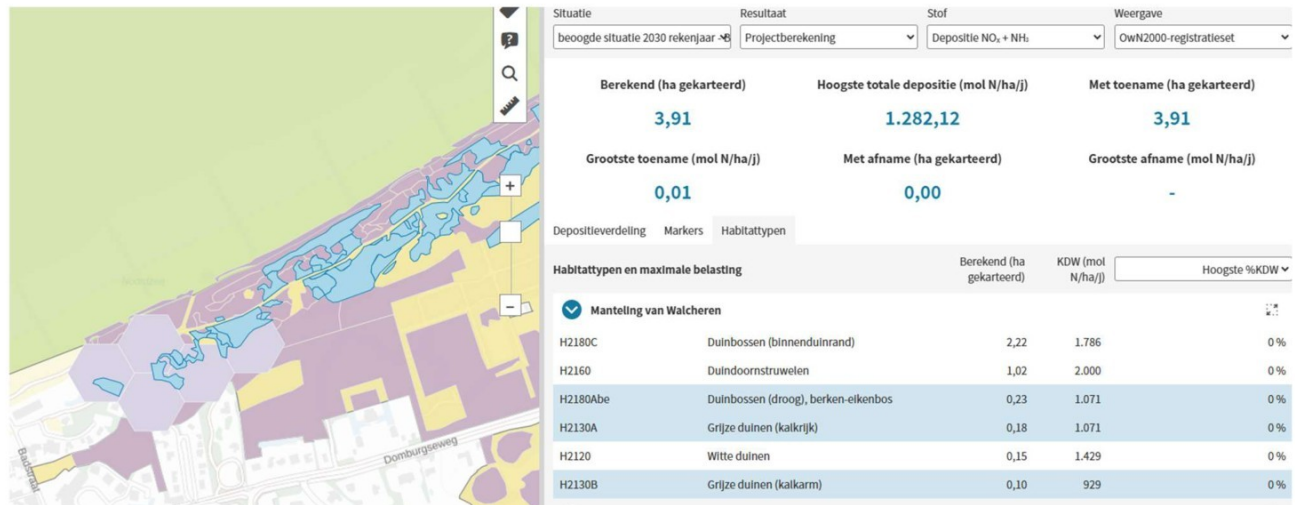
- H2130A Grijze duinen (kalkrijk) → KDW van 1071
 - o Op hexagonen 2 t/m 6
- H2130B Grijze duinen (kalkarm) → KDW van 929
 - o Op hexagonen 2, 5, 6
- H2180 Abe -Duinbossen (droog), berken-elkbos → KDW van 1.071
 - o Op hexagonen 5, 6

In de gehele beoogde situatie gaat om in totaal om 0,56 hectare stikstofgevoelige natuur welke wordt overbelast.

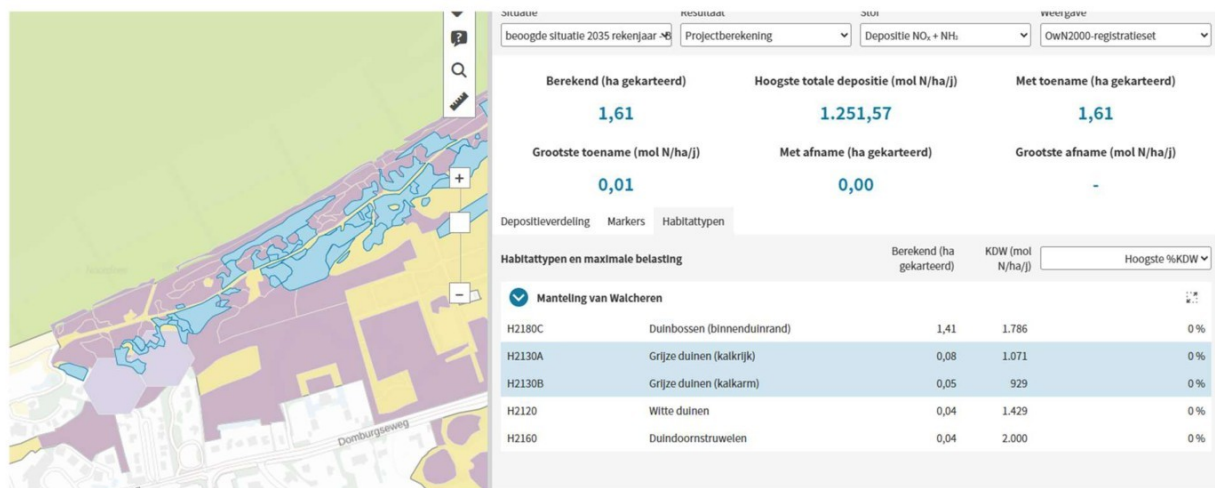
Manteling van Walcheren				
H2180C	Duinbossen (binnenduintrand)	2,66	1.786	0,01
H2160	Duindoornstruwelen	1,21	2.000	0,01
H2180Abe	Duinbossen (droog), berken-elkenbos	0,27	1.071	0,01
H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	0,19	1.071	0,01
H2120	Witte duinen	0,16	1.429	0,01
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	0,10	929	0,01

Hieronder zullen we inzoomen op deze drie soorten en de betreffende hexagonen. Hierbij is gebruik gemaakt van AERIUS monitor en de ontwikkeling van de achtergrondbelasting zoals daarin berekend, en de AERIUS Calculator aan de hand van de toekomstige ontwikkelingen door aanpassing van de rekenjaren. Het doel van de HR en VR richtlijnen is namelijk verdere verslechtering te voorkomen, hierbij is het relevant om de trend/toekomstige ontwikkelingen af te wegen tegen de projecten van vandaag de dag.

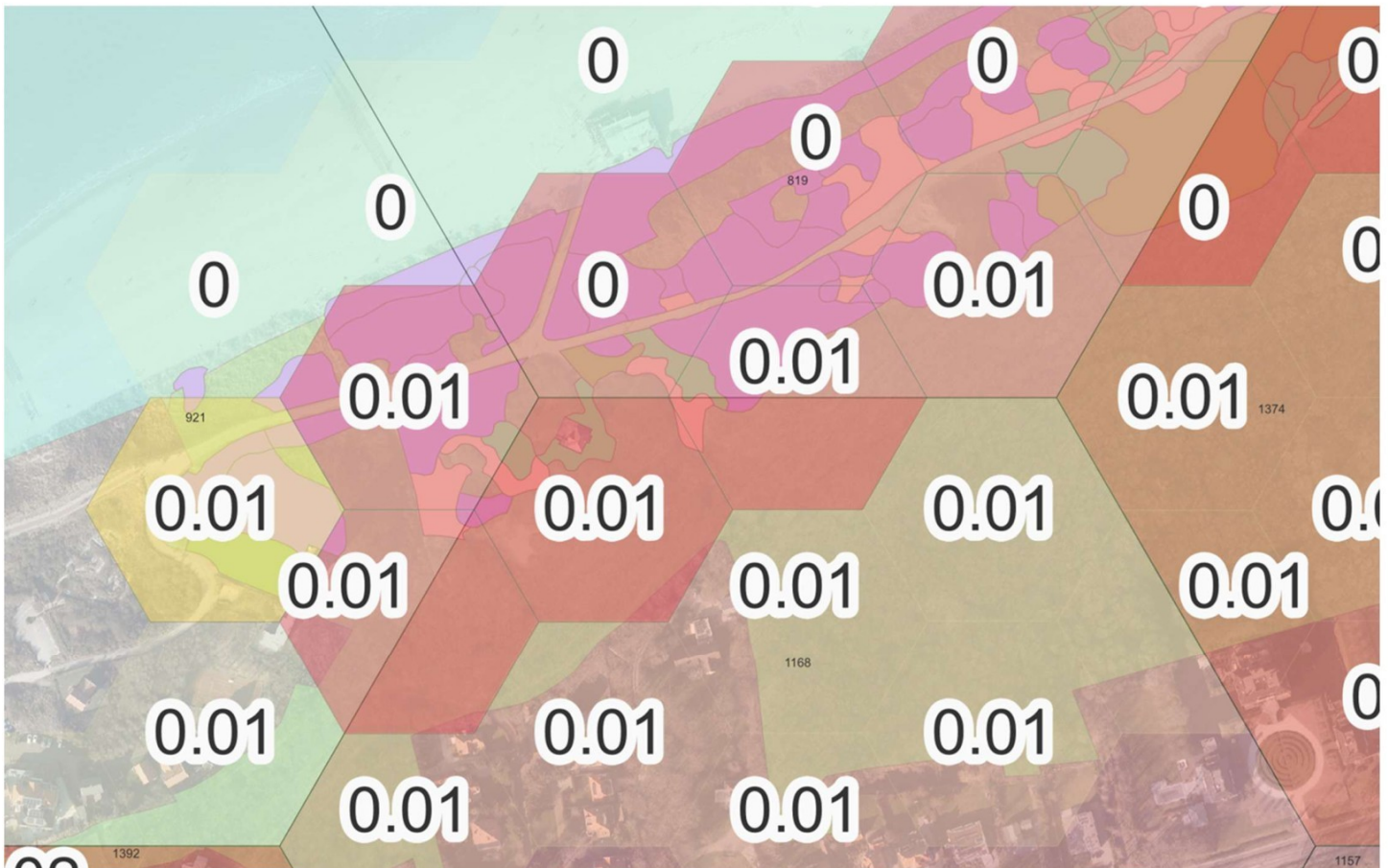
Allereerst de rekenresultaten uit AERIUS Calculator wanneer we het rekenjaar 2030 selecteren. Dan zien we dat hexagoon 6 niet langer wordt belast door dit initiatief.



Wanneer we het rekenjaar 2035 invoeren daalt dit aantal nog verder. In dat geval is er alleen nog effect op hexagonalen 3 en 4. Kortom, er zijn nog eens 3 hexagonalen komen te vervallen in de rekenresultaten.



Vervolgens hebben we de openbare data van AERIUS Monitor geraadpleegd. Hierbij hebben we gekeken naar de gemodelleerd en verwachte achtergrondbelasting in dit gebied in het jaar 2030. Hierbij zijn de effecten van het project afgezet tegen de achtergrondbelasting zoals in AERIUS Monitor is opgenomen. Monitor werkt met een groter gebied om de achtergronddepositie te bepalen. Dit zijn de kleine getalen in de vakken, hier van links naar rechts, rij 1: 921, 819, 1374 Op rij 2: 1392, 1168, 1374.



De hexagonen waar het project in 2030 nog een effect op heeft liggen in de vakken met achtergrondbelasting 921, 819 en 1168 mol/jaar. Concreet betekent dit dat voor de hexagonen met achtergrondbelasting 921 en 819 er geen overschrijdingen meer plaats zullen vinden van de KDW. De laagste KDW waar een effect op is, zit namelijk op 929 mol/jaar. Daarmee kan gesteld worden dat de hexagonen die volledig in deze vlakken liggen er geen kans is op verdere verslechtering. De KDW zal immers in de zeer nabije toekomst (uiterlijk 2030) worden gehaald. Concreet betekent dit dat de hexagonen 3, 4 en 5 nog beschouwd dienen te worden voor de 3 overbelaste soorten.

Wanneer we kijken naar hoeveel hectare er van deze soorten worden geraakt gaat het nog om circa 0,33 hectare voor alle drie de soorten tezamen. Om de relevantie van dit oppervlak te bepalen moet er onder andere gekeken worden naar de totale oppervlakte in het gebied.

- H2130A → totaal 28,3 hectare ingetekend
- H2130B → Totaal 149 hectare ingetekend
- H2180-Abe → Totaal 47,7 hectare ingetekend.

Dit betekent dat de 0,33 hectare waar nog een relevant effect op kan zijn vanaf 2030 slechts 0,15 % is van het totale areaal van deze soorten. Daarnaast gaat het om een effect van slechts 0,01 mol N/ha/jr. Waarbij het wegnemen van deze depositie er niet voor kan zorgen dat de KDW wordt gehaald voor deze soorten. Om te bepalen of de stikstofeffecten van de referentie/beoogde situatie additioneel zijn, dient enerzijds het doel/effect van de maatregel te worden bepaald en daarnaast de kosten efficiëntie in ogenschouw te worden genomen. Het effect is zoals uiteengezet bijzonder klein. Voor de kosten efficiëntie kan worden gekeken naar de uitkoopregelingen die zijn opgezet. De LBV, LBV+ en provinciale opkoopregelingen zijn zo opgezet dat er met iedere euro investering zoveel mogelijk stikstof wordt weggenomen. In dit geval zouden 2 appartementen en een bedrijf moeten worden weggenomen (in de referentiesituatie), of anders gezegd: de komst van de Hema en 3 appartementen moeten worden tegengehouden om in totaal 0,02 mol aan stikstofeffecten in 2030 (op relevante hexagonen) weg te nemen en zodoende nog altijd voor dezelfde 0,33 hectare een overbelasting te hebben. Dit vergt een forse investering voor zéér minimaal effect. Het zou vele malen efficiënter zijn om in het natuurgebied maatregelen te nemen om de effecten van de stikstofdepositie te verkleinen/weg te nemen, dan wel op een andere plek maatregelen te treffen om de stikstofemissie te beperken. Er zijn ongetwijfeld bedrijven/initiatieven met een groter effect op de achtergronddepositie. Daarnaast geldt ook dat als de stikstof van dit project wel betrokken moet worden voor natuurherstel, dat dit ook zou betekenen dat er voor ieder bedrijf/woning in de bebouwde kom van Domburg moet worden overwogen om de stikstofemitterende activiteiten te verbieden/in te trekken. Waarbij de afweging moet worden gemaakt tussen de kostprijs en de te behalen stikstofwinst. Dit zou maatschappelijk een zeer onwenselijke ontwikkeling zijn en tot zeer beperkte stikstofwinst.

Tot slot nog de volgende overweging; de uitgevoerde toetsing door Van Westreenen is een worst-case beschouwing van de verkeersaantrekkende werking aan de hand van de CROW-normen. We hebben namelijk alleen de Hema en parkeerplaats zelfstandig beoordeeld. Echter, het ligt in de lijn der verwachting dat mensen het bezoek aan het stadscentrum en de Hema zullen gaan combineren (dan wel vice versa). Dat betekent dat men toch al in het heersende verkeersbeeld zou zitten en niet specifiek voor de Hema komt. Hier hebben we in deze berekening nog geen rekening mee gehouden. Dit effect zou ook een ander beeld geven van de stikstofdepositie. Wanneer we de berekening hiervoor zouden corrigeren zal het totale effect nog lager uitpakken. Verder is er ook geen rekening gehouden met het aandeel bezoekers dat met de fiets naar het centrum komen. Gezien de bekende parkeerproblematiek en de relatief korte afstand vanuit de overige wijken in Domburg naar het centrum, ligt het in de lijn der verwachting dat er een groot aandeel van de bezoekers met de fiets zal komen naar het centrum/de Hema. Ook voor dit positieve effect is nog totaal geen correctie uitgevoerd.

Kort en goed, het gaat om een uiterste toetsing (worst-case), de praktijk zal vele malen gunstiger uitvallen en vanwege de verdere verduurzaming van het verkeer en de grotere actieradius van (elektrische) fietsen en scooters wordt de uitstoot en daarmee depositie ieder jaar weer lager. Er zal dan ook geen significant negatief effect kunnen plaatsvinden op de aangewezen soorten in het naastgelegen gebied.

8.1. Eindconclusie passende beoordeling en additionaliteit

Er kan worden gesteld dat de zeer beperkte stikstofeffecten door voorliggend initiatief op de zeer beperkte oppervlakte aan stikstofgevoelige habitats (slechts 0,33 hectare in 2030), niet kan leiden tot significant negatieve effecten op N2000-gebieden én dat de stikstofreferentie niet noodzakelijk is voor het halen van de (stikstof)doelstellingen in het N2000-gebied. Uit geen van de openbaar beschikbare databronnen blijkt dat er stikstofruimte uit het centrum van Domburg moet vrijkomen ten behoeve van de natuurdoelstellingen van de N2000-gebieden. We mogen er dan ook vanuit gaan dat, naast de generieke afroaming van 40%, geen stikstofruimte van de referentie benodigd is voor het halen van de doelstellingen in het gebied. De stikstofreferentie kan zodoende worden betrokken bij de passende beoordeling en uit deze verschilberekening blijkt dat er geen significante toename zal zijn van stikstofdeposities. Er hoeft dan ook niet te worden gevreesd dat er significant negatieve effecten op kunnen treden op de aangewezen habitatsoorten in het gebied. De aangevraagde Omgevingsvergunning N2000 activiteiten kan dan ook worden verleend.

9. CONCLUSIE

In opdracht van Hopman en Peters is door VanWestreenen Adviseurs te Lunteren een onderzoek naar mogelijke significante stikstoeffecten uitgevoerd. Dit in verband met het voornemen van initiatiefnemer aan de Stationsstraat 4/6 te Domburg. Onderhavig voornemen betreft de realisatie van de Hema met daarboven drie appartementen.

Uit de calculaties en de passende beoordeling uit hoofdstuk 6, 7 & 8 en de bijbehorende AERIUS-berekeningen blijkt dat in de toegepaste 'worst-case' benadering de stikstofdepositie niet leidt tot significant negatieve effecten op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Dit geldt voor zowel de realisatie- als gebruiksfase. Ook is de stikstof uit de stikstofreferentie niet nodig voor het halen van de hersteldoelen voor de betrokken habitatsoorten, de stikstof is dus additioneel. Derhalve kan worden uitgesloten dat er bij onderhavig bouwproject sprake zal zijn van significant negatieve effecten. De gevraagde vergunning kan worden verleend.

Bijlagen

- Bijlage 1: AERIUS-berekening verschil referentie - Realisatiefase met 40% afroming
- Bijlage 2: AERIUS-berekening verschil referentie - Gebruiksfase met 40% afroming
- Bijlage 3: AERIUS-berekening gebruiksfase beoogde situatie
- Bijlage 4: AERIUS berekening verschil referentie – gebruiksfase zonder afroming