embridge
environment matters



Stikstofdepositie-onderzoek uitbreiding basisschool de Kemp aan de Kempstraat 36 in Egchel

20 juli 2026

Stikstofdepositie-onderzoek ten behoeve van uitbreiding de Kemp aan de Kempstraat 36 te Egchel

Opdrachtgever: Bureau Leefomgeving
Noorderhof 16
5804 BV Venray

Locatie: Kempstraat 36
5987 AH Egchel

Rapportnummer	**Projectnummer**
Blo.Egc.25.DO-02	20250058
Status	**Datum**
Definitief	20 juli 2026

Embridge Nederland B.V.
Willem II Singel 42
6041 HT Roermond
Telefoon: 0475-420191
E-mail: info@embridge.nl
KvK: 13036743
IBAN: NL53RABO0303441194

Vanwege de AVG-regelgeving worden de namen van de projectleider en auteur(s) niet opgenomen in deze rapportage.
Het rapport is tot stand gekomen door middel van het vierogen-principe.
Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar gebruikt worden voor het doel waarvoor het is opgesteld, met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document en het rekenmodel blijven berusten bij Embridge Nederland.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1
2. Situatie 2
3. Toetsingskader 3
3.1 Toetsingskader stikstof Duitsland 4
4. Opzet onderzoek en berekeningssystematiek 5
4.1 AERIUS Calculator 5
4.2 Uitgangspunten 5
4.2.1 Bouwfase (2026) 6
4.2.2 Beoogde gebruiksfase (2026) 9
5. Resultaten 12
6. Samenvatting en conclusie 14

1. Inleiding

In opdracht van Bureau Leefomgeving is door Embridge Nederland B.V. een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de vergunningsaanvraag in het kader van de omgevingswet voor de locatie aan de Kempstraat 36 in Egchel.
Het initiatief betreft slimme renovatie, verduurzaming en uitbreiding van de basisschool.
Het is mogelijk dat stikstofemissie van het project leidt tot stikstofdepositie boven de 0,00 mol N/ha/jr op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Bij een depositie boven de 0,00 mol N/ha/jr kan sprake zijn van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden en is een vergunningsplicht van toepassing.

Doel van het onderzoek is om middels de AERIUS Calculator te berekenen of er sprake is van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de activiteiten van de bouw- en gebruiksfase aan de Kempstraat 36 in Egchel

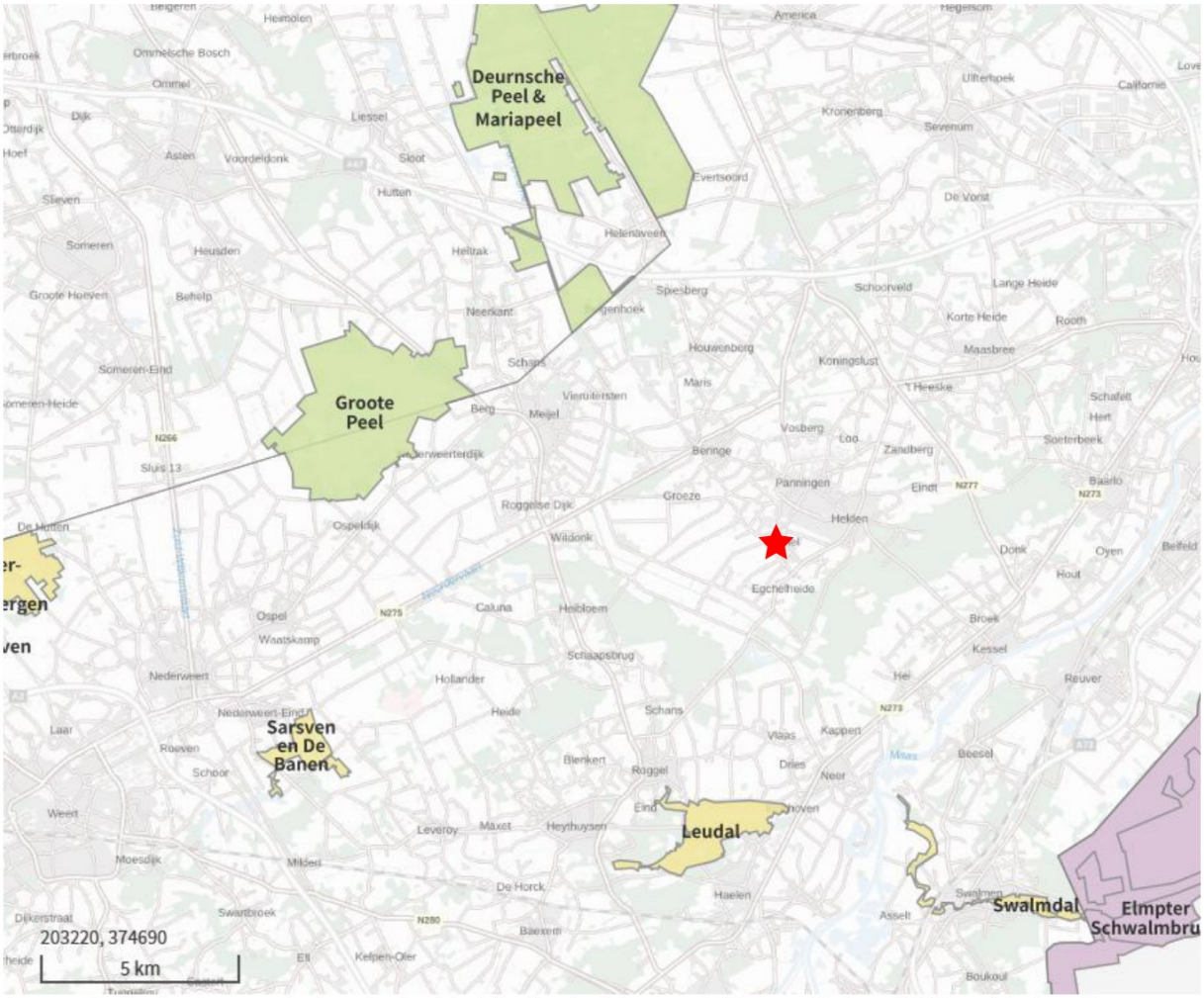
Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde stikstofdepositie-onderzoek.



Figuur 1. Projectgebied (rood omlijnd) op een kaart en luchtfoto (bron: Omgevingsloket.nl).

2. Situatie

Het project is gelegen aan de Kempstraat 36 in Egchel. Op de locatie is Basisschool de Kemp gelegen. Het voornemen bestaat om de Basisschool het bestaande gebouw door slimme renovatie, verduurzaming en uitbreiding weer eigentijds te maken. De meest nabijgelegen Nederlandse Natura 2000-gebieden zijn 'Leudal' op circa 6,5 km in zuidwestelijke richting, 'Swalmdal' op circa 7 km in zuidoostelijke richting, de 'Deurnsche Peel & Mariapeel' op circa 7,9 km in noordwestelijke richting, de 'Groote Peel' op circa 8,9 km in westelijke richting en de 'Sarsven en de Banen' op circa 13 km in zuidelijke richting van het projectgebied (zie figuur 2).



Figuur 2. De ligging van het projectgebied (rode ster) ten opzichte van Natura 2000-gebieden. De minimumafstand tussen het projectgebied en het dichtstbijzijnde N2000-gebied bedraagt ca. 6,5 km (bron: AERIUS calculator).

3. Toetsingskader

De Omgevingswet (Ow) beschrijft de regels met betrekking tot de fysieke leefomgeving en activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving (Artikel 1.2.). Zo is het verboden een activiteit te verrichten of na te laten, als door het verrichten of nalaten daarvan aanzienlijke nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving ontstaan of dreigen te ontstaan (Artikel 1.7a). Natuur is ook onderdeel van de fysieke leefomgeving en veel natuur in Nederland is aangewezen als Natura 2000-gebied. Natura 2000-gebieden en de bijbehorende natuurdoelen mogen niet worden verstoord of aangetast door Natura 2000-activiteiten. Het is verboden zonder omgevingsvergunning activiteiten te verrichten wanneer de activiteiten Natura 2000-activiteiten zijn.

Een Natura 2000-activiteit is een: Activiteit, inhoudende het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

Projecten met stikstofemissie kunnen door een toename van stikstofdepositie (>0,00 mol N/ha/jr) op een Natura 2000-gebied een significant negatief effect op de doelstellingen van Natura 2000-gebieden veroorzaken. Om te zorgen dat Natura 2000-gebieden niet worden aangetast door een te hoge toename van stikstofdepositie, moet in kaart gebracht worden wat de stikstofemissie van de activiteit(en) is en of de stikstofdepositie als gevolg daarvan nadelige effecten veroorzaakt op Natura 2000-gebieden.

Dit stikstofonderzoek is opgesteld om te toetsen of de voorgenomen activiteiten, op het gebied van stikstof, kwalificeren als een Natura 2000-activiteit. Indien dit wel zo is, moet een omgevingsvergunning – Natura 2000-activiteit worden aangevraagd.

Uit afdeling 16.4a Ow volgt dat een passende beoordeling moet worden gemaakt als een plan of een project significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Dit is het geval als een plan of een project voorziet in een (ruimtelijke) ontwikkeling die ten opzichte van de referentiesituatie significante gevolgen kan hebben. De referentiesituatie verschilt bij plannen en projecten. Bij de beoordeling van een omgevingsplan wordt onder referentiesituatie de feitelijke, planologische, legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan verstaan. Dit wordt bevestigd in vaste jurisprudentie. Bij de beoordeling van een project wordt de referentiesituatie gevormd door de toegestane situatie op de diverse referentiedata.

Om te bepalen of een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit nodig is, is de wettelijke verplichting voor het gebruik van AERIUS Calculator vastgelegd in artikel 4.15 van de Omgevingsregeling.

Conform artikel 6.15 van de Omgevingsregeling is verplicht gesteld dat de stikstofdepositie van een plan of project moet worden berekend met AERIUS Calculator.

3.1 Toetsingskader stikstof Duitsland

Het toetsingskader voor het stikstofdepositie in Duitsland verschilt met het Nederlandse toetsingskader. Zo wordt ten eerste het onderzoeksgebied begrensd op basis van de door het project (zonder cumulatie) veroorzaakte stikstofdepositie. De depositiewaarde waarop het gebied wordt begrensd, wordt het Abschneidekriterium genoemd. Op basis van een uitspraak van het Bundesverwaltungsgericht[1], de hoogte federale administratieve rechtbank, wordt daarvoor een grenswaarde van 300 gram stikstof (21,3 mol) per hectare per jaar aangehouden. Het gaat hierbij om de depositie van het voornemen, zonder rekening te houden met cumulatie. In de volgende stap wordt de stikstofdepositie binnen het vastgestelde onderzoeksgebied getoetst aan een drempelwaarde (Irrelevanzschwelle). Deze waarde bedraagt 3% van de kritische depositiewaarde van het meest gevoelige habitattype in het betreffende Natura 2000-gebied. Bij deze beoordeling dient de gecumuleerde depositie in beschouwing te worden genomen.
De laagste kritische depositie waarde, die van het habitattype hoogveen, bedraagt 400 mol N/ha/jaar. Dat betekent dat de laagst denkbare drempelwaarde 12 mol N/ha/jaar bedraagt. Projecten met een lagere waarde dan deze drempelwaarde zorgen dus volgens de Duitse wetgeving niet voor een significante toename op de stikstofdepositie.

[1] BVerwG, uitspraak van 15 mei 2019, ref. 7 C 27/17

4. Opzet onderzoek en berekeningssystematiek

4.1 AERIUS Calculator

Om te bepalen wat de effecten op de stikstofdepositie zijn van de aangevraagde activiteiten, moet gebruik gemaakt worden van het landelijke rekenmodel AERIUS Calculator. Als basis voor het opgestelde model zijn de door opdrachtgever aangeleverde tekeningen en representatieve bedrijfssituatie gehanteerd. AERIUS Calculator 2025.3 hanteert een maximale rekenafstand van 25 km. Dit betekent dat voor elk rekenpunt (OwN2000-registratieset en/of eigen rekenpunten) alleen emissies worden meegenomen van bronnen die binnen 25 km van dat rekenpunt liggen.

AERIUS wordt meerdere keren per jaar geüpdatet. Bij sommige updates worden nieuwe gegevens opgevraagd en wordt hierdoor gerekend met andere factoren. Doordat er jaarlijks nieuwe gegevens bekend worden is het mogelijk dat berekeningen en rekenmethodes veranderen. Wanneer er een update plaatsvindt tussen het indienen van een rapport en de vergunningverlening, dienen de berekeningen geactualiseerd te worden.

Voor informatie over het toepassingsbereik van AERIUS Calculator 2025.3 wordt verwezen naar ‘Handboek Werken met AERIUS Calculator 2025’ van april 2026.

4.2 Uitgangspunten

De invoer van gegevens in de AERIUS Calculator heeft plaatsgevonden conform ‘Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025.3’ van april 2026. Stikstofdepositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden is berekend middels de optie ‘OwN2000-methode’. Het verkeer is op het projectgebied ingevoerd als ‘binnen bebouwde kom (stagnerend)’ en buiten het projectgebied als ‘binnen bebouwde kom (doorstromend)’.

Gezien de korte afstand (< 25 km) van de projectlocatie tot buitenlandse Natura 2000-gebieden zijn er eigen rekenpunten in buitenlandse Natura 2000-gebieden toegevoegd.

Cimlk.nl[2] wordt gebruikt om te bepalen waar het verkeer wordt opgenomen in het heersend verkeersbeeld. Het heersend verkeersbeeld is het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten (<5%) van het reeds aanwezige verkeer.

Voor de Natura 2000-gebieden is de stikstofdepositie in zowel de bouwfase als de gebruiksfase van het project berekend.

[2] https://www.cimlk.nl/kaart

4.2.1 Bouwfase (2026)

De bouwfase gaat van start in 2026 en zal 52 weken duren. Hierdoor is 2026 aangehouden als rekenjaar voor de bouwfase in AERIUS Calculator.

Mobiele werktuigen

Er is nog niet precies bekend welke mobiele werktuigen gebruikt gaan worden. Er is daarom een inschatting gemaakt voor het project op basis van vergelijkbare projecten. In tabel 1 is een overzicht gemaakt van de relevante gegevens van de mobiele werktuigen welke worden gebruikt tijdens de bouwfase. Hierbij gaat het alleen om mobiele werktuigen die gebruik maken van fossiele brandstoffen. Elektrische werktuigen worden buiten beschouwing gelaten, omdat deze geen stikstofemissie hebben.

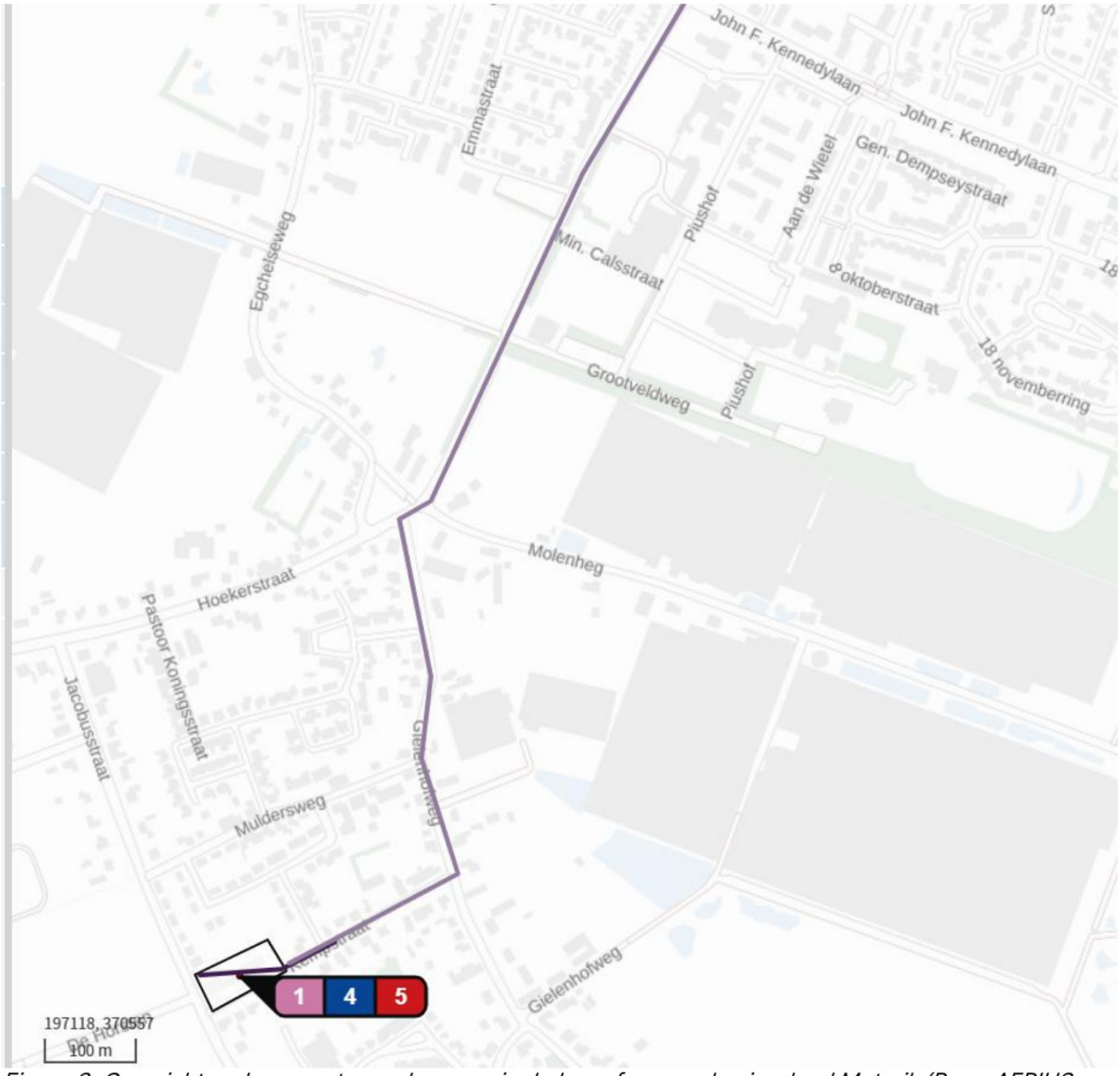
Er is een inschatting gemaakt van het aantal draaiuren van de mobiele werktuigen, die nodig zijn voor de werkzaamheden volgens de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025.3'. Middels de U-methode is het brandstofverbruik berekend.

Tabel 1. Invoergegevens AERIUS mobiele werktuigen bouwfase

AERIUS ID	Type werktuig (bouwjaar)	Vermogen (kW)	Stage Klasse	Draaiuren (uur/jr)	Brandstof verbruik (L/jr) *	AdBlue verbruik (L/jr) **
1	Dieplepelrups	129	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	520	6.654	399
	Betonpomp	310	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	80	2.400	144
	Betonmixer	250	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	64	1.555	93
	Boorstelling	321	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	40	1.242	74
	Autolaadkraan	250	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	224	5.441	326
	Rupskraan	230	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	460	10.300	618
	Mobiele kraan 50t	270	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	112	2.934	176
	Tankwagen groot materieel	300	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	50	1.452	87

*Brandstofverbruik is afgerond naar boven.
** AdBlue-verbruik is afgerond naar beneden, uitgaande van 6%.

In figuur 3 is het projectgebied aangegeven zoals ingetekend in AERIUS Calculator.



Figuur 3: Overzicht verkeersroutes en bronnen in de bouwfase van basisschool Meterik (Bron: AERIUS-Calculator)

Werkverkeer
Het werkverkeer is een inschatting op basis van de werkzaamheden die uitgevoerd dienen te worden (zie tabel 2).

Verkeersroute
Het verkeer op eigen terrein is maximaal ingetekend vanaf de beoogde ingang aan de Kempstraat tot aan het uiterste punt van de projectlocatie. Het verkeer op de projectlocatie is ingevoerd als 'Beide richtingen' en 'Binnen bebouwde kom (stagnerend)'.
Het verkeer op de openbare weg zal tijdens de bouwfase via de Kempstraat, Gietenhofweg, Hoekerstraat, Raadhuisstraat naar de John F. Kennedylaan rijden. Bij het opdraaien van de John F. Kennedylaan gaat het verkeer in het heersende verkeersbeeld op, het heersend verkeersbeeld berekening is opgenomen in tabel 2. Het verkeer op de openbare weg is ingetekend als 'Beide richtingen' en 'Binnen bebouwde kom (doorstromend)'.

Stationaire emissies
Voor het rangeren, langzaam rijden en laden/lossen op eigen terrein zijn voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer stationaire draaiuren meegenomen in de berekening. Er is 15 minuten

(0,25 uur) stationair draaien aangehouden per voertuig. Emissiefactoren van NO_x en NH_3 zijn afkomstig uit bijlage 1 van 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025.3'.

Koude start
Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden, nadat deze 2 uur of langer stilgestaan hebben. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor (rijdend verkeer emissie). Het uitgangspunt is dat de hogere koude start-emissies in de eerste minuut na de start plaatsvinden (voor zowel lichte, middelzware als zware voertuigen). Dit betekent in de praktijk dat de emissies door koude start veelal optreden voordat een voertuig van zijn plaats is gekomen en koude start emissies kunnen daarmee veelal gekoppeld worden aan de locatie waar het voertuig langer dan twee uur geparkeerd staat.

Alleen de personenauto's of busjes van het bouwpersoneel zijn mogelijk langer dan 2 uur per werkdag aanwezig en hebben een koude start bij het verlaten van het terrein. Middelzware en zware vrachtwagens bezoeken de bouwplaats enkel om te laden en lossen en staan daarom niet 2 uur of langer stil met een uitgeschakelde motor. Van de lichte voertuigen (personenauto's en busjes, 1604 lichte voertuigen per jaar) is 100% van de voertuigen meegenomen met een koude start. Als worstcasescenario is voor de middelzware en zware vrachtwagens 10% van de voertuigen meegenomen met een koude start (146 middelzware en 488 zware voertuigen per jaar).

Voor meer uitleg over de koude start, zie hoofdstuk 7.2 van 'Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2025.3.

Tabel 2. Invoergegevens AERIUS verkeer referentiesituatie

Lijnbronnen	**AERIUS ID**	**Type verkeer**	**Aantal motor-voertuigen per jaar**	**Aantal bewegingen per jaar (invoer AERIUS)**			
Personenverkeer	2 en 3	Licht	1604	3.208			
Middelzwaar verkeer		Middel-zwaar	146	292			
Zwaar verkeer		Zwaar	488	976			
Heersend verkeersbeeld	**Type verkeer**	**Hoeveelheid verkeer per etmaal (CimIk)**	**Aantal motorvoertuigen per etmaal**	**Percentage werkverkeer t.o.v. heersend verkeersbeeld**			
Personenverkeer	Licht	3.653	6,7	0,18%			
Middelzwaar verkeer	Middel-zwaar	145	0,6	0,4%			
Zwaar verkeer	Zwaar	64	2	3,1%			
Stationair draaien	**AERIUS ID**	**Aantal motor-voertuigen per jaar**	**Totaal aantal uur stationair**	**Waarde stationair NO_x (g/uur)**	**Waarde stationair NH_3 (g/uur)**	**NO_x-emissie (kg/jr)**	**NH_3-emissie (kg/jr)**
Middelzwaar verkeer	4	247	61,75	64,65	0,7116	9,99	0,04
Zwaar verkeer		827	206,75	92,4864	0,8976	19,12	0,19
Koude start	**AERIUS ID**	**Type verkeer**	**Aantal motor-voertuigen per jaar**	**Percentage voertuigen met koude start**		**Totaal aantal voertuigen met koude start**	
Personenverkeer	5	Licht	3.719	100%		3719	
Middelzwaar verkeer		Middel-zwaar	247	10%		25	
Zwaar verkeer		Zwaar	827	10%		83	

4.2.2 Beoogde gebruiksfase (2026)

De uitbreiding van de basisschool wordt op zijn vroegst in 2026 in gebruik genomen. Daarom is 2026 als rekenjaar aangehouden voor de gebruiksfase. Hierbij is per leerling rekening gehouden met mogelijk verkeer. Daarnaast is er ook rekening gehouden met de docenten en de daarbij behorende koude start.

Voor de gebruiksfase heeft de opdrachtgever informatie verstrekt over het aantal leerlingen en docenten in de beoogde gebruiksfase en aan de hand van deze gegevens is er een inschatting gemaakt van het verkeer.

Wegverkeer

Het wegverkeer in de beoogde situatie bestaat uit het personenverkeer van de ouders die leerlingen afzetten op de school of docenten die komen om te werken. In de CROW- publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' zijn geen verkeersgeneratiecijfers opgenomen voor basisscholen. Om toch een inschatting te kunnen maken is uitgegaan van de cijfers voor een Kinderdagverblijf. van de vergelijkbare onderwijssituaties komt deze het meest overeen. Er is uitgegaan van rest bebouwde kom en niet stedelijk gebied voor de verkeersgeneratie. Dit geeft een maximale verkeersgeneratie van 38,2 per 100 m^2 bvo. Uitgaande van circa 1.400 m2 bvo, geeft dit een verkeersgeneratie van circa 460 verkeersbewegingen per dag

Verkeersroute

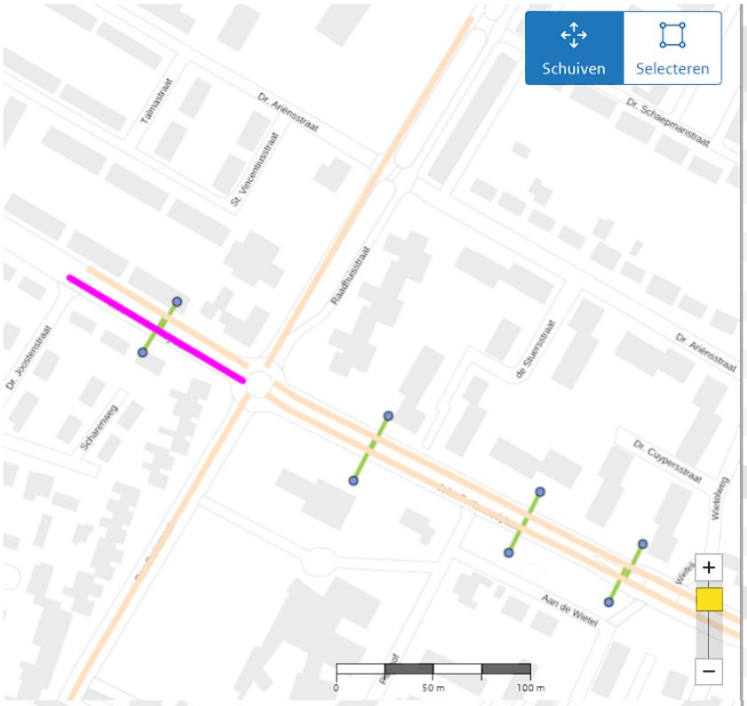
Het verkeer op de openbare weg kan via verschillende wegen naar de school rijden. Voor de berekening is uit gegaan van het worstcasescenario. Hierbij rijdt het verkeer van de 'Kempstraat' naar de rotonde bij de 'John F. Kennedylaan' waar het verkeer in het heersende verkeersbeeld opgaat. Hierbij is uitgegaan van de laagste verkeersaantallen op de John F Kennedylaan met betrekking tot de wegvakken. Figuur 4 geeft een overzicht van het verkeer in CIMLK.nl
De emissie van verkeer is berekend met een lijnbron in AERIUS Calculator. Tabel 3 geeft een overzicht van de bewegingen. Figuur 5 geeft een overzicht van de emissiebronnen in AERIUS-calculator weergegeven.

Koude start

Voertuigen van personeelsleden zijn mogelijk langer dan 2 uur per werkdag aanwezig en zullen een koude start hebben bij het verlaten van het terrein. Daarom zijn als worstcasescenario voor alle mogelijke voertuigen (30 voertuien per etmaal) koude starts meegenomen.

Tabel 3. Invoergegevens AERIUS verkeer

Lijnbronnen	**AERIUS ID**	**Type verkeer**	**Aantal bewegingen per etmaal (invoer AERIUS)**	
Personenverkeer	2	Licht	460	
Heersend verkeersbeeld	**Type verkeer**	**Hoeveelheid verkeer (Cimlk)**	**Aantal bewegingen per etmaal**	**Percentage verkeer t.o.v heersende verkeersbeeld**
Personenverkeer	Licht	9.238	460	5,0%
Koude start	**AERIUS ID**	**Type verkeer**	**Aantal motorvoertuigen met een koude start per etmaal**	
Personenverkeer	1	Licht	30	

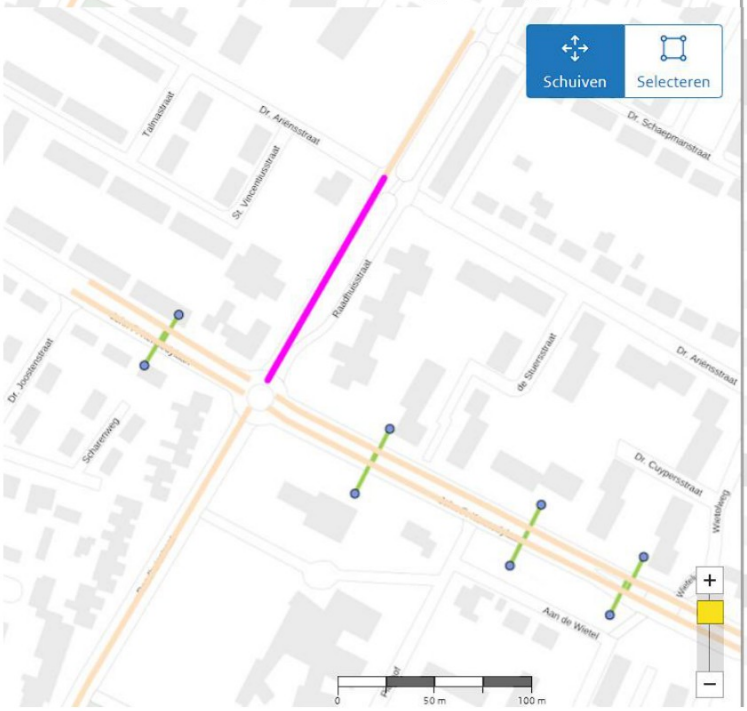


Detailgegevens

Wegdeel	**50397052_140699**
Kenmerken	
Straatnaam	John F Kennedylaan
Wegnummer	-
Wegsoort	Doorstromend stadsverkeer (e)
Rekenmethode	SRM-1
Tunnelfactor	1
Taludsoort	-
Hoogte	-
Maximumsnelheid	50 km/u
Maximumsnelheid, dynamisch	-
Wegbeheer	Gemeente
Overheid	Gemeente Peel en Maas
Opmerking	-

Overdrachtsobjecten	**Links**	**Rechts**
Type	Geen	Geen
Hoogte	-	-
Afstand	-	-

Intensiteiten (voertuigen/etmaal)	**Voertuigen**	**In file (%)**
Licht verkeer	3.522	0
Middelzwaar verkeer	140	0
Zwaar verkeer	62	0

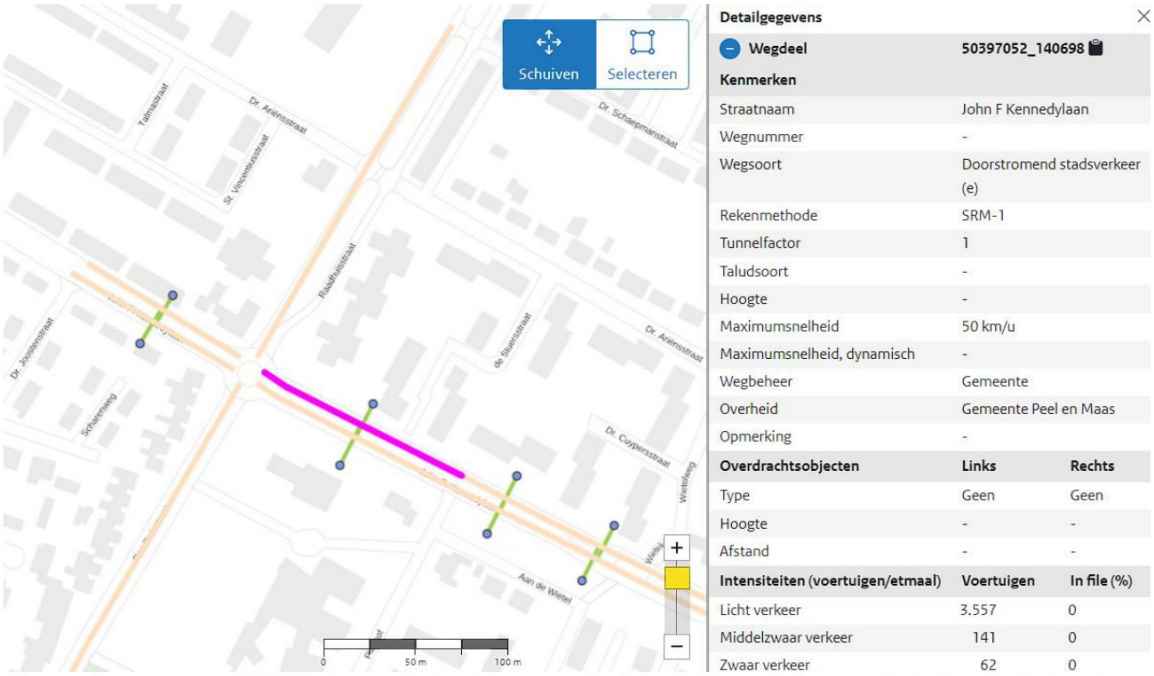


Detailgegevens

Wegdeel	**50397052_42991**
Kenmerken	
Straatnaam	Raadhuisstraat
Wegnummer	-
Wegsoort	Normaal stadsverkeer (c)
Rekenmethode	SRM-1
Tunnelfactor	1
Taludsoort	-
Hoogte	-
Maximumsnelheid	30 km/u
Maximumsnelheid, dynamisch	-
Wegbeheer	Gemeente
Overheid	Gemeente Peel en Maas
Opmerking	-

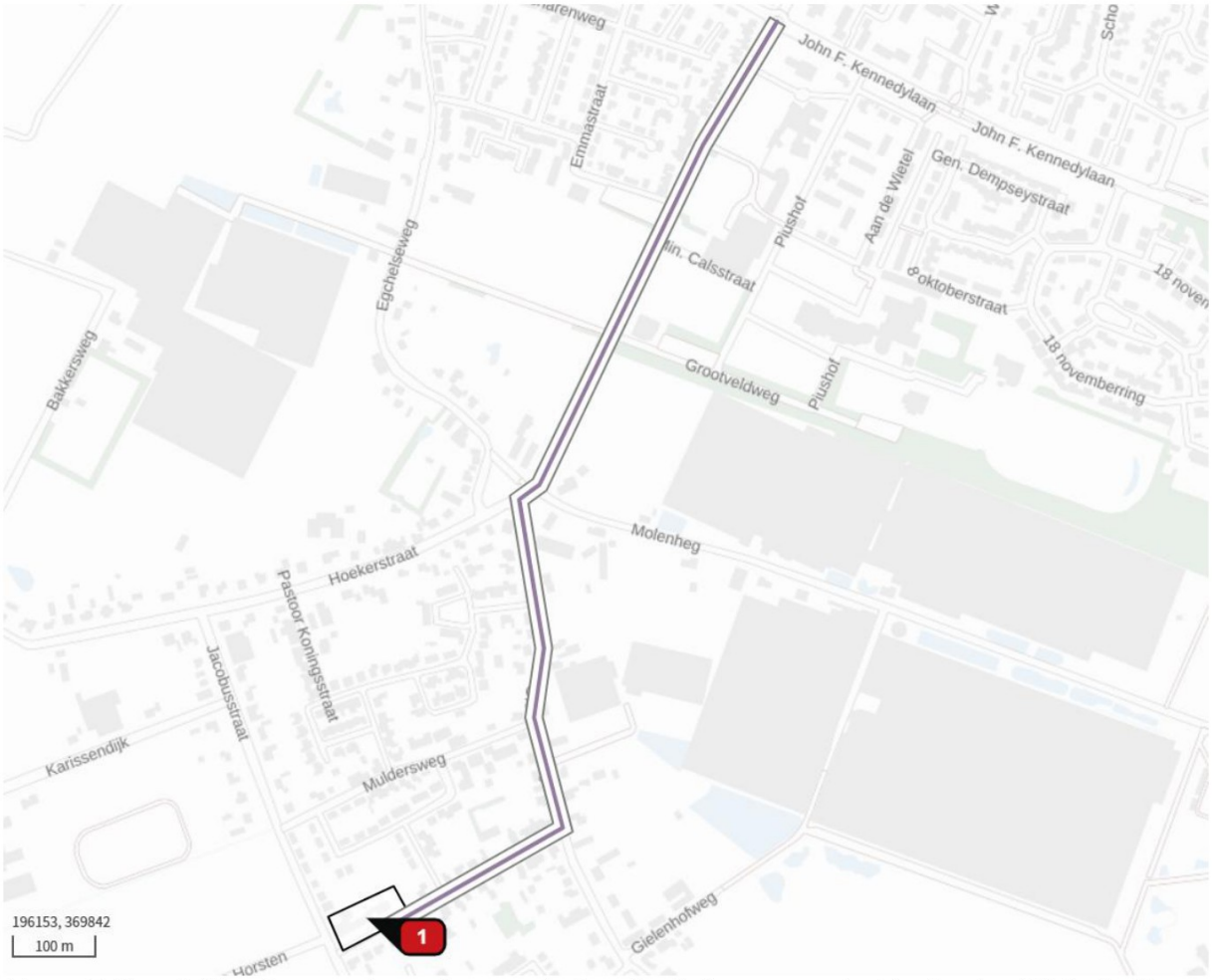
Overdrachtsobjecten	**Links**	**Rechts**
Type	Geen	Geen
Hoogte	-	-
Afstand	-	-

Intensiteiten (voertuigen/etmaal)	**Voertuigen**	**In file (%)**
Licht verkeer	2.159	0
Middelzwaar verkeer	86	0
Zwaar verkeer	38	0



Detailgegevens		
Wegdeel	50397052_140698	
Kenmerken		
Straatnaam	John F Kennedylaan	
Wegnummer	-	
Wegsoort	Doorstromend stadsverkeer (e)	
Rekenmethode	SRM-1	
Tunnelfactor	1	
Taludsoort	-	
Hoogte	-	
Maximumsnelheid	50 km/u	
Maximumsnelheid, dynamisch	-	
Wegbeheer	Gemeente	
Overheid	Gemeente Peel en Maas	
Opmerking	-	
Overdrachtsobjecten	**Links**	**Rechts**
Type	Geen	Geen
Hoogte	-	-
Afstand	-	-
Intensiteiten (voertuigen/etmaal)	**Voertuigen**	**In file (%)**
Licht verkeer	3.557	0
Middelzwaar verkeer	141	0
Zwaar verkeer	62	0

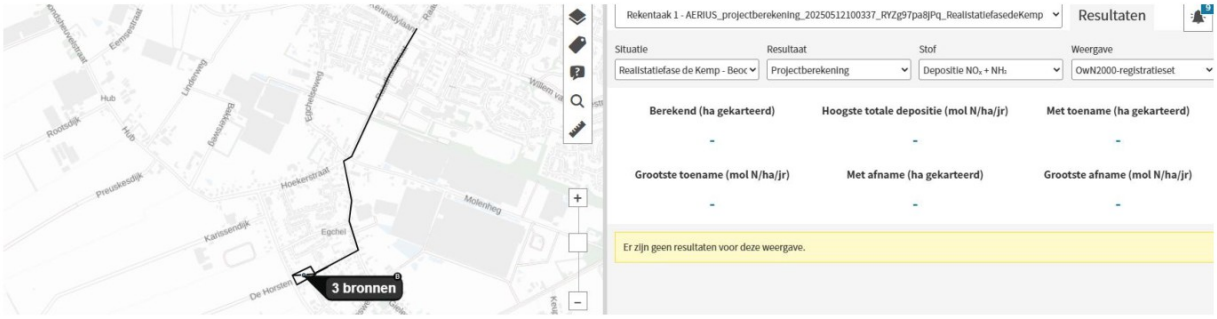
Figuur 4: gegevens CIMLK.nl voor de kruising van de John F Kennedylaan met de Raadhuisstraat.



Figuur 5: Overzicht verkeersroutes en bronnen in de gebruiksfase van project basisschool Meterik. (Bron: AERIUS-calculator)

5. Resultaten

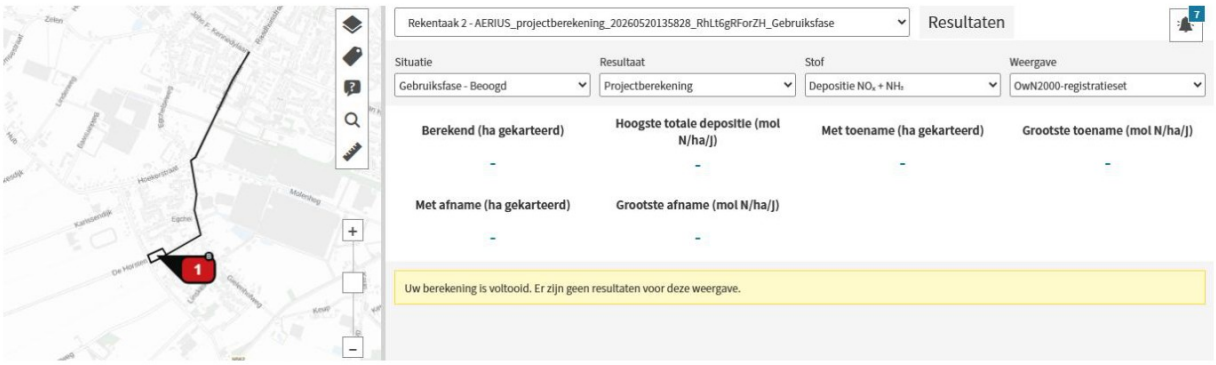
De toename van stikstofdepositie als gevolg van het project bedraagt nergens meer dan 0,00 mol N/ha/jr in stikstofgevoelige habitatten en leefgebieden binnen Natura 2000-gebieden. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een significant storend effect op de omliggende Natura 2000-gebieden ten gevolge van de bouw- en gebruiksfase van de uitbreiding van basisschool de Kemp. Figuur 6 tot en met 9 tonen de rekenresultaten voor de bouwfase en gebruiksfase van dit project.



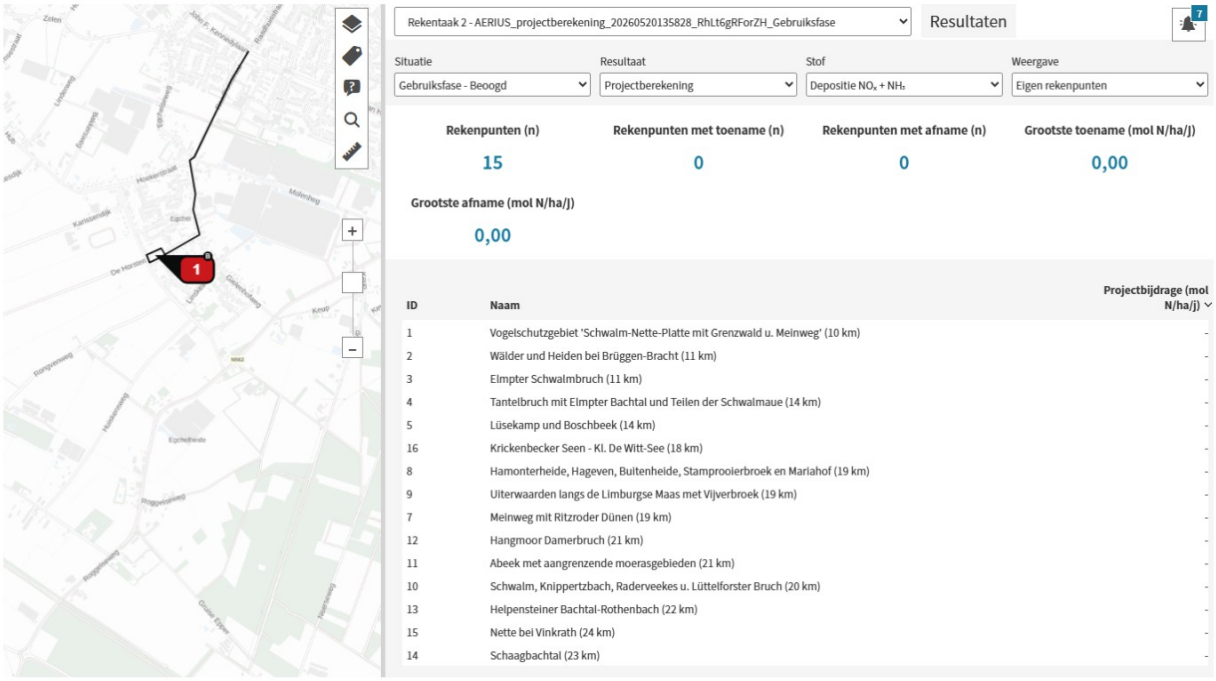
Figuur 5. Rekenresultaten van het project in de bouwfase, OwN2000-registratieset.



Figuur 6. Rekenresultaten van het project in de bouwfase, Eigen rekenpunten.



Figuur 7. Rekenresultaten van het project in de gebruiksfase, OwN2000-registratieset.



Figuur 8. Rekenresultaten van het project in de gebruiksfase, Eigen rekenpunten.

6. Samenvatting en conclusie

In de opdracht van Bureau Leefomgeving is door Embridge Nederland B.V. een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd ten behoeve van een vergunningsaanvraag in het kader van de omgevingswet voor de locatie aan de Kempstraat 36 in Egchel.
Het initiatief betreft de uitbreiding van de basisschool.

Aan de hand van de aangevraagde situatie is een rekenmodel opgesteld. Middels dit rekenmodel zijn de effecten van de stikstofdepositie van de aangevraagde activiteiten inzichtelijk gemaakt.

Op basis van de AERIUS-berekening wordt geconcludeerd dat in de bouwfase en gebruiksfase in geen enkel Natura 2000-gebied sprake is van een toename van stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol N/ha/jr.

Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden als gevolg van dit project. De beoogde werkzaamheden zijn geen Natura 2000-activiteiten en er geldt derhalve geen vergunningsplicht voor de Omgevingsvergunning – Natura 2000-activiteit.