

20140096.R06

Stichting Future Center Wageningen
Aanvullend onderzoek bestemmingsplan

datum: 18 januari 2016



20140096.R06

Stichting Future Center Wageningen
Aanvullend onderzoek bestemmingsplan

datum: 18 januari 2016

Opdrachtgever: Stichting Future Center Wageningen
Grintweg 277
6704 AP WAGENINGEN
telefoon : 0317-452534
contactpersoon: De heer A. Boon

Contactpersoon SPAingenieurs: De heer ir. R.J.P. Henderickx



Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

|
|
|

Oostelijk Bolwerk 9
4531 GP Terneuzen
0115 649 680

|
|
|

www.SPAingenieurs.nl
info@SPAingenieurs.nl

INHOUD

Blz.

1. Inleiding	3
2. Stikstofdepositie	3
3. Geluid	4
4. Luchtkwaliteit	6
5. Conclusie	6

Bijlagen:

- 1 : Toelichting modelinvoer stikstofdepositie en verkeersgegevens
- 2 : Aeries rapportage

1. INLEIDING

In opdracht van Future Center Wageningen (verder FCW) is aanvullend onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan Future Center Wageningen in Wageningen. De aanleiding daarvoor zijn ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan. In het aanvullend onderzoek is ingegaan op de milieuaspecten stikstofdepositie, geluid en luchtkwaliteit, met als doel nader inzicht te verschaffen in de effecten van het plan en/of eerder uitgevoerd onderzoek te actualiseren.

2. STIKSTOFDEPOSITIE

In onze uitwerking en beoordeling stikstofemissie en -depositie (rapport 20140096.R05 d.d. 13 juli 2015) is ervan uitgegaan dat in:

1. de bestaande situatie jaarlijks 8 grote evenementen worden georganiseerd die elk tot 6.000 bezoekers kunnen trekken.
2. de maximale situatie die het plan mogelijk maakt er sprake is van 325 motorvoertuigbewegingen per weekdag.
3. de beoogde situatie er 100% geparkeerd gaat worden langs de Scheidingslaan.

In voorliggend rapport zijn de uitgangspunten voor de bestaande situatie en de invulling van de verkeersaantrekkende werking van het plan gewijzigd. Met betrekking tot de stikstofemissie en -depositie als gevolg van het plan zijn de volgende bronnen in het aanvullend onderzoek meegenomen:

- a) personenauto's die rijden en 100% parkeren langs de Scheidingslaan, Generaal Foulkesweg en zijstraten daarvan, zoals momenteel wordt beoogd.
- b) minibussen voor het brengen en ophalen van deelnemers aan congressen, trainingen en kleinere evenementen.
- c) touringcars voor het brengen en ophalen van bezoekers naar grote evenementen.
- d) vrachtwagens voor de aan- en afvoer van goederen, materialen en afvalstoffen.

In het aanvullend onderzoek is voor evenementen, congressen en trainingen uitgegaan van een voor de stikstofdepositie worstcase voorbeeldsituatie, door verkeersroutes te kiezen die direct langs of in de nabijheid van het natuurgebied liggen. De aangehouden routes zullen naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk slechts ten dele en/of minder intensief gebruikt worden dan in dit aanvullend onderzoek is aangehouden. De reden daarvan is dat de routes waarmee is gerekend verkeerskundig minder voor de hand liggen. Algemeen zullen bezoekers aan grote evenementen vanaf parkeerterreinen elders (bv. Wageningen Campus) met touringcars naar De Dreijen worden gebracht. Vanaf daar zullen de bezoekers dan te voet verder gaan of met elektrische transportmiddelen gebracht en gehaald worden. Voor het parkeren langs de Generaal Foulkesweg op overige momenten geven de depositieberekeningen een representatieve invulling. Daarnaast wordt uitgegaan van het maximaal aantal evenementen dat per jaar wordt toegestaan met per evenement het maximale aantal bezoekers. In de praktijk zal zeker het aantal bezoekers per evenement niet altijd het maximum dat wordt toegestaan bedragen.

De hiervoor genoemde bronnen a t/m d omvatten alle activiteiten die in de planologische situatie maximaal mogelijk zijn en die aanvullend zijn op het feitelijk gebruik van het plangebied in de bestaande situatie (onder andere stalling van vrachtwagens kermisexploitanten en auto's van organisatoren van evenementen en standhouders).

In bijlage 1 is beschreven om welke aantallen motorvoertuigen het voor de gewijzigde (beoogde) situatie gaat en wordt een toelichting gegeven op de modelinvoer. In bijlage 2 is de door AERIUS Calculator (2015) gegenereerde rapportage opgenomen waarmee de nieuwe depositieberekeningen zijn gedaan.

Uit de resultaten van bijlage 2 blijkt dat de hoogste stikstofdepositie vanwege het plan is berekend op de Veluwe en 0,9 mol N/ha/jaar bedraagt. Deze maximale bijdrage is berekend ter hoogte van de toegangsweg tot het plangebied.

Voor het plan is op 1 juli 2015 een melding Natuurbeschermingswet (Nbw) ingediend, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- 100 personenauto's per weekdag komen tot in het plangebied en vertrekken weer (200 voertuigbewegingen)
- 7 bussen per weekdag komen vanuit westelijke richting over de Ritzema Bosweg tot aan de rotonde op de Wageningseberg, keren via de rotonde en rijden weer terug.

Via de hierboven genoemde melding Nbw is qua stikstofdepositie meer dan voldoende ontwikkelruimte voor de beoogde activiteiten gewaarborgd, te weten een bijdrage die gelijk is aan de grenswaarde van 1 mol/ha/jaar, omdat de worstcase bepaalde hoogste stikstofdepositie vanwege het plan in bijlage 2 lager is berekend (0,9 mol/ha/jaar).

Op grond van het aanvullend onderzoek stikstofdepositie kan worden geconcludeerd dat de stikstofdepositie op natuurgebied de Veluwe door het plan niet leidt tot significante gevolgen voor dat Natura 2000-gebied. De reden daarvan is dat er via de melding Nbw voldoende ontwikkelruimte onder het programma aanpak stikstof (PAS) is gereserveerd voor het plan, de benodigde ontwikkelruimte in het kader van het PAS al eens passend is beoordeeld en het PAS verzekert dat de natuurlijke kenmerken van betrokken natuurgebied niet worden aangetast.

3. GELUID

In het akoestisch onderzoek uit 2012 is als uitgangspunt gehanteerd dat in de reguliere (normale) situatie op werkdagen:

- zowel in de dagperiode als in de avondperiode circa 46 personenwagens op het terrein komen en weer vertrekken (92 personenwagens in totaal, wat gelijk is aan 184 verkeersbewegingen).
- de personenwagens op het terrein worden geparkeerd in een half verdiepte parkeerplaats.

Voor de overige situaties (grote evenementen) is ervan uitgegaan dat circa 150 bussen nodig zijn, ofwel er circa 300 verkeersbewegingen zijn voor het vervoer van bezoekers.

In de gewijzigde situatie (zoals opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan) en bij een worstcase benadering (zie ook bijlage 2) zijn de uitgangspunten als volgt:

- de diverse functies die het plan mogelijk maakt leiden tot een behoefte aan 54 parkeerplaatsen.
- alleen volledig elektrische voertuigen mogen op het terrein parkeren, met uitzondering van twee personenauto's of -busjes met conventionele verbrandingsmotoren.
- in totaal genereert regulier gebruik 216 motorvoertuigbewegingen per werkdag.
- personenauto's met een verbrandingsmotor rijden en parkeren langs de Generaal Foulkesweg. In de meest intensieve situatie (worstcase) levert dit maximaal 216 motorvoertuigbewegingen per werkdag op in het meest oostelijke deel van de Generaal Foulkesweg.
- grote evenementen genereren 480 busbewegingen over de Ritzema Bosweg (per dag, er zijn 8 van dergelijke evenementdagen per jaar).
- de overige activiteiten, congres, training of klein evenement, genereren 200 bewegingen met minibussen per keer (en maximaal 24 keer per jaar) over de Generaal Foulkesweg.

Uit het voorgaande volgt dat er in de reguliere situatie van en naar het terrein een gelijk aantal verkeersbewegingen (1 verkeersbeweging meer) zal zijn als waarmee in het onderzoek van 2012 is gewerkt. Er zullen ook 24 dagen zijn waarop er 200 minibusbewegingen meer via de Generaal Foulkesweg rijden. De verkeersintensiteit op de Generaal Foulkesweg bedraagt momenteel circa 3.100 per etmaal, waarvan 83% in de dagperiode. Dit betekent dat de toename in verkeersbewegingen ten opzichte van het akoestisch onderzoek uit 2012 leidt tot een verhoging van de heersende geluidbelasting bij de woningen aan de weg van circa 0,24 dB. Deze verhoging is verwaarloosbaar klein.

Tijdens grote evenementen zijn er circa 180 busbewegingen meer op de Ritzema Bosweg (300 versus 480) en op werkdagen zijn er maximaal 6 vrachtwagenbewegingen meer. De verkeersintensiteit op deze weg bedraagt momenteel circa 15.200 per etmaal, waarvan 77% in de dagperiode. Dit betekent dat de toename in verkeersbewegingen ten opzichte van het akoestisch onderzoek uit 2012 leidt tot een verhoging van de heersende geluidbelasting bij de woningen aan de weg van maximaal 1,5 dB in de dagperiode.

Onder normale omstandigheden is een verschil van 3 dB net waarneembaar en is er vanaf 5 dB verschil pas sprake van een duidelijk hoorbaar verschil^[1]. Omdat de hiervoor genoemde toename van de geluidbelasting ten opzichte van het akoestisch onderzoek uit 2012 gering is, leiden de extra verkeersbewegingen niet tot extra hinder bij de bewoners van de bestaande woningen, want de geluidtoename in de gehanteerde worstcase situatie is zeer gering en in de praktijk niet waarneembaar. Met andere woorden, de conclusies van het akoestisch onderzoek uit 2012 wijzigen niet en kunnen voor de besluitvorming aangehouden blijven worden.

^[1] Zie onder andere "Fysische/theoretische Grondslagen van Geluid", PHTO A, Dr. Ing. A. von Meier, laatste revisie augustus 1996 en Geluidwering in de "woningbouw", hoofdstuk Basisbegrippen en definities, Mw. Ir. P.E. Braat – Eggen, ir. L.C.J. van Luxemburg, uitgavejaar 1993.

4. LUCHTKWALITEIT

Voor de gewijzigde situatie en volgens een worstcase benadering is de bijdrage aan de luchtkwaliteit berekend met behulp van de zogenaamde NIBM-tool (Infomil). De invoergegevens (in dit geval jaargemiddelden, zie bijlage 2) en uitkomsten zijn in de afbeelding hierna vermeld. Daarbij wordt opgemerkt dat de grote touringcars (worstcase) zijn aangemerkt als vrachtverkeer, wat een rekenresultaat geeft dat hoger is dan bij de aangehouden worstcase benadering daadwerkelijk kan ontstaan, omdat de uitlaatemissies van touringcars in werkelijkheid minder hoog zijn dan die van vrachtwagens. Met andere woorden, het rekenresultaat geeft een overschatting.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		216
Aandeel vrachtverkeer		7,9%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,43
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Zoals te zien is in bovenstaande afbeelding draagt het plan als geheel beperkt bij aan de luchtverontreiniging en is in dat opzicht niet in betekenende mate.

5. CONCLUSIE

Het effect van de beschreven verschillen die er in uitgangspunten bestaan tussen eerder naar stikstofdepositie, geluid en luchtkwaliteit uitgevoerd onderzoek en het (ontwerp)bestemmingsplan Future Center Wageningen zijn dusdanig beperkt dat de uitkomsten niet wijzigen, danwel de wijziging als niet relevant kan worden aangemerkt. Dat wil zeggen dat de conclusies die aan de eerdere onderzoeken naar genoemde milieuaspecten verbonden zijn ongewijzigd blijven. Het bestemmingsplan is voor wat betreft de aspecten stikstofdepositie, geluid en luchtkwaliteit voldoende onderzocht en de maximaal toegestane planologische ruimte wordt voor deze aspecten uitvoerbaar geacht.

SPAingenieurs



De heer ir. R.J.P. Henderickx

TOELICHTING MODELINVOER STIKSTOFDEPOSITIE en VERKEERSGEGEVENS (worstcase benadering)

Afbeelding 1 Ingevoerde lijnbronnen

Regulier gebruik van het FCW (bron 1)

Regulier gebruik genereert jaargemiddeld maximaal 185 motorvoertuigbewegingen met een stikstofemissie naar de lucht per weekdag. De berekening is als volgt:

De behoefte aan parkeerplaatsen bedraagt 54 stuks. Bij gemiddeld 4 bewegingen^{*)} per parkeerplek geeft dat maximaal 216 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Jaargemiddeld komt dit afgerond neer op 185 motorvoertuigbewegingen per weekdag (216 x 6 werkdagen/7 werkdagen).

^{*)} het gemiddeld aantal bewegingen is bepaald op basis van een mix aan mogelijke functies, waarbij de door de gemeente Wageningen vastgestelde behoefte aan parkeerplaatsen leidend is. De daarbij gehanteerde uitgangspunten voor een maatgevende openingsdag voor een gemiddelde maand zijn:

Functie	Kengetal verkeersbewegingen	Verkeersbewegingen conventioneel (parkeren buiten plangebied)	Verkeersbewegingen elektrisch (parkeren binnen plangebied)
Kantoorfunctie (zonder balie)	4/parkeerplek	3	1
Medisch cluster	25/behandelkamer	22	3

Aangezien de verkeersbewegingen van elektrische auto's niet relevant zijn voor stikstofdepositie, zijn in de berekeningen alleen de verkeersbewegingen met conventionele auto's opgenomen.

Met betrekking tot stikstofdepositie zijn alle invullingen mogelijk met als voorwaarde dat het jaargemiddelde aantal motorvoertuigbewegingen met stikstofemissie naar de lucht maximaal 185 per weekdag bedraagt.

In het rekenmodel zijn de conventionele personenauto's ingevoerd als standaard licht verkeer. Er is gewerkt met 1 rijlijn en daarom is het aantal bewegingen en voertuigen gelijk. De rijroute betreft het oostelijk deel van de Generaal Foulkesweg, zie afbeelding 1 en de figuren in de Aerius rapportage (bijlage 2).

Congressen, trainingen en kleinere evenementen (bron 2)

Congressen, trainingen en kleinere evenementen trekken meer verkeer aan dan waar tijdens regulier kantoorgebruik sprake van is. Jaargemiddeld genereert dit 14 motorvoertuigbewegingen met een stikstofemissie naar de lucht per dag en het betreft uitsluitend minibussen die door de organisatie worden ingezet. Dit is als volgt berekend:

Maximaal zijn er 500 deelnemers aan een congres, training of klein evenement en die worden per minitouringcar vervoerd vanaf een locatie elders in Wageningen (worstcase, omdat deelnemers bv. ook via het OV zullen komen en niet ieder evenement de maximaal toegestane 500 deelnemers zal aantrekken). Aangehouden is dat de route van de minibussen via de Generaal Foulkesweg loopt. Dit is een worstcase benadering vanwege de ligging van natuurgebied de Veluwe. Per bus en per keer worden gemiddeld 10 personen vervoerd. Dit levert per gebeurtenis 200 busbewegingen op ($500 / 10 = 50 \times 2$ bewegingen per bus voor brengen en 2 bewegingen per bus voor het ophalen van bezoekers). Er zijn in totaal maximaal 24 gebeurtenissen per jaar (bijvoorbeeld 12 congressen en trainingen en 12 kleine evenementen), dus $24 \times 200 = 4.800$ busbewegingen. Omgerekend naar een jaargemiddelde per dag zijn dit afgerond 14 ($4.800/365$) busbewegingen.

In het rekenmodel zijn de minibussen ingevoerd als bestelbussen met een dieselmotor Euro 3. Er is gewerkt met 1 rijlijn en daarom is het aantal bewegingen en voertuigen gelijk. De rijroute is zoals vermeld via de Generaal Foulkesweg, vanaf Wageningen tot op de rotonde (Wageningse berg), zie afbeelding 1 en de figuren in de Aerius rapportage (bijlage 2).

Grote evenementen (bron 3)

Evenementen genereren jaargemiddeld 11 motorvoertuigbewegingen met een stikstofemissie naar de lucht per dag en betreffen uitsluitend pendelbussen die door de organisatie van het evenement worden ingezet. Dit is als volgt berekend:

Maximaal 6.000 bezoekers per evenement en die personen komen allemaal per touring-car vanaf een locatie elders in Wageningen (worstcase, omdat ook bezoekers per fiets of lopend zullen komen en niet ieder evenement de maximaal toegestane 6.000 deelnemers zal aantrekken). Per bus en per keer c.q. beweging worden gemiddeld 50 personen vervoerd. Dit levert per evenement 480 busbewegingen op ($6.000/50 = 120 \times 2$ bewegingen per bus voor brengen en 2 bewegingen per bus voor het ophalen van bezoekers). Er zijn maximaal 8 evenementen per jaar, dus $8 \times 480 = 3.840$ busbewegingen. Omgerekend naar een jaargemiddelde per dag zijn dit afgerond 11 ($3.840/365$) busbewegingen.

In het rekenmodel zijn de pendelbussen ingevoerd met een dieselmotor Euro 6. Er is gewerkt met 1 rijlijn en daarom is het aantal bewegingen en voertuigen gelijk. De rijroute is via de Ritzema Bosweg en loopt vanuit Wageningen door tot op de rotonde (Wageningseberg), zie afbeelding 1 en de figuren in de Aeries rapportage (bijlage 2).

Vrachtverkeer (bron 4)

Gemiddeld over het jaar komen er per week maximaal 3 (lichte) vrachtwagens met een stikstofemissie naar de lucht op het terrein voor het leveren van goederen en de afvoer van afvalstoffen. In genoemd aantal is overigens rekening gehouden met vrachtverkeer ten behoeve van de aan- en afvoer van goederen en materialen voor evenementen (waaronder toeleveranciers, podiumbouwers, beveiligers en dergelijke). Dit aantal vrachtwagens komt naar boven afgerond neer op 1 motorvoertuigbeweging per weekdag (6 bewegingen/7 weekdagen).

In het rekenmodel zijn de (lichte) vrachtwagens ingevoerd met een dieselmotor Euro 6. Er is gewerkt met 1 rijlijn en daarom is het aantal bewegingen en voertuigen gelijk. De rijroute is via de Ritzema Bosweg en loopt door tot aan de eerste gebouwen binnen het plangebied, zie afbeelding 1 en de figuren in de Aeries rapportage (bijlage 2).

RAPPORTAGE AERIUS CALCULATOR
Versie 2015

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden, als wel voor overige natuurgebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites www.aerius.nl pas.naturazoo.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon Inrichtingslocatie

SPAingenieurs

-

Activiteit

Omschrijving

20140096 FCW - 11 jan. 2016

Datum berekening

Rekenjaar

11 januari 2016, 11:14

2016

Rekeninstellingen

Berekend voor Nb-wet.

Totale emissie

Situatie 1

NOx 22,00 kg/j

NH₃ 1,06 kg/j

Depositie

Hectare met
hoogste project-
bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied

Provincie

Veluwe

Gelderland

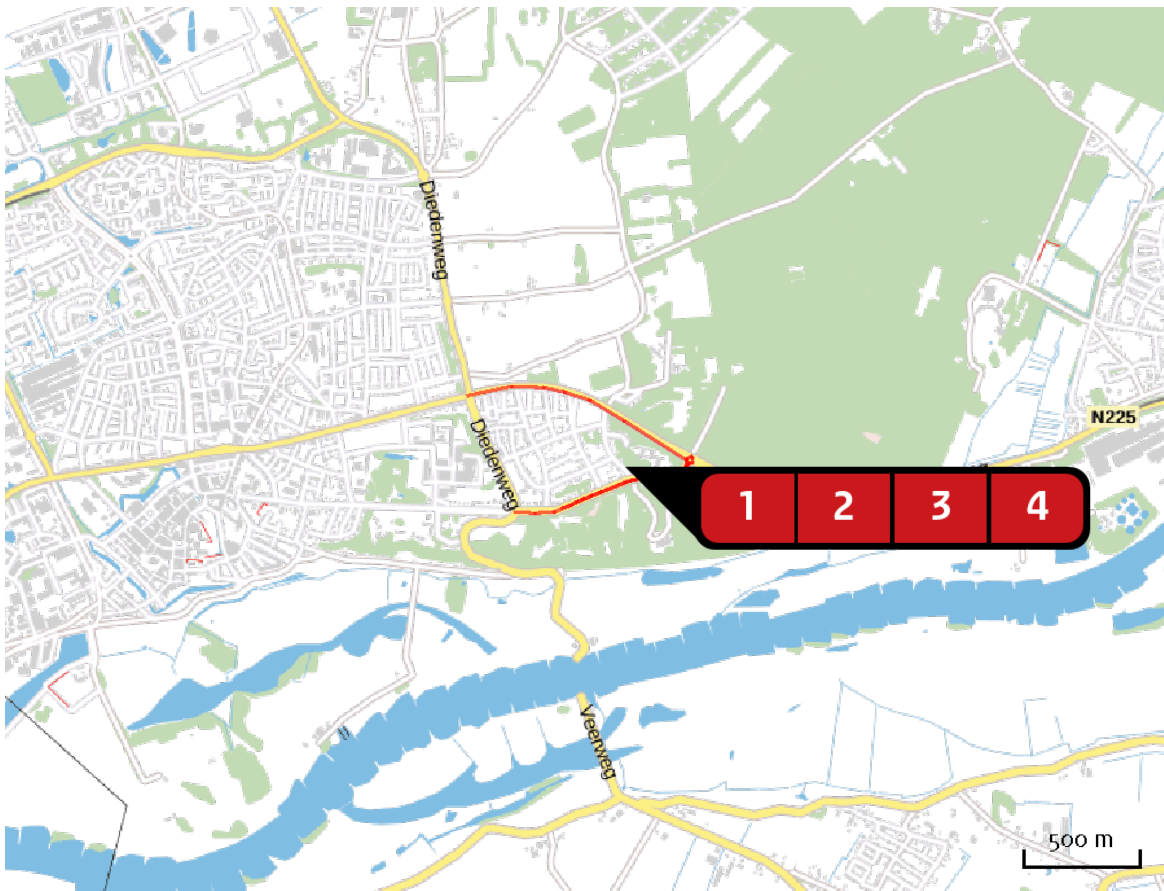
Situatie 1

0,90

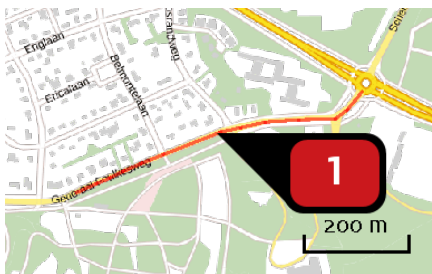
Toelichting

Aanvullende berekening verkeersaantrekkende werking plan.

Locatie
Situatie 1



Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam
Locatie (X,Y)
Uitstoothoogte
Warmteinhoud
NOx
NH3

Bron 1 Parkeren
175971, 442206
2,5 m
0,0 mw
13,62 kg/j
1,02 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	185,0	NOx NH3	13,62 kg/j 1,02 kg/j



Naam **Bron 2 Minibus**
 Locatie (X,Y) **175897, 442175**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,0 mw**
 NOx **5,31 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Bestelauto diesel 2,0-3,5 ton GVW - Euro 3	14,0	NOx NH3	5,31 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 3 Touringcar**
 Locatie (X,Y) **175833, 442555**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,0 mw**
 NOx **3,04 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

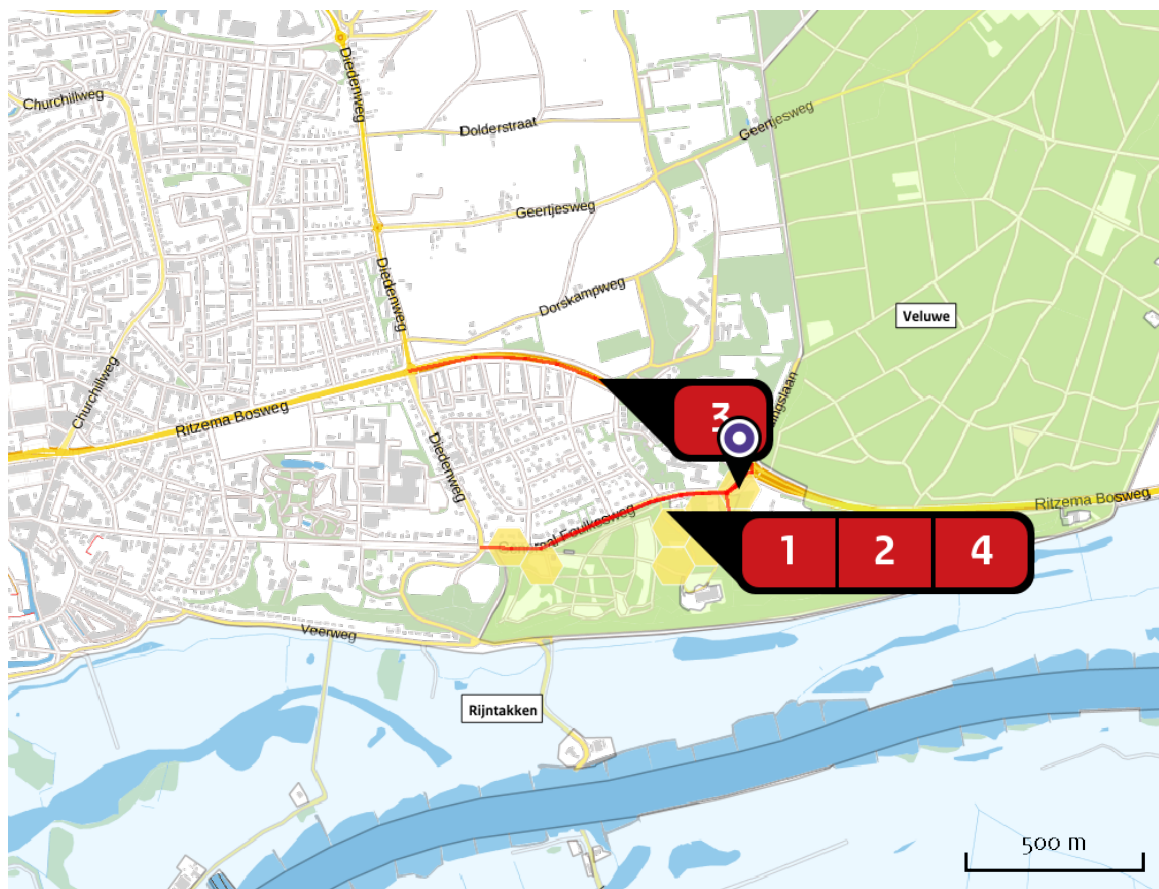
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Bus diesel - Euro 6	11,0	NOx NH3	3,04 kg/j < 1 kg/j



Naam **Vrachtwagen terrein**
 Locatie (X,Y) **176204, 442160**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,0 mw**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel 3,5-10 ton GVW - Euro 6	1,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectbijdrage (Veluwe)



Hoogste projectbijdrage per
natuurgebied

-  Habitatrichtlijn
-  Vogelrichtlijn
-  Beschermd natuurgebied
-  Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
-  Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
-  Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
-  Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

Depositie PAS-
gebieden

Natuurgebied	Hoogste depositie (mol/ha/j)	Overschrij- ding KDW	Ontwikkelings- ruimte beschikbaar
Veluwe	0,90		

-  Geen overschrijding
-  Wel overschrijding*
-  Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
-  Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per
habitattype **Veluwe**

Habitattype	Hoogste depositie (mol/ha/j)	Overschrij- ding KDW	Ontwikkelings- ruimte beschikbaar
Hg120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,90		

-  Geen overschrijding
-  Wel overschrijding*
-  Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
-  Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2015_20151211_3dec74e7e2

Database versie 2015_20151211_3dec74e7e2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2014-handboek>

Uw eigen adviseur voor

vergunningen
milieu-onderzoek
ruimtelijke ordening
bouwadvies
brandveiligheid
milieuzorg
duurzaamheid
beleidsadvies
opleidingen

Kantoor Ede

Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

Kantoor Terneuzen

Oostelijk Bolwerk 9
4531 GP Terneuzen
0115 649 680

www.SPAingenieurs.nl
info@SPAingenieurs.nl