

VOORTOETS WNB

ONDERDEEL STIKSTOFDEPOSITIE

OPDRACHTGEVER:	Incotec Europe B.V. T.a.v. de heer H.A.M. Botterhuis Westeinde 107 1601 BL ENKHUIZEN
ADVIESBUREAU:	AAB Nederland Honderdland 1040 2676 LV MAASDIJK +31 174 63 76 37 info@aabnl.nl www.aabnl.nl
BEHANDELD DOOR:	Ir. H.P.A. van Koppen (Henk) h.vankoppen@aabnl.nl S.A. Vellekoop (Stef) s.vellekoop@aabnl.nl
PLAATS EN DATUM:	Maasdijk, 25 oktober 2023
PROJECTCODE:	228000-231025-HK-Voortoets Wnb SSD.docx

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding.....	1
1.2.	Doelstelling.....	1
1.3.	Opbouw	1
2.	BESCHRIJVING PLAN/ACTIVITEITEN.....	2
2.1.	Planlocatie	2
2.2.	Beoogde initiatief	3
2.3.	Fasering en samenloop.....	3
2.4.	Scenario('s)	3
2.5.	Buitenlandse gebieden	4
3.	REFERENTIESITUATIE	5
4.	WETTELIJK KADER	6
4.1.	Wet natuurbescherming (Wnb)	6
4.2.	Besluit natuurbescherming (Bnb).....	7
4.3.	Regeling natuurbescherming (Rnb).....	7
4.4.	Provinciale beleidsregels	7
4.5.	Overig	7
5.	METHODIEK	9
5.1.	AERIUS Calculator	9
5.2.	Gehanteerde kengetallen.....	9
6.	ONDERBOUWING OVERIGE KENGETALLEN	11
6.1.	Sloopfase	11
6.2.	Realisatiefase.....	12
6.3.	Beoogd gebruik.....	12
7.	CONCLUSIE.....	14
7.1.	Binnenlandse gebieden	14
7.2.	Buitenlandse gebieden	14

Sloop- en realisatiefase i.c.m. beoogd gebruik

Bijlage 1 overzicht gehanteerde gegevens en resultaten berekeningen

Bijlage 2 resultaten berekening middels AERIUS Calculator

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING

Incotec Europe B.V. (hierna: Incotec) is gespecialiseerd in zaadbehandeling en -verbetering. Incotec is voornemens het bedrijf uit te breiden. Hiervoor zal het vigerende bestemmingsplan moeten worden gewijzigd. In het kader van de Wet natuurbescherming dient de invloed van dit plan, in dit geval stikstofdepositie, ter plaatse van nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden te worden beoordeeld.

1.2. DOELSTELLING

Het beoordelen van de stikstofdepositie heeft tot doel om vast te stellen of het plan kan leiden tot significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Afhankelijk van de uitkomst zijn mogelijk vervolgacties noodzakelijk.

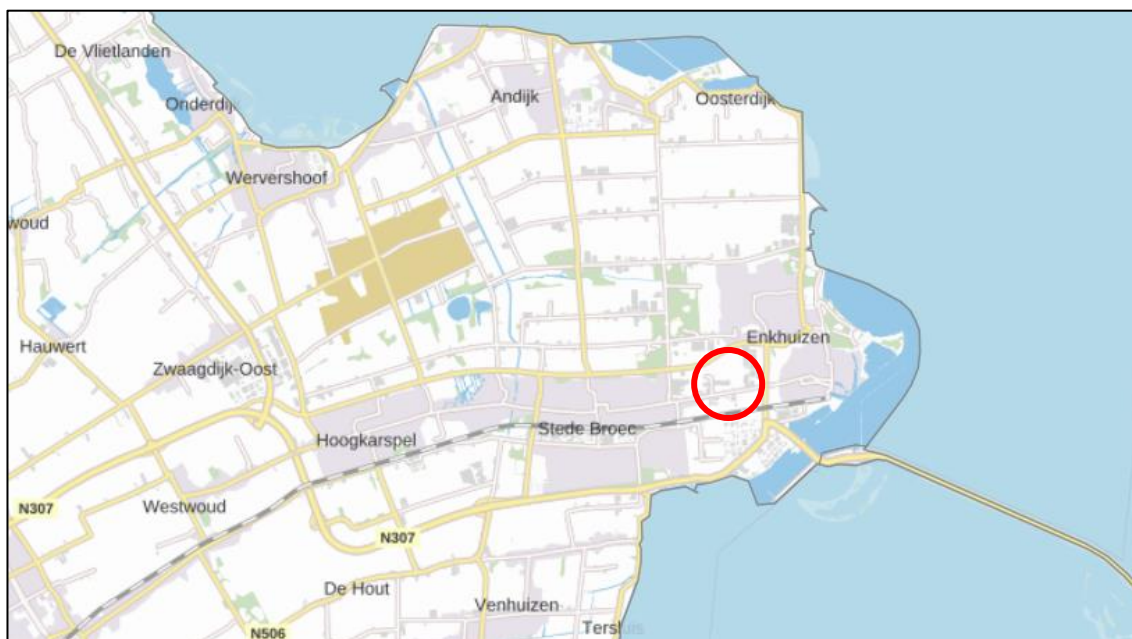
1.3. OPBOUW

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de situatie(s) waarvoor de stikstofdepositie is beoordeeld. De relevante referentiesituatie, indien van toepassing, wordt in hoofdstuk 3 beschreven. Het wettelijk kader is in hoofdstuk 4 kort uiteengezet. Een algemene beschrijving van de methodiek alsmede een onderbouwing van de gehanteerde kengetallen is opgenomen in respectievelijk hoofdstuk 5 en 6. Op basis van de resultaten wordt onderhavig rapport afgesloten met een conclusie (hoofdstuk 7).

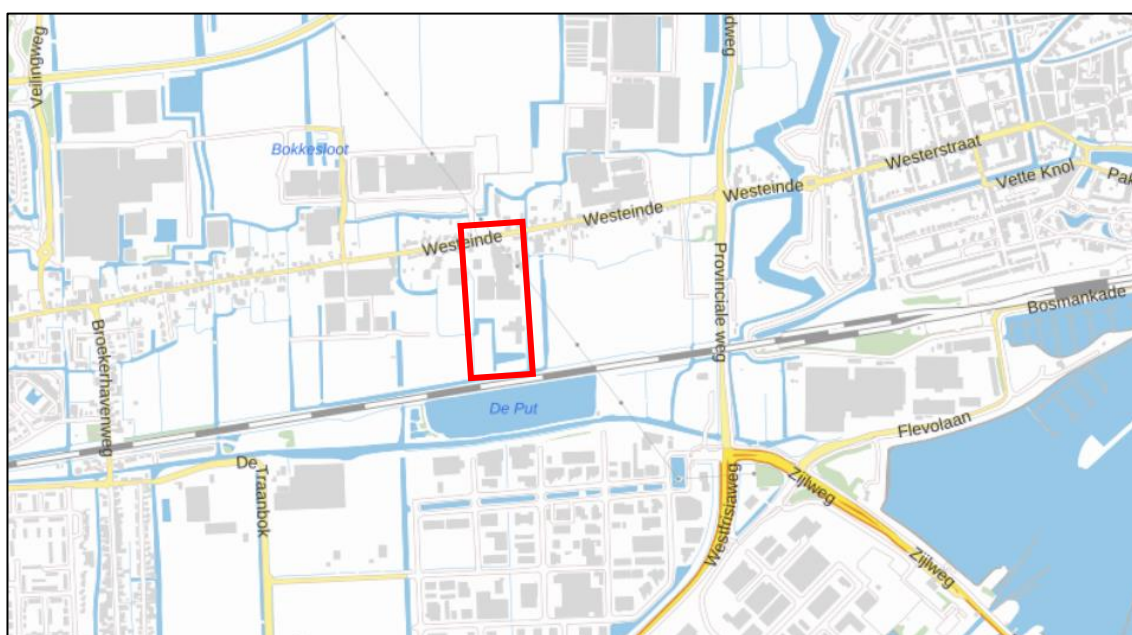
2. BESCHRIJVING PLAN/ACTIVITEITEN

2.1. PLANLOCATIE

De planlocatie is gelegen aan het Westeinde 107 te Enkhuizen in een zaadveredelings-concentratiegebied. Op de locatie bevinden zich verschillende bedrijfsgebouwen met een totale oppervlakte van circa 10.500 m². Het bedrijf wordt begrensd door bedrijven en woningen. Op afbeelding 2.1 en 2.2 worden respectievelijk een kaart weergegeven van de projectlocatie in relatie tot de nabijgelegen Natura 2000-gebieden en van de specifieke locatie.



Figuur 2.1: Globale ligging planlocatie in relatie tot nabijgelegen natuurgebieden (bron: AERIUS Calculator).



Figuur 2.2: Specifieke ligging planlocatie in relatie tot nabijgelegen natuurgebieden (bron: AERIUS Calculator) De specifieke planlocatie is rood omkaderd.

De planlocatie is niet gelegen in of grenst niet direct aan een Natura 2000-gebied. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bedraagt circa 1,0 km. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitat bevindt zich echter op circa 23 km afstand.

2.2. **BEOOGDE INITIATIEF**

Incotec wenst uit te breiden op de huidige locatie om onder andere bestaande faciliteiten centraal te verhuizen naar het Westeinde en de bestaande locatie te transformeren gericht op een duurzame toekomst. De transformatie van de huidige locatie zal in fases geschieden tot circa 2030, zodat continuering van de bedrijfsprocessen is gewaarborgd. In de beoogde situatie zal het bebouwd oppervlak circa 16.659 m² bedragen.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen de eisen vanuit het vigerende bestemmingsplan. Om de plannen te kunnen realiseren dienen het bouwvlak en bouwhoogtes te worden aangepast.

2.3. **FASERING EN SAMENLOOP**

De werkzaamheden zullen gefaseerd worden uitgevoerd en in 2030 zal de beoogde ontwikkeling volledig zijn afgerond. Ten behoeve van de AERIUS- berekening is de gehele sloop- en realisatiefase i.c.m. het beoogde gebruik voor één rekenjaar (worst-case). Uitgaande van een worst-case scenario betreft het eerst mogelijke rekenjaar; 2023.

2.4. **SCENARIO('S)**

Voor de stikstofdepositie zijn drie fasen te onderscheiden; de sloopfase, realisatiefase en het beoogd gebruik. Het huidig gebruik is buiten beschouwing gelaten, omdat een worst-case scenario is gehanteerd en de depositie lager uitvalt dan bij het beoogd gebruik. Deze worden onderstaand nader toegelicht.

Sloopfase

Voor het slopen/demonteren van de oude bebouwing (woning en bedrijfsgebouwen) en terreinverharding zullen verschillende mobiele werktuigen worden ingezet. Hiernaast worden de vervoersbewegingen voor de aan- en afvoer van materiaal/materieel en transport van het personeel meegenomen.

Realisatiefase

Ten behoeve van de realisatie zullen verscheidene mobiele werktuigen worden ingezet ten behoeve van het heikwerk, grondwerk, betonwerk en het realiseren van de bovenbouw. Hiernaast vinden er vervoersbewegingen plaats voor de aan- en afvoer van materiaal/materieel en transport van het personeel.

Beoogd gebruik

Voor de stikstofdepositie zijn het verstoken van aardgas en de vervoersbewegingen van belang. Voor het verstoken van het aardgas wordt de benodigde verwarming gemodelleerd als één CV- ketel (0,166 MWth). De aanwezige mobiele werktuigen (heftrucks) zijn volledig

elektrisch aangedreven en stoten derhalve geen stikstof uit. De vervoersbewegingen hebben betrekking op zowel vrachtverkeer als personenverkeer.

2.5. **BUITENLANDSE GEBIEDEN**

Gezien de afstand tot zowel de Belgische als Duitse gebieden (> 25 km) zijn deze niet relevant in het kader van de stikstofdepositie.

3. REFERENTIESITUATIE

In de beoogde situatie is geen sprake van een verhoogde stikstofdepositie (zie hoofdstuk 7).
Het is derhalve niet relevant om de referentiesituatie vast te stellen.

4. WETTELIJK KADER

4.1. WET NATUURBESCHERMING (WNB)

In de Wnb is opgenomen dat de effecten van nieuwe economische activiteiten of uitbreidingen van bestaande activiteiten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden moeten worden getoetst. Dit, onder andere, omdat deze activiteiten tot een verhoogde depositie van stikstof kunnen leiden in natuurgebieden. In figuur 4.1 is een overzicht opgenomen van de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.



Figuur 4.1: Overzicht stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden; blauw = Vogelrichtlijn, geel = Habitatrichtlijn, lichtgroen = Vogel- en Habitatrichtlijn, donkergroen = buitenlandse gebieden (bron: AERIUS Calculator).

Door een toename van stikstof wordt de grond voedselrijker, waardoor beschermde plantensoorten, die alleen in voedselarme grond groeien, kunnen verdwijnen. Indien de beoogde handelingen de habitat kunnen verslechteren, is het verboden deze activiteit uit te voeren zonder vergunning.

De Wnb biedt de mogelijkheid om middels een algemene maatregel van bestuur (AmvB) een programma vast te stellen om stikstofdepositie op natuurwaarden te verminderen in het kader van een evenwichtige en duurzame economische ontwikkeling (zie § 4.2).

Verder is in de Wnb de partiële vrijstelling voor de bouwsector opgenomen. 2 November 2022 heeft de Raad van State echter vastgesteld dat deze vrijstelling in strijd is met het Europees recht. Hiermee is deze vrijstelling komen te vervallen.

4.2. **BESLUIT NATUURBESCHERMING (BNB)**

In het Bnb zijn onder andere de voorwaarden voor het programma stikstofreductie en natuurverbetering opgenomen. Hiernaast zijn in de Bnb de voorwaarden voor het programma legalisering projecten natuur opgenomen. Deze laatste is ten behoeve van de legalisatie van activiteiten die niet meldingsplichtig waren onder het programma aanpak stikstof dat met de uitspraak van de Raad van State, d.d. 29 mei 2019, is komen te vervallen.

4.3. **REGELING NATUURBESCHERMING (RNB)**

De Rnb schrijft meerdere zaken voor waaronder het verplicht gebruik van AERIUS Calculator voor stikstofberekeningen en regels voor het stikstofregistratiesysteem.

4.4. **PROVINCIALE BELEIDSREGELS**

Naast de voornoemde wet- en regelgeving hebben Provincies veelal eigen beleidsregels vastgesteld waarin aanvullende nadere voorwaarden/richtlijnen zijn opgenomen. Zo is in 2020/2021 door het merendeel van de Provincies, de provinciale beleidsregel intern en extern salderen vastgesteld. Op basis hiervan kan, onder voorwaarden, weer toestemming worden verleend aan projecten/activiteiten die per saldo niet leiden tot een toename aan stikstofdepositie.

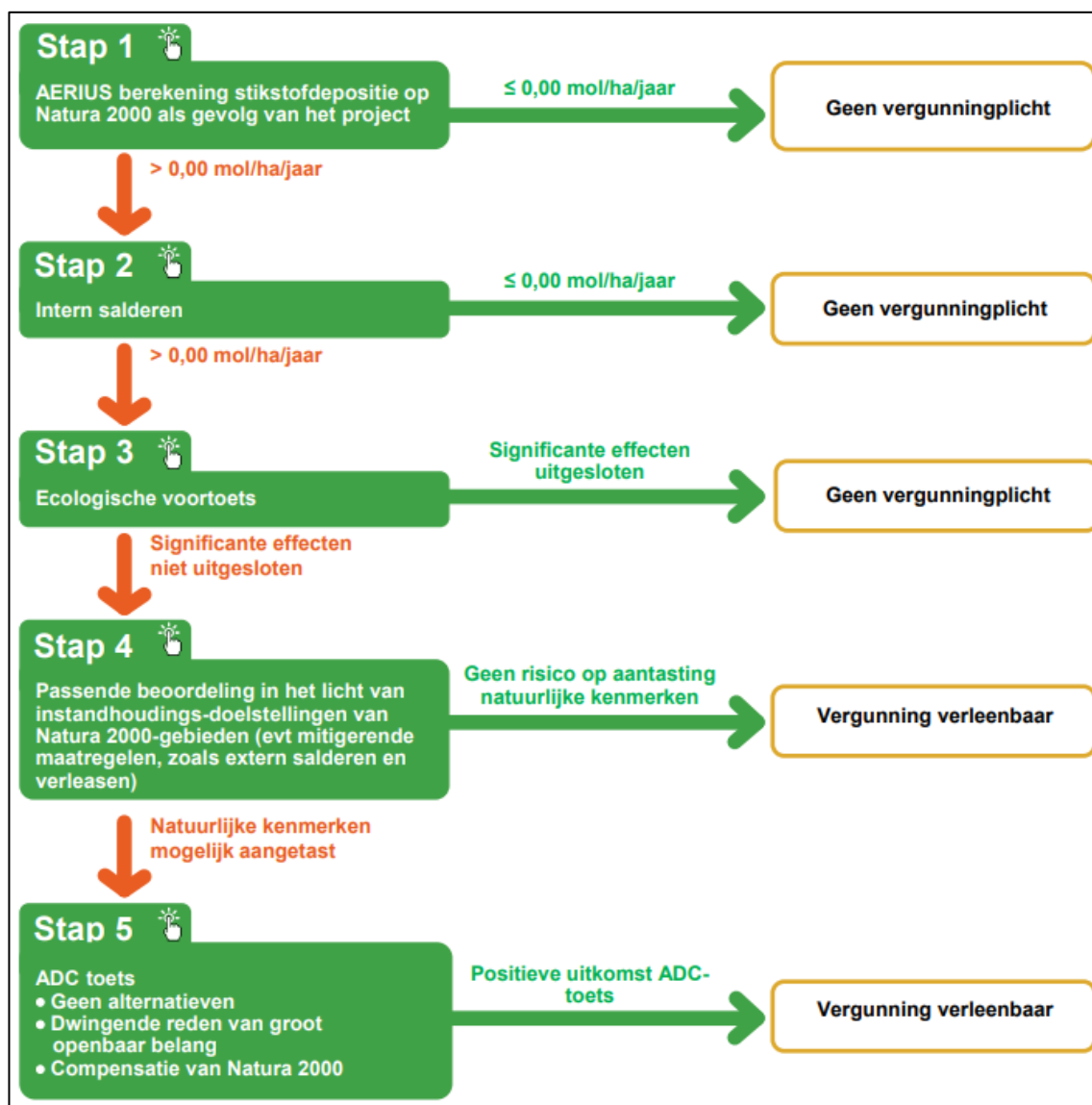
Verder volgen uit deze beleidsregels onder andere:

- Wat als een “toestemming” wordt gezien ten aanzien van de bestaande stikstofrechten.
- Afromingsrichtlijnen bij het gebruik maken van salderen.
- De eis dat een project/activiteit waarvoor een onherroepelijk toestemmingsbesluit is afgegeven, binnen drie jaar dient te zijn gerealiseerd/verricht.

In een later stadium worden de beleidskaders voor de passende beoordeling en de ADC-toets vastgesteld.

4.5. **OVERIG**

De Provincie Noord-Brabant heeft een stappenplan opgesteld om de toestemmingsverlening bij nieuwe activiteiten, op basis van stikstofdepositie, te verduidelijken. Dit stappenplan wordt in figuur 4.2 weergegeven.



Figuur 4.2: Stappenplan toestemmingsverlening nieuwe activiteiten (bron: aanpakstikstofbrabant.nl).

5. METHODIEK

5.1. AERIUS CALCULATOR

Voor het berekenen van de stikstofdepositie van een activiteit of project wordt gebruik gemaakt van de AERIUS Calculator. Dit betreft een online rekeninstrument. Binnen AERIUS dienen één of meer bronnen (punt, vlak of lijn) te worden gedefinieerd. Puntbronnen betreffen onder andere stookinstallaties. Onder vlakbronnen worden bronnen verstaan waarvoor geen specifiek punt kan worden opgegeven, zoals bij het inzetten van mobiele werktuigen. Lijnbronnen hebben veelal betrekking op de route van verkeersvoertuigen, boten, etc. Per bron dient de desbetreffende sector te worden aangegeven (bijvoorbeeld industrie, energie, wegverkeer, etc.) in combinatie met een specifieke sector. Aan de hand van de ingevoerde gegevens (zie hoofdstuk 5 en de bijlage), wordt de stikstofdepositie berekend voor (nabijgelegen) stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Bij het invoeren van de benodigde gegevens is gebruik gemaakt van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023' (d.d. oktober 2023, versie 1) van BIJ12.

5.2. GEHANTEERDE KENGETALLEN

Om de berekening te kunnen uitvoeren zijn een aantal kerngetallen noodzakelijk. Voor een aantal hiervan kan ook gebruik worden gemaakt van de default waarden vanuit AERIUS. De benodigde kerngetallen zijn afhankelijk van de desbetreffende sector. Hierbij wordt veelal onderscheid gemaakt in vaste/variabele kenmerken en emissies. Voor de onderbouwing van de gehanteerde invoergegevens en de invoergegevens zelf wordt verwezen naar hoofdstuk 6 en de bijlage.

Kenmerken

- Uitstoothoogte (m¹). Bijvoorbeeld de hoogte van de uitlaat van een voertuig of mobiel werktuig (bijvoorbeeld een shovel), schoorsteen van een stookinstallatie, etc.
- Warmte-inhoud (MW). Deze wordt berekend aan de hand van de temperatuur, het uitstroomoppervlak en de uitstroomsnelheid.

Emissies

- NO_x (kg/jaar). Dit ontstaat met name bij het verbranden van (aard)gas, benzine en diesel, zoals bij voertuigen, mobiele werktuigen, stookinstallaties, etc.
- NH₃ (kg/jaar). De grootste bron hiervan is de veehouderij, maar dit kan ook vrijkomen bij installaties waarbij ureum (zoals AdBlue) wordt toegepast om de rookgassen te reinigen, zoals bij nieuwere voertuigen en mobiele werktuigen. Hierbij wordt opgemerkt dat bij een rookgasreiniger van een WKK geen sprake is van de uitstoot van ammoniak omdat bij de laatste reinigingsstap, middels oxidatie, het ammoniak geheel wordt omgezet.

Mobiele werktuigen

Als basis voor het berekenen van het brandstofverbruik zijn de kengetallen vanuit het rapport 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen' (TNO, projectnummer 060.47477, d.d. 10 december 2021) gehanteerd. Voor de concrete berekening is die uit de bij AUB rapport bijgeleverde Excel-sheet

aangehouden. Hiermee wordt het brandstofverbruik per uur per mobiel werktuig berekend. Hiervoor zijn een aantal variabelen benodigd:

- Maximale vermogen (kW).
- Belasting (%). Hiervoor worden de gemiddelden aangehouden uit tabel 5 van het AUB rapport.
- Motorefficiëntie (%). Deze is afhankelijk van het bouwjaar. Uitgangspunt hierbij is dat de motoren ieder jaar 1% efficiënter zijn geworden sinds 2010.

6. ONDERBOUWING OVERIGE KENGETALLEN

Onderstaand wordt onderbouwd welke kengetallen zijn gebruikt voor het berekenen van de in § 2.4 genoemde scenario's. Een overzicht van de specifiek gehanteerde kengetallen is opgenomen in de bijlage.

6.1. SLOOPFASE

6.1.1. VASTE KENMERKEN

Er zijn op voorhand geen gegevens bekend ten aanzien van de vaste kengetallen; de uitstoothoogte, warmte-inhoud, etc. Derhalve is gebruik gemaakt van de default waarden vanuit AERIUS.

6.1.2. VARIABELE KENMERKEN EN EMISSIES

De gegevens ten aanzien van de benodigde mobiele werktuigen, draaiuren, etc. zijn gebaseerd op de gegevens van de initiatiefnemer in combinatie met ervaringsgetallen van soortgelijke projecten. Hierbij is een worst-casebenadering gehanteerd.

Voor de mobiele werktuigen, inclusief noodstroomaggregaten, zijn voor het brandstofverbruik de kengetallen vanuit het rapport 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen" (TNO, projectnummer 060.47477, d.d. 10 december 2021) gehanteerd.

6.1.3. VERVOERSBEWEGINGEN

Intensiteit en rijrichting

Ten behoeve van de sloopfase zullen aanvullende verkeersbewegingen plaatsvinden van en naar de planlocatie. De verkeersroute loopt vanaf de planlocatie van en naar de provinciale weg N505. Eenmaal aangekomen op de N505 gaat het verkeer op in het overige verkeer. De uitgangspunten zijn weergegeven in tabel 6.1.

Tabel 6.1: Overzicht vervoersbewegingen sloopfase

Wegverkeer	Frequentie	Voertuigen	Bewegingen	Opmerking
Licht verkeer	Jaar	650	1.300	Kengetallen soortgelijke projecten.
Middelzwaar verkeer	Jaar	0	0	Idem.
Zwaar verkeer	Jaar	165	330	Idem.

Voor zowel het aankomende als vertrekkende verkeer is de verkeersroute hetzelfde. Deze is als één lijnbron gemodelleerd met verkeer in beide richtingen. Voor het laden en lossen van materieel is een aparte lijnbron gemodelleerd voor de vrachtwagens met een congestie van 100%.

Uit het Centraal instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) volgt voor de route een maximale congestie van 0% (jaar 2022). Ten behoeve van de AERIUS-berekening is voor deze gehele route 2% aangehouden (worst-case).

Overige bronkenmerken

Het verkeer speelt slechts een kleine rol ten opzichte van de overige bronnen. Derhalve zijn de overige bronkenmerken (tunnelfactor, type hoogte ligging, weghoogte en afscherming) niet van belang.

6.2. REALISATIEFASE

6.2.1. VASTE KENMERKEN

Zie voor uitgangspunten § 6.1.1.

6.2.2. VARIABELE KENMERKEN EN EMISSIES

Zie voor uitgangspunten § 6.1.2.

6.2.3. VERVOERSBEWEGINGEN

Intensiteit en rijrichting

Ten behoeve van de sloopfase zullen aanvullende verkeersbewegingen plaatsvinden van en naar de planlocatie. De verkeersroute is hetzelfde als die voor de sloopfase (zie § 6.1.3). De uitgangspunten zijn weergegeven in tabel 6.2.

Tabel 6.2: Overzicht vervoersbewegingen realisatiefase

Wegverkeer	Frequentie	Voertuigen	Bewegingen	Opmerking
Licht verkeer	Jaar	1.205	2.410	Kengetallen soortgelijke projecten.
Middelzwaar verkeer	Jaar	40	80	Idem.
Zwaar verkeer	Jaar	580	1.160	Idem.

Zie voor uitgangspunten § 6.1.3.

6.3. BEOOGD GEBRUIK

6.3.1. VASTE KENMERKEN

De gegevens van de vaste kengetallen; de uitstoothoogte en binnendiameter van de schoorsteen, betreffen ervaringsgetallen. Voor de voertuigen is gebruik gemaakt van de default waarden vanuit AERIUS.

6.3.2. VARIABELE KENMERKEN EN EMISSIES

Temperatuur rookgassen

Ten aanzien van de temperatuur voor de CV-ketel is 200 °C. Dit betreft een ervaringsgetal, waarbij is uitgegaan van een worst-case scenario.

Brandstofverbruik

De gegevens voor het brandstofverbruik zijn gebaseerd op de kengetallen vanuit de huidige locatie. In tabel 6.3 is een overzicht van de bovengenoemde gegevens en de extrapolatie hiervan naar de beoogde situatie.

Tabel 6.3: Overzicht gasverbruik en extrapolatie

Huidige verbruik (Nm ³ /jaar)	Huidig oppervlak (m ²)	Verbruik (Nm ³ /m ² /jaar)	Beoogde oppervlak (m ²)	Beoogd verbruik (Nm ³ /jaar)
114.000	10.500	11,9	16.659	198.242

Ten behoeve van de berekening is een zekerheidsmarge van circa 100% aangehouden en afgerond naar boven (worst-case). Zodoende is een gasverbruik van 400.000 Nm³/jaar gehanteerd.

6.3.3. EMISSIES

Voor de ketel is de maximale emissienorm vanuit het Activiteitenbesluit; 70,0 mg/Nm³ bij 3 v% zuurstof.

6.3.4. VERVOERSBEWEGINGEN

Intensiteit en rijrichting

Het bedrijf heeft een verkeersaantrekkende werking. De verkeersroute is hetzelfde als die voor de sloopfase (zie § 6.1.3). De uitgangspunten zijn weergegeven in tabel 6.4.

Tabel 6.4: Overzicht vervoersbewegingen en extrapolatie

Wegverkeer	Frequentie	Voertuigen	Bewegingen	Opmerking
<i>Huidig verkeer bij oppervlakte 10.500 m²</i>				
Licht verkeer	Jaar	24.254	48.507	Gebruiksgetallen bestaand bedrijf (worst-case).
Middelzwaar verkeer	Jaar	590	1.180	Idem.
Zwaar verkeer	Jaar	459	918	Idem.
<i>Beoogd verkeer bij oppervlakte 16.659 m²</i>				
Licht verkeer	Jaar	38.480	76.960	Extrapolatie gebruiksgetallen bestaand bedrijf.
Middelzwaar verkeer	Jaar	936	1.872	Idem.
Zwaar verkeer	Jaar	728	1.456	Idem.

Zie voor uitgangspunten § 6.1.3.

7. CONCLUSIE

7.1. BINNENLANDSE GEBIEDEN

In tabel 7.1 worden de resultaten van de verschillende scenario's voor de binnenlandse gebieden samengevat. Indien sprake is van een toename aan stikstofdepositie op (bijna) overbelaste habitats (> 0,00 mol/ha/jaar) dan zijn vervolgacties benodigd. Op basis van het huidige beleid mag een plan pas worden gerealiseerd als geen sprake is van een toename aan stikstofdepositie.

Tabel 7.1: Samenvatting resultaten

Scenario	Totale emissie (kg/j)		Max. bijdrage (mol/ha/j)	Vervolgacties
	NO _x	NH ₃		
Sloop- en realisatiefase i.c.m. beoogd gebruik	1.292,3	8,8	0,00	N.v.t.

Uit de berekeningen middels AERIUS Calculator komt naar voren dat de netto depositie van het plan 0,00 mol/ha/jaar bedraagt. Derhalve kan worden geconcludeerd dat het plan geen stikstofdepositie veroorzaakt op nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en dus niet leidt tot significante effecten. Verdere vervolgacties zijn niet noodzakelijk.

Opgemerkt wordt dat, ten behoeve van de aan te vragen omgevingsvergunning, de stikstofdepositie van het project separaat dient te worden vastgesteld. De insteek hiervoor is wezenlijk anders dan nu voor het beoogd plan is gebeurd.

7.2. BUITENLANDSE GEBIEDEN

Gezien de afstand van de plan-/projectlocatie tot de dichtstbijzijnde buitenlandse Natura 2000-gebieden (> 25 km) zijn deze niet relevant in het kader van de stikstofdepositie.

BILAGE 1

Overzicht gegevens
Sloopfase

Bron	Bouwjaar	Vermogen	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue- verbruik	Belasting	Emissie NOx (standaard)	Emissie NH3
Grondwerk								
Trekker	2014	50 kW	42 l/j	9 u/j	N.v.t.	30%	0,89 kg/j	0,00 kg/j
Slopen/demonteren bedrijfsgebouwen								
Hoogwerker	2014	30 kW	1.236 l/j	857 u/j	N.v.t.	10%	29,01 kg/j	0,01 kg/j
Hijskraan (groot)	2014	300 kW	2.954 l/j	116 u/j	177 l/j	30%	16,53 kg/j	0,71 kg/j
Heftruck	2014	100 kW	3.584 l/j	405 u/j	215 l/j	30%	21,38 kg/j	0,86 kg/j
Totaal							67,81 kg/j	1,58 kg/j

Overzicht gegevens
Sloopfase
Verkeer

Werkzaamheden	Aantallen	Licht	Middel	Zwaar
Grondwerk	Voertuigen	5	0	5
	Bewegingen	10	0	10
Slopen/demonteren bedrijfsgebouwen	Voertuigen	645	0	55
	Bewegingen	1.290	0	110
Sloopafval	Voertuigen	0	0	105
	Bewegingen	0	0	210
Totaal	Voertuigen	650	0	165
	Bewegingen	1.300	0	330

Overzicht gegevens
Realisatiefase

Bron	Bouwjaar	Vermogen	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue- verbruik	Belasting	Emissie NOx (standaard)	Emissie NH3
Bouwrijp maken								
Trekker	2014	50 kW	70 l/j	15 u/j	N.v.t.	30%	1,48 kg/j	0,00 kg/j
Realisatie bedrijfsruimte								
Hoogwerker	2014	30 kW	2.301 l/j	1.595 u/j	N.v.t.	10%	53,99 kg/j	0,02 kg/j
Betonmixer + pomp	2014	200 kW	4.765 l/j	144 u/j	286 l/j	60%	26,45 kg/j	1,14 kg/j
Trilbalk	2014	2 kW	76 l/j	60 u/j	N.v.t.	80%	1,81 kg/j	0,00 kg/j
Vlindermachine	2014	18 kW	272 l/j	60 u/j	N.v.t.	80%	5,74 kg/j	0,00 kg/j
Heistelling	2000	200 kW	21.167 l/j	1.077 u/j	N.v.t.	30%	640,40 kg/j	0,16 kg/j
Hijskraan (groot)	2014	300 kW	5.500 l/j	216 u/j	330 l/j	30%	30,78 kg/j	1,32 kg/j
Heftruck	2014	100 kW	6.672 l/j	754 u/j	400 l/j	30%	39,80 kg/j	1,60 kg/j
Terreinverharding								
Trekker	2014	50 kW	1.301 l/j	277 u/j	N.v.t.	30%	27,40 kg/j	0,01 kg/j
Asfaltermachine	2014	129 kW	259 l/j	23 u/j	16 l/j	30%	1,51 kg/j	0,06 kg/j
Wals	2014	23 kW	57 l/j	23 u/j	N.v.t.	30%	1,25 kg/j	0,00 kg/j
Bestratingsmachine	2014	18 kW	21 l/j	10 u/j	0 l/j	30%	0,47 kg/j	0,00 kg/j
Totaal							831,09 kg/j	4,32 kg/j

Overzicht gegevens
Realisatiefase
Verkeer

Werkzaamheden	Aantallen	Licht	Middel	Zwaar
Bouwrijp maken	Voertuigen	5	0	5
	Bewegingen	10	0	10
Realisatie bedrijfsruimte	Voertuigen	1.200	0	100
	Bewegingen	2.400	0	200
Bouwafval	Voertuigen	0	0	185
	Bewegingen	0	0	370
Terreinverharding	Voertuigen	0	40	290
	Bewegingen	0	80	580
Totaal	Voertuigen	1.205	40	580
	Bewegingen	2.410	80	1.160

Overzicht gegevens berekening

Beoogd gebruik

Gegevens	CV- Ketel
<i>Vermogen</i>	
Ingangsvermogen	0,17 MW
Elektrisch vermogen	-
Thermisch vermogen	0,17 MWth
<i>Brandstof</i>	
Type	Aardgas
Gebruiksvorm	Gas
Verbrandingswaarde	31,65 MJ/Nm ³
Rookgasfactor	11,6 Nm ³ /m ³
<i>Kenmerken</i>	
Uitstoothoogte	16,0 m ¹
Temperatuur emissie	200 °C
Binnendiameter schoorsteen	0,10 m ¹
Belasting installatie	50%
Brandstofverbruik	9,4 Nm ³ /u 400.000 Nm ³ /j
Draaiuren (vollast)	42.369 u
Rookgassen	84 Nm ³ /u
<i>Emissies - NO_x</i>	
Concentratie in rookgas	70,0 mg/Nm ³
Zuurstofconcentratie	3,0 v%
<i>Emissie - NH₃</i>	
Concentratie in rookgas	n.v.t.
<i>Locatie</i>	
Type bron	Punt
X-coördinaat (midden)	146.834
Y-coördinaat (midden)	523.654

Berekende invoerwaarden

Gegevens	CV- Ketel
Warmte-inhoud	0,007 MW
Emissie NO _x	248,4 kg/j
Emissie NH ₃	n.v.t.

BILAGE 2

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

Incotec Europe B.V.

Westeinde 107,

1601 BL Enkhuizen

Activiteit

Omschrijving

Toelichting

228000

Wijziging bestemmingsplan.

Berekening

AERIUS kenmerk

Datum berekening

Rekenconfiguratie

RP2w8zLPHcsd

25 oktober 2023, 11:34

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Sloop- en realisatiefase i.c.m. beoogd gebruik - Beoogd

Rekenjaar

2024

Emissie NH₃

8,8 kg/j

Emissie NO_x

1.292,3 kg/j

Resultaten

Sloop- en realisatiefase i.c.m. beoogd gebruik - Beoogd -

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

Grootste toename

Grootste afname

Hoogste bijdrage

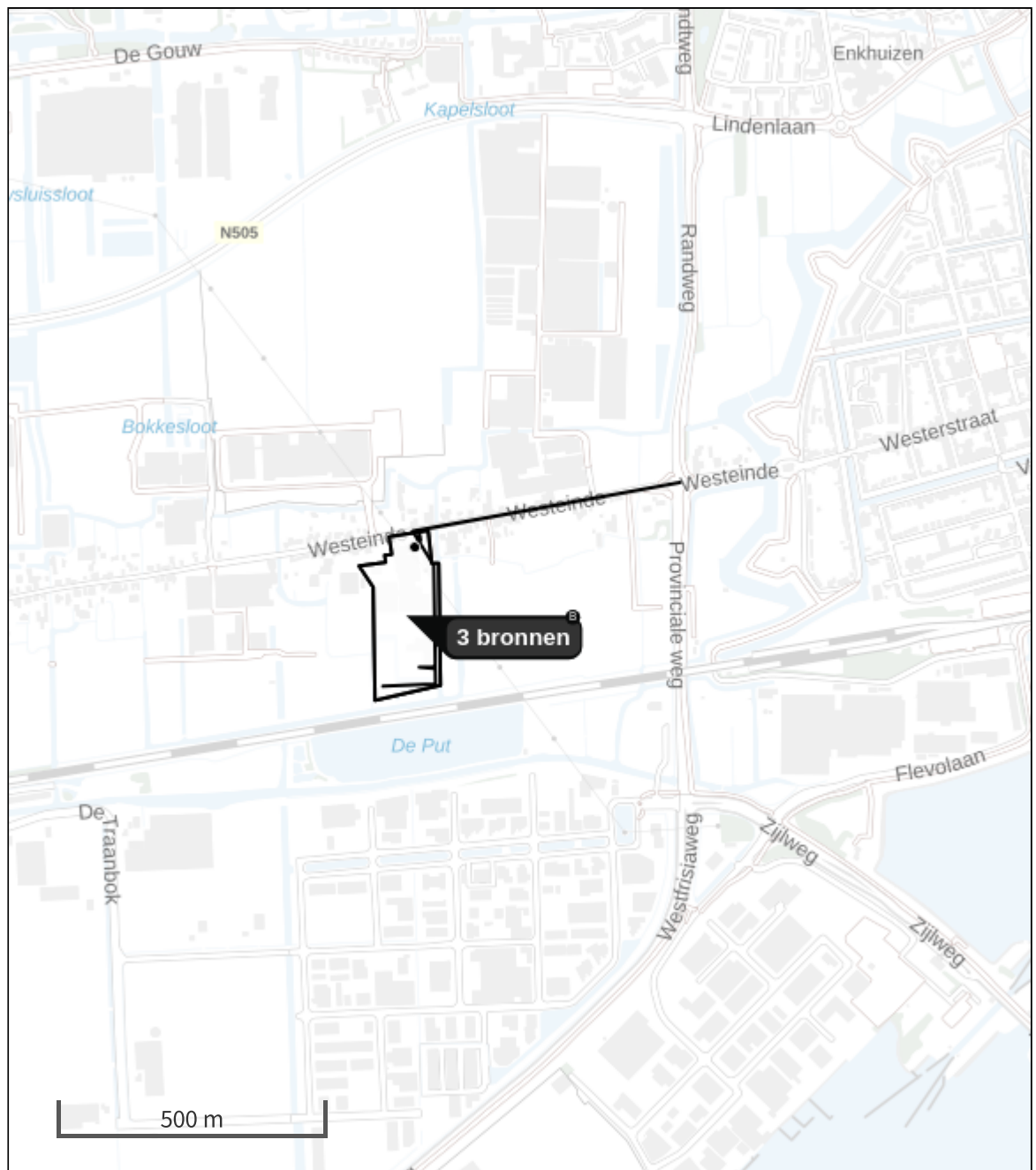
Hexagon

Gebied

Sloop- en realisatiefase i.c.m. beoogd gebruik (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Sloopfase	1,6 kg/j	67,8 kg/j
4 Anders... Anders... Realisatiefase	4,3 kg/j	831,1 kg/j
5 Energie Energie CV-Ketel	-	248,4 kg/j
 Verkeersnetwerk	2,9 kg/j	145,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Sloop- en realisatiefase i.c.m. beoogd gebruik" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

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

Sloop- en realisatiefase i.c.m. beoogd gebruik, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Sloofase	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	67,8 kg/j
Locatie	X:146817,95	Warmteinhoud	0,035 MW	NH ₃	1,6 kg/j
	Y:523525,17	Spreiding	2 m		
Oppervlakte	3,56 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer sloop & realisatie	Links	Rechts	NO _x	4,8 kg/j
Locatie	X:147084,4 Y:523731,37	Type scherm	-	NO ₂	1,3 kg/j
Lengte	514,96 m	Hoogte	-	NH ₃	82,9 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.300,0 /jaar		2,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	330,0 /jaar		2,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.410,0 /jaar		2,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	80,0 /jaar		2,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.160,0 /jaar		2,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer sloop & realisatie - laden/lossen		Links	Rechts	NO _x	0,1 kg/j
Locatie	X:146841,09 Y:523666,97	Type scherm	-	-	NO ₂	34,4 g/j
Lengte	25,29 m	Hoogte	-	-	NH ₃	1,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Van A naar B					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	165,0 /jaar	100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	580,0 /jaar	100,0 %

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

4 Anders... | Anders...

Naam	Realisatiefase	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	831,1 kg/j
Locatie	X:146817,95 Y:523525,17	Warmteinhoud	0,035 MW	NH ₃	4,3 kg/j
Oppervlakte	3,56 ha	Spreiding	2 m		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

5 Energie | Energie

Naam	CV-Ketel	Uittreedhoogte	16,0 m	NO _x	248,4 kg/j
Locatie	X:146834,44 Y:523653,9	Warmteinhoud	0,007 MW		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

6 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer	Links	Rechts	NO _x	20,8 kg/j
Locatie	X:146885,68 Y:523695,21	Type scherm	-	-	NO ₂ 4,8 kg/j
Lengte	918,66 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,5 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	76.960,0 /jaar	2,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.872,0 /jaar	2,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.456,0 /jaar	2,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

7 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer laden/lossen	Links	Rechts	NO _x	119,3 kg/j
Locatie	X:146842,05 Y:523426,02	Type scherm	-	-	NO ₂ 32,4 kg/j
Lengte	66,79 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	728,0 /etmaal	100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. 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 Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023_20231004_fd8d865135

Database versie 2023_fd8d865135_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>