

Notitie

Concept

betreft: Woningbouw Spaarndamseweg 13 te Haarlem
Beschouwing stikstofdepositie
datum: 2 december 2022
referentie: KvdN/IKa/CJ/O 16087-5-NO-003
van: MSc I.H. Kalverboer

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om aan de Spaarndamseweg 13 te Haarlem woningbouw te realiseren. Aan de orde is de ontwikkeling van een appartementencomplex dat ruimte zal bieden aan circa 150 huurappartementen en gemeenschappelijke voorzieningen. Tevens voorziet de beoogde ontwikkeling in parkeergelegenheid en wordt in de plint van de bebouwing voorzien in een horecagelegenheid. Het vigerende bestemmingsplan 'Land in Zicht', dat op 20 april 2011 onherroepelijk is geworden, voorziet niet in de beoogde ontwikkeling. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling ontstaat er een verandering van de emissie van stikstofhoudende verbindingen binnen het plangebied en daarmee ook van de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat dit een negatief effect heeft op deze natuurgebieden. In dat kader is voorliggende notitie opgesteld waarin de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk is gemaakt. Dit is, op basis van jurisprudentie, gedaan aan de hand van de referentiesituatie, in vergelijking met de toekomstsituatie waarin de beoogde ontwikkeling is gerealiseerd. De uitkomsten van het onderzoek zijn beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming en in het licht van jurisprudentie aangaande stikstofdepositie.

2 Het plangebied en de beoogde ontwikkelingen

2.1 Het plangebied

Het plangebied is gesitueerd aan de Spaarndamseweg 13 te Haarlem. Dit betreft een locatie ter plaatse van een terrein gelegen tussen de Schoterbrug en de Spaarndamseweg. Aan de zuidzijde van het plangebied is de Spaarne gelegen. Het plangebied is ten noorden van het stadscentrum van Haarlem gelegen. In figuur 1 is de ligging van het plangebied in de omgeving weergegeven.

f1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)

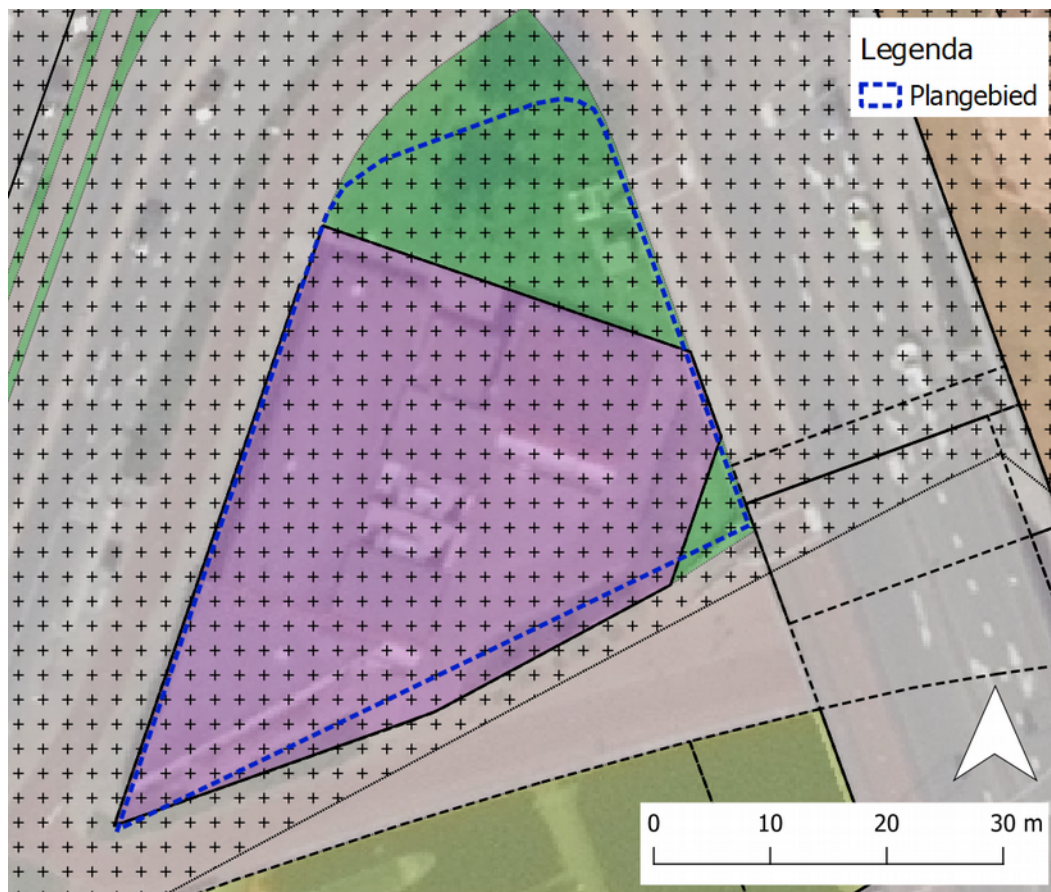


2.2 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Land in Zicht'¹, dat op 20 april 2011 onherroepelijk is geworden. In figuur 2 wordt een uitsnede van het vigerend bestemmingsplan opgenomen. Het plangebied wordt in deze figuur met blauw omcirkeld. De gronden ter plaatse van het plangebied kennen de bestemming 'Bedrijf' of 'Groen'. De gronden welke de bestemming 'Bedrijf' kennen, hebben alsmede de aanduiding 'nutsvoorziening'.

¹ Recentelijk zijn bovendien een aantal reparatieplannen in werking getreden waarmee onvolkomenheden in de vigerende bestemmingsplannen zijn gerepareerd. Het onderliggende bestemmingsplan blijft echter grotendeels van kracht.

f2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan waarin het plangebied blauw is omlijnd (bron: ruimtelijkeplannen.nl)



De gronden bestemd als 'Bedrijf', met de aanduiding 'nutsvoorziening', zijn bestemd voor een nutsvoorziening, parkeervoorzieningen en bijbehorende voorzieningen. Een klein gedeelte van het plangebied is bovendien bestemd als 'Groen'. Deze gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen (zoals plantsoenen, bermen en beplantingen), voetpaden, fietspaden, speelvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen, kunstwerken, voorzieningen van algemeen nut en bijbehorende voorzieningen.

Het vigerende bestemmingsplan voorziet niet in de ontwikkeling van een appartementencomplex ter plaatse van het plangebied. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal daarom een nieuw (postzegel)bestemmingsplan opgesteld worden.

2.3 De beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een appartementencomplex. In totaal wordt voorzien in circa 150 appartementen. Dit betreft zelfstandige appartementen met elk een eigen badkamer en keuken. Een deel van de begane grond zal worden ingericht met gemeenschappelijke voorzieningen, welke gericht zijn op de bewoners van het complex. Deze voorzieningen omvatten bijvoorbeeld een gemeenschappelijke woonkamer, wasbar, multimedialounge of een sportvoorziening. In afstemming met de doelgroep van de

beoogde ontwikkeling zal onderzocht worden welke gemeenschappelijke voorzieningen gewenst zijn. Tevens zal worden voorzien in een collectieve buitenruimte. In de plint van de bebouwing zal een horecavoorziening worden gesitueerd.

3 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming (verder genoemd Wnb) in werking getreden. De Wnb biedt de juridische basis voor de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. In het kader van een toets aan de Wnb wordt bepaald of bedrijfsactiviteiten (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hiertoe dienen de mogelijke effecten op soorten, habitats van soorten en op habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen in beeld te worden gebracht.

Vanwege emissies van luchtverontreinigende stoffen is de storende factor 'vermesting' en 'verzuring' mogelijk relevant. Vermesting is de 'verrijking' van ecosystemen met met name stikstof en fosfaat, verzuring van bodem of water is een gevolg van de emissie van vervuilende gassen. De effecten van verzurende stoffen zijn niet altijd te scheiden van die van vermestende stoffen, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof).

Diverse habitattypen in de Natura 2000-gebieden zijn gevoelig tot zeer gevoelig voor vermesting en verzuring. De gevoeligheid wordt uitgedrukt in een kritische depositiewaarde (KDW) per habitatype. Deze kritische depositiewaarde is de grens waarboven de kwaliteit van het habitatype significant wordt aangetast als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie (N-depositie).

Ten behoeve van toetsing van de mogelijke effecten dient de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden vanwege de voorgenomen activiteiten derhalve gekwantificeerd te worden.

Vanaf 1 juli 2015 werd dit gedaan middels de Programma Aanpak Stikstof (PAS). Met de invoering van het PAS was een vrijstelling van vergunningplicht geïntroduceerd in combinatie met een meldingsplicht. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State uitgesproken dat het PAS niet langer als toestemmingsbasis voor activiteiten mag worden gebruikt.

Nadat provincies en Rijk het eens zijn geworden over een eenduidig beleid en regelgeving voor de vergunningverlening en stikstofaanpak, hebben de Gedeputeerde Staten in alle provincies tussen 29 oktober en 11 december 2019 de nieuwe provinciale beleidsregels vastgesteld. Op vrijdag 13 december zijn deze beleidsregels formeel in werking getreden. De beleidsregel bevat de voorwaarden voor het verlenen van vergunningen op basis van de Wet natuurbescherming. De voorschriften voor de mogelijkheid tot intern en extern salderen zijn vastgelegd.² Momenteel geldt bij alle activiteiten met een kans op een (significant) negatief effect een vergunningplicht in het kader van de Wnb.

² Met uitzondering van extern salderen met bedrijven met dier- en fosfaatrechten.

4 Uitgangspunten

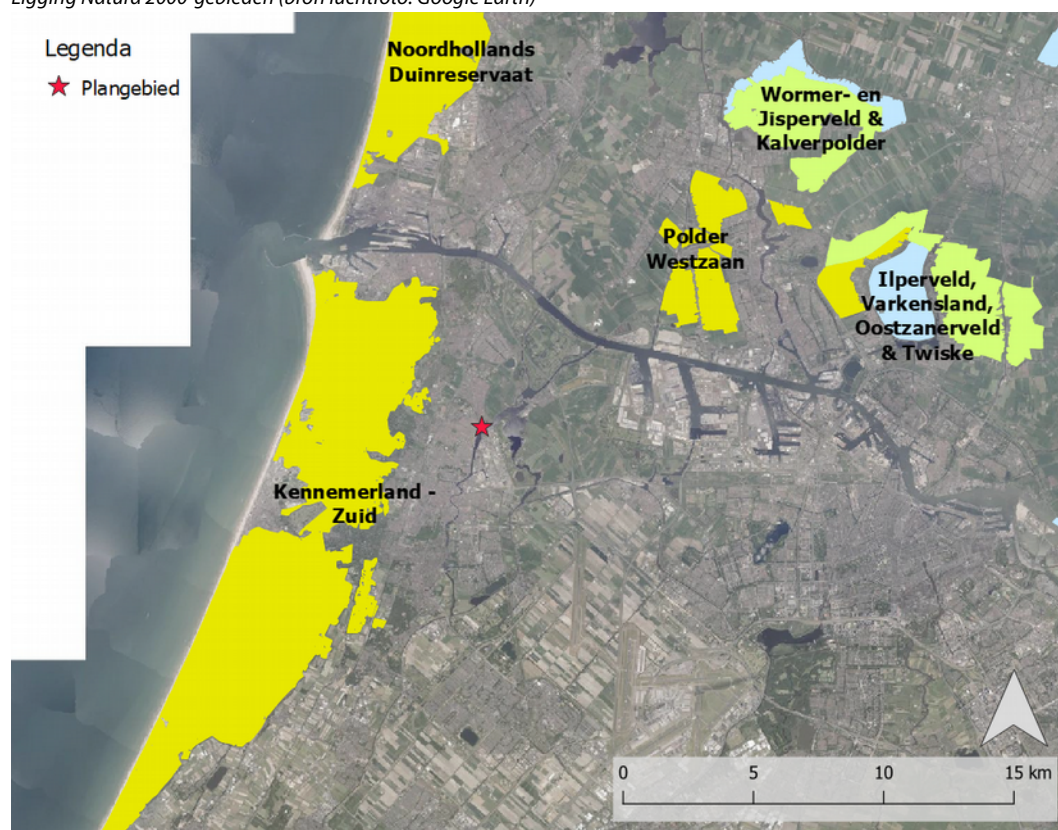
4.1 Algemeen

De referentiesituatie (feitelijke en planologisch legale situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan) en de toekomstige situatie worden in beeld gebracht. De toekomstige situatie bestaat daarbij uit zowel een aanleg-/bouwfase als gebruiksfase.

4.2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het plangebied en de nabije omgeving maken geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Kennemerland-Zuid' en is op circa 2,1 kilometer van het plangebied gelegen. In figuur 3 wordt de ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden weergegeven.

f3 Ligging Natura 2000-gebieden (bron luchtfoto: Google Earth)



4.3 Referentiesituatie

De referentiesituatie betreft de feitelijke, legaal planologische situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan. Ter plaatse van het plangebied is op deze locatie – legaal en feitelijk – sprake van een transformatorstation. Dit transformatorstation is echter thans buiten gebruik, en is hiermee geen sprake van de emissie van stikstofhoudende verbindingen. Worst case worden de emissies ten gevolge van mogelijk onderhoud buiten beschouwing gelaten.

4.4 Toekomstige situatie

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling is sprake van een tweetal te onderscheiden bronnen van stikstofhoudende verbindingen:

- emissie in de vorm van NO_x/NH_3 als gevolg van verkeersbewegingen met fossiele brandstof aangedreven motorvoertuigen;
- emissie van activiteiten/processen binnen het plangebied.

Voorafgaand aan de gebruiksfase is sprake van de sloop-/bouwphase welke tevens een (relatief kortdurende) emissie van stikstof kent. Hierna wordt de emissie voor deze fases in beeld gebracht.

4.4.1 Aanleg-/bouwphase

Thans is het opstellen van het bestemmingsplan aan de orde waarmee de beoogde ontwikkeling van woningbouw mogelijk wordt gemaakt. In deze fase is nog geen gedetailleerde informatie aangaande de emissies als gevolg van de aanleg-/bouwphase beschikbaar. De aanleg-/bouwphase zal naar verwachting in oktober 2023 van start gaan. De bouwphase zal circa 1,5 jaar in beslag nemen.

In het kader van de planologische procedure voor het bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat sprake is van een uitvoerbaar plan. Hiertoe wordt allereerst berekend wat de maximaal mogelijke emissie als gevolg van de inzet van mobiele werktuigen en bouwverkeer voor de aanleg-/bouwphase bedraagt waarmee alsnog geen sprake is van een relevante toename aan stikstofdepositie. Op basis van jurisprudentie³ blijkt overigens ook dat niet elke toename aan stikstofdepositie leidt tot significante gevolgen. Zo is daarbij een geringe tijdelijke toename, van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar, recentelijk aanvaardbaar geacht. Derhalve is ook de situatie doorgerekend waarmee sprake is van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar.

Vervolgens is op basis van kentallen beschouwd in hoeverre sprake is van een uitvoerbare situatie wat stikstofdepositie betreft. Voor de emissie als gevolg van de aanleg-/bouwphase is aangesloten op kentallen uit het onderzoek 'Stikstofdepositiebijdrage woningbouw Noord-Holland' van Tauw d.d. 10 december 2020. Dit onderzoek is tevens als bijlage opgenomen in het rapport 'Stikstofdepositie als gevolg van woningbouw' van provincie Noord-Holland. Onderstaand wordt dit nader toegelicht.

Verkeersbewegingen

Per appartement kan rekening gehouden worden met 55 verkeersbewegingen van licht verkeer, en 20 verkeersbewegingen van zwaar verkeer. Uitgaande van een bouwtijd van 1,5 jaar resulteert dit in 5.500 en 2.000 verkeersbewegingen van respectievelijk licht en zwaar verkeer per jaar.

Conform milieujurisprudentie dient de verkeersgeneratie beschouwd te worden tot het verkeer op is genomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State⁴ is dit het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer

³ AbRS 22 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1110 en AbRS 26 oktober 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3093

⁴ Onder andere in zaaknummer E03.99.0110 d.d. 20 juni 2001.

onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Het lijkt verdedigbaar om deze systematiek ook in de voorliggende situatie te hanteren. Daarnaast wordt in de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator aangegeven dat in de regel het verkeer wordt meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

In voorliggend onderzoek is ervan uitgegaan dat 50% rechtsaf slaat en 50% linksaf slaat op de Spaarndamseweg. Aangezien de Spaarndamseweg een relatief drukke weg is, en het bouwverkeer relatief beperkt is, is echter direct sprake van een situatie waarbij de toename slechts 1% ten opzichte van het aanwezige verkeer⁵ betreft. Vanuit een worst case benadering is echter aangenomen dat op het moment dat de voertuigen op de Spaarndamseweg op de kruising met de Schoterbrug of Spaarnhovenstraat belanden dat deze voertuigen zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling zeker niet meer te onderscheiden van het overige verkeer over deze wegen.

Activiteiten binnen het plangebied – inzet materieel

Uitgegaan kan worden van kentallen voor het bouwrijp maken en voor de bouw van woningen. Daarnaast is een tweetal categorieën aangegeven, te weten 'normaal' en 'schoon'. Deze categorieën hebben betrekking op de kenmerken van het materieel. Voor de categorie 'normaal' wordt bijvoorbeeld uitgegaan van werktuigen uit Stage IIIB (2011), en voor 'schoon' wordt overwegend uitgegaan van werktuigen uit Stage IV (2014). Onderstaand worden de emissies per woning opgenomen voor beide categorieën.

t4.1 Emissies per woning als gevolg van materieel

Categorie	Bouwrijp maken		Bouw woningen	
	kg NO _x	kg NH ₃	kg NO _x	kg NH ₃
Normaal	1,67	0,0012	2,90	0,002
Schoon	0,47	0,0012	1,52	0,002

Bovenstaande resulteert voor de realisatie van 150 woningen in een emissie van minimaal 299 tot maximaal 686 kg NO_x en 0,5 kg NH₃. Dit staat gelijk aan een emissie van minimaal 199,3 tot maximaal 457,3 kg NO_x en 0,3 kg NH₃ per jaar.

4.4.2 Gebruiksfase

Verkeersbewegingen

De beoogde ontwikkeling kent een verkeersaantrekkende werking, waardoor ten gevolge van de verkeersbewegingen sprake zal zijn van de emissie van NO_x. Op basis van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bepaald. Deze kencijfers gelden voor een locatie in de schil van het centrum, in een zeer sterk stedelijke gemeente.

⁵ De Spaarndamseweg kent ter hoogte van het plangebied een verkeersintensiteit van 13.949 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het verkeer als gevolg van het bouwverkeer is zeer beperkt ten opzichte van deze verkeersintensiteit, en beperkt zich vrijwel direct tot maximaal 1%.

Conform CROW-kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie voor middeldure/goedkope appartementen, alsmede sociale huurappartementen, maximaal 2,6 verkeersbewegingen per etmaal per appartement. De beoogde appartementen vallen binnen dit type woningen. In totaal worden er circa 150 appartementen gerealiseerd, hetgeen resulteert in een verkeersgeneratie van 390 motorvoertuigen per etmaal. Dit betreft met name personenwagens. Opgemerkt wordt dat dit naar verwachting een overschatting betreft, gezien de doelgroep naar verwachting een relatief laag autobezit kent. Conform het CROW is het vrachtverkeer van en naar woongebieden doorgaans verwaarloosbaar. Deze verkeersbewegingen worden daarom buiten beschouwing gelaten. De overige functies binnen het plan zijn bovendien met name gericht op de bewoners van de beoogde ontwikkeling, en op direct omwonenden. Hierdoor zullen deze functies naar alle verwachting niet tot extra verkeer leiden.

Het verkeer gegenereerd door de beoogde ontwikkeling zal zich met name verdelen over de Schoterbrug en de Spaarndamseweg. De inrit van de parkeervoorziening is gelegen aan de Spaarndamseweg. Vanuit een worstcasebenadering wordt uitgegaan van een toename van 390 motorvoertuigen per etmaal. In voorliggend onderzoek is ervan uitgegaan dat 50% rechtsaf slaat en 50% linksaf slaat op de Spaarndamseweg. Overigens wordt opgemerkt dat dit aantal motorvoertuigen, gezien het te verwachten lage autobezit van de doelgroep van de beoogde ontwikkeling, naar alle verwachting lager zal zijn.

Aangezien de Spaarndamseweg een relatief drukke weg is, en de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling beperkt is, is direct sprake van een situatie waarbij de toename slechts 1% ten opzichte van het aanwezige verkeer⁶ betreft. Vanuit een worst case benadering is echter aangenomen dat op het moment dat de voertuigen op de Spaarndamseweg op de kruising met de Schoterbrug of Spaarnhovenstraat belanden dat deze voertuigen zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling zeker niet meer te onderscheiden van het overige verkeer over deze wegen.

Activiteiten binnen het plangebied

De beoogde ontwikkeling zal niet op aardgas worden aangesloten, waarmee als gevolg van het gebruik hiervan geen sprake is van de emissie van NO_x vanuit het plangebied.

4.5 Modelvorming

Om inzicht te verkrijgen in de stikstofdepositie die optreedt als gevolg van de diverse te beschouwen situaties (referentiesituatie en gebruiksfase) dienen verspreidingsberekeningen uitgevoerd te worden. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator 2021.2. In het model is het jaar 2023 als rekenjaar voor de aanleg-/bouwphase, en het jaar 2025 als rekenjaar voor de gebruiksfase, gehanteerd.

De volledige invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 1.

⁶ De Spaarndamseweg kent ter hoogte van het plangebied een verkeersintensiteit van 13.949 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling is zeer beperkt ten opzichte van deze verkeersintensiteit, en beperkt zich vrijwel direct tot maximaal 1%.

5 Resultaten en beoordeling

De stikstofdepositie in de toekomstige situatie is vergeleken met de stikstofdepositie in de referentiesituatie. In de referentiesituatie is daarbij geen sprake van een relevante emissie aan stikstofhoudende verbindingen.

De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 1.

5.1 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar. Ten opzichte van de referentiesituatie is hiermee geen sprake van een relevante toename aan stikstofdepositie.

5.2 Aanleg-/bouwphase

Voor de aanleg-/bouwphase is allereerst de maximaal mogelijke emissie berekend voor de volgende twee situaties:

1. Stikstofdepositie $\leq 0,00$ mol ha/jaar
2. Stikstofdepositie $\leq 0,01$ mol ha/jaar

Hierbij is wel reeds rekening gehouden met – het op basis van kentallen – aantal te verwachten verkeersbewegingen voor het bouwverkeer.

Op basis van de berekeningen is voor de inzet van materieel per situatie een maximale emissie aan NO_x ⁷ mogelijk zoals opgenomen in tabel 5.1. Het Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' is maatgevend wat stikstofdepositie betreft.

t5.1 Emissie die maximaal mogelijk is voor inzet materieel

Omschrijving	Stikstofdepositie	
	$\leq 0,00$ mol ha/jaar	$\leq 0,01$ mol ha/jaar
Maximale NO_x emissie materieel	91 kg	275 kg

De voorliggende situatie kan als in enige mate beperkend worden gezien wat stikstofdepositie betreft. Op basis van kentallen wordt immers een NO_x -emissie van minimaal 199,3 tot maximaal 457,3 kg NO_x ⁸ per jaar berekend. Opgemerkt wordt dat de daadwerkelijke emissie mogelijk lager zal uitvallen. De uiteindelijke emissie is namelijk sterk afhankelijk van diverse factoren, waaronder de bouwwijze en het in te zetten materieel.

Naar verwachting zal – om een relevante emissie aan stikstofdepositie te voorkomen – de emissie als gevolg van de aanleg-/bouwphase beperkt moet worden. Dit kan bijvoorbeeld door de toepassing van erg nieuw en/of elektrisch materieel, of door het aanhouden van een langere aanleg-/bouwperiode waarmee de emissies meer verspreid worden over een jaar. Er zijn in voorliggende situatie geen mogelijkheden voor intern salderen. De eerste stap

7 Zoals ook volgt uit paragraaf 4.4.1, is de emissie van NH_3 bij mobiele werktuigen doorgaans te verwaarlozen. In voorliggend onderzoek is derhalve in eerste aanleg enkel de maximale emissie aan NO_x bepaald.

8 Een dergelijke emissie zou leiden tot een maximale stikstofdepositie van 0,01 tot 0,03 mol/ha/jaar ter plaatse van voor stikstofgevoelige natuurgebieden in Kennemerland-Zuid.

behelst het nader bepalen van de uitwerking van de aanleg-/bouwphase waarmee de stikstofdepositie mogelijk beperkt wordt.

Indien het niet redelijkerwijs mogelijk blijkt om de emissies aan stikstofhoudende verbindingen toereikend te reduceren zal een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd moeten worden. In dit geval zal een Passende Beoordeling uitgevoerd moeten worden. Hierbij wordt beoordeeld of de stikstofdepositie – die aan de orde is als gevolg van de aanleg-/bouwphase – een risico vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen zoals deze voor elk Natura 2000-gebied zijn bepaald. Indien uit een dergelijke ecologische beoordeling volgt dat er geen risico bestaat op de aantasting van natuurwaarden dan kan een vergunning worden verleend.

Het is daarbij ook mogelijk om de negatieve effecten te compenseren door gebruik te maken van de stikstofruimte die ontstaat door beëindiging van activiteiten op een andere locatie. Dit heet ook wel extern salderen. Opgemerkt wordt dat er wel strenge regels gelden voor extern salderen. Zo moet een project daadwerkelijk stoppen en wordt er 30 procent afgenomen van de vergunning die wordt overgedragen, ten behoeve van de natuur. De verwachting is dat deze regels in de komende tijd nog strenger gaan worden. Ingeval van extern salderen is het derhalve aan te raden om dit tijdig in gang te zetten.

6 Conclusie

Uit voorliggend onderzoek volgt dat er ten gevolge van de gebruiksfase van de toekomstige situatie geen sprake is van een relevante toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. Er is daarbij geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar als gevolg van de gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling.

Voor de aanleg-/bouwphase is echter sprake van een enigszins beperkende situatie wat de emissie van stikstofhoudende verbindingen betreft. Dit betekent dat – om een relevante emissie aan stikstofdepositie te voorkomen – de emissie als gevolg van de aanleg-/bouwphase in enige mate beperkt moet worden. Indien het niet redelijkerwijs mogelijk blijkt om de emissies aan stikstofhoudende verbindingen toereikend te beperken/reduceren zal een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd moeten worden, en zal een Passende Beoordeling uitgevoerd moeten worden. Hierbij wordt – o.a. op basis van een ecologische beoordeling – beoordeeld of de stikstofdepositie een risico vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor het betreffende Natura 2000-gebied, te weten Kennemerland-Zuid. Extern salderen vormt hierbij ook een mogelijkheid om aantasting van natuurwaarden te voorkomen.

Het is bovendien van belang om op te merken dat de emissies ten gevolge van de aanleg-/bouwphase tijdelijk zijn en daarmee geen permanente of herhaaldelijke bijdrage aan stikstofdepositie in de toekomstige situatie leveren. Derhalve wordt benadrukt dat voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling de gebruiksfase van de toekomstige situatie als maatgevend kan worden beschouwd daar waar het de effecten op de natuur betreft.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 10 pagina's en 1 bijlage.

Bijlage 1

AERIUS

PEUTZ

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

*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

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Totale emissie

Aanleg-/bouwfase - Beoogd

Resultaten

Aanleg-/bouwfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Peutz
Spaarndamseweg 13,
2022 EA Haarlem

Spaarndamseweg 13 te Haarlem
Toekomstige situatie stikstofdepositie - aanleg-/bouwfase 0,00 mol

RQ2VoE8TSh6v
01 december 2022, 17:17
Wnb-rekengrid

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	38,7 g/j	92,4 kg/j

Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

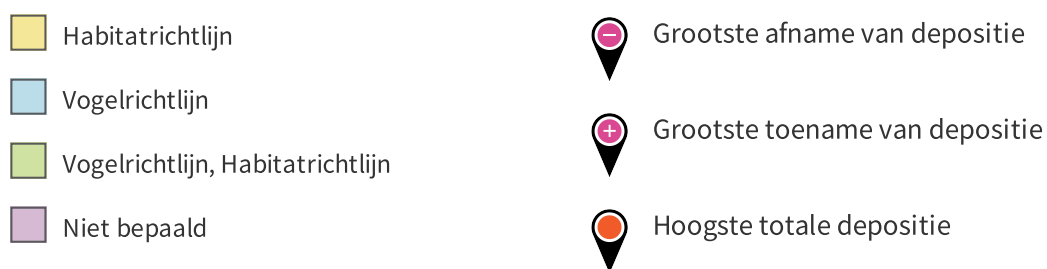
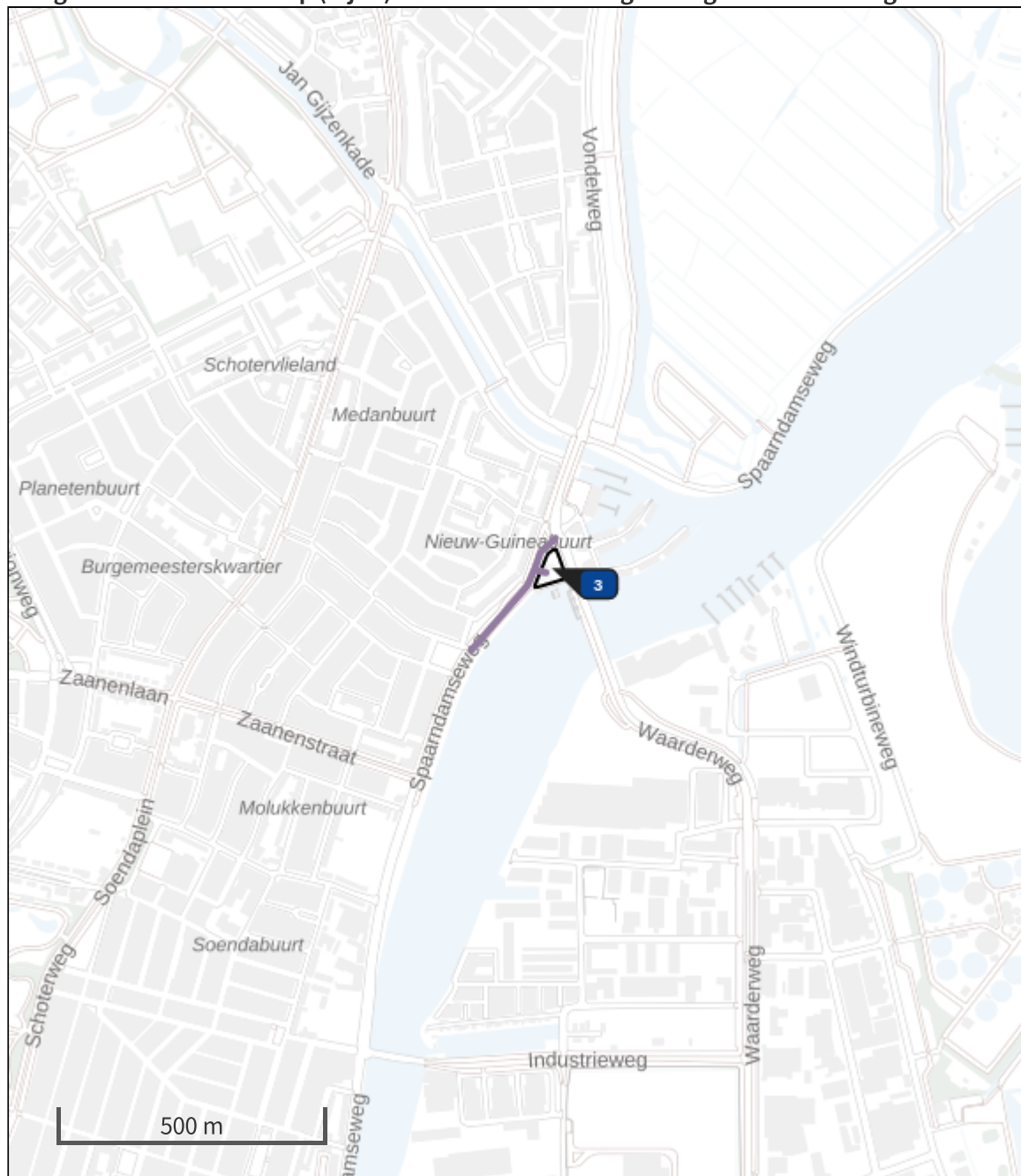


Aanleg-/bouwphase (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
3 Anders... Anders... Mobiele werktuigen	-	91,0 kg/j
 Verkeersnetwerk	38,7 g/j	1,4 kg/j

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



De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanleg-/bouwfase" (Beoogd)
incl. saldering e/o referentie**

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

Aanleg-/bouwphase, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer 1	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	30,2 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	11,7 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2750 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	1000 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer 2	Links	Rechts	NO _x	1,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	69,4 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	27,0 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2750 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	1000 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

3 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	91,0 kg/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

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 2021.2_20221004_3d4bf05159
Database versie 2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

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

*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

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Totale emissie

Aanleg-/bouwfase - Beoogd

Resultaten

Aanleg-/bouwfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Peutz
Spaarndamseweg 13,
2022 EA Haarlem

Spaarndamseweg 13 te Haarlem
Toekomstige situatie stikstofdepositie - aanleg-/bouwfase 0,01 mol

RWVhXuLB2HqT
02 december 2022, 09:03
Wnb-rekengrid

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	38,7 g/j	276,4 kg/j
Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
2.637,60 mol/ha/j	5618077	Kennemerland-Zuid
752,76 ha		
0,00 ha		
0,01 mol/ha/j		
0,00 mol/ha/j		

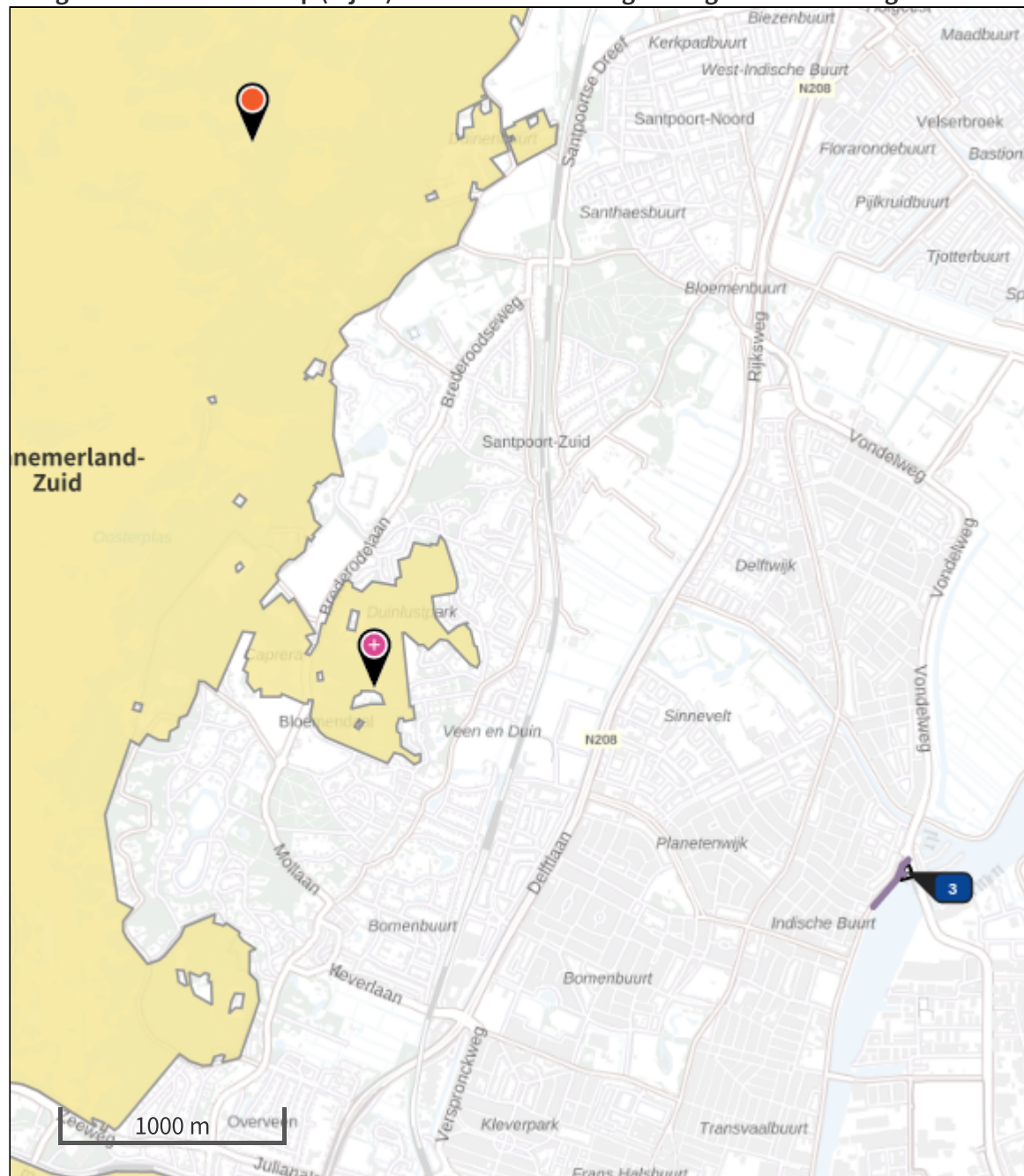


Aanleg-/bouwphase (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
3 Anders... Anders... Mobiele werktuigen	-	275,0 kg/j
 Verkeersnetwerk	38,7 g/j	1,4 kg/j

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



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanleg-/bouwfase" (Beoogd)
incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	752,76	2.637,60	752,76	0,01	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Kennemerland- Zuid (88)	752,76	2.637,60	752,76	0,01	0,00	0,00

Aanleg-/bouwphase, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer 1	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	30,2 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	11,7 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2750 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	1000 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer 2	Links	Rechts	NO _x	1,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	69,4 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	27,0 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2750 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	1000 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

3 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	275,0 kg/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	0,000 MW		
Temporele variatie	Continue Emissie				

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	2021.2_20221004_3d4bf05159
Database versie	2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

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

*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

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Peutz
Spaarndamseweg 13,
2022 EA Haarlem

Spaarndamseweg 13 te Haarlem
Toekomstige situatie stikstofdepositie - gebruiksfase

RQnFKVPpqFCN
01 december 2022, 16:08
Wnb-rekengrid

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2022	0,4 kg/j	5,0 kg/j

Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen

Emissie NH₃

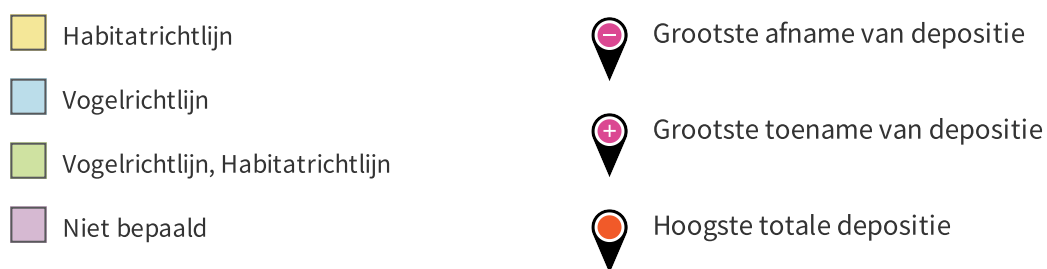
Emissie NO_x

 Verkeersnetwerk

0,4 kg/j

5,0 kg/j

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



De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

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

Situatie 1, Rekenjaar 2022

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer 1	Links	Rechts	NO _x	1,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	0,3 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	0,1 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	176 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	0 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer 2	Links	Rechts	NO _x	3,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	0,8 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	0,3 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	176 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	0 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/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 2021.2_20221004_3d4bf05159

Database versie 2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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