

Notitie

betreft: Winkelcentrum Duinzigt: stikstofdepositie gebruiksfase
datum: 1 november 2024
referentie: DVI/DVI/JMa/H 7926-1-NO-006
van: D.M. Vlieger
aan: WP Retail Invest Duinzigt C.V.

1 Inleiding

In opdracht van WP Retail Invest Duinzigt C.V. is een onderzoek verricht naar de stikstofdepositie ter plaatse van de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden ten gevolge van de beoogde ontwikkeling van winkelcentrum Willem Royaardsplein in de wijk Duinzigt te 's Gravenhage. Het project bestaat uit een herontwikkeling van het winkelcentrum, alsmede de bouw van 40 woningen en een ondergrondse parkeergarage. Bij realisatie van de ontwikkeling dient het milieuaspect stikstofdepositie gedurende de aanlegfase en de gebruiksfase te worden beschouwd.

Er is sprake van emissie van stikstofhoudende verbindingen (NO_x en NH_3) als gevolg van activiteiten met mobiel materieel en de verkeersgeneratie naar het winkelcentrum. Conform artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming (Wnb) dient beoordeeld te worden of dergelijke activiteiten, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden, de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

Voor de aanlegfase is eveneens aangetoond dat er geen significant negatieve effecten zijn voor de binnen de Natura 2000-gebieden gelegen stikstofgevoelige habitats. In deze notitie worden de effecten van de stikstofdepositie vanwege de gebruiksfase van het winkelcentrum en de nieuwe woningen beschouwd.

2 Uitgangspunten

De stikstofdepositie dient te worden berekend met de meest recente versie van de online beschikbare AERIUS Calculator. Indien uit de rekenresultaten van de AERIUS Calculator blijkt dat er geen sprake is van een depositie groter dan 0,00 mol N/ha/jaar als gevolg van de ontwikkeling, bestaat er geen vergunningplicht uit hoofde van de Wnb. Er is in dat geval geen sprake van significant negatieve effecten op stikstofgevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Teneinde de effecten van de gebruiksfase van de ontwikkeling inzichtelijk te maken is de situatie na afronding van het project vanaf 2027¹ vergeleken met de bestaande situatie sinds de referentiedatum.

2.1 Verkeersaantrekkende werking

De verkeersbewegingen van en naar het winkelcentrum en de te realiseren woningen zijn voor de bestaande en de toekomstige situatie inzichtelijk gemaakt in de 'Mobiliteitstoets Willem Royaardsplein (Duinzigt)', 20170759 van 14 maart 2024 door Rho Adviseurs voor Leefruimte (hierna: mobiliteitstoets). Hieruit volgen de aantallen verkeersbewegingen zoals opgenomen in bijlage 1 van deze notitie.

De zogenaamde verkeersaantrekkende werking is beschouwd tot aan het punt dat het verkeer geacht kan worden te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens paragraaf 2.5.2 van de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024, versie 1 van oktober 2024 (hierna: de instructie) en bestendige jurisprudentie ten aanzien van andere milieuaspecten betreft dit 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. Bij een 50-kilometerweg binnen de bebouwde kom is dit voor personenverkeer reeds het geval na circa 50 m en voor vrachtverkeer na circa 150 m ².

Hierbij moet ook de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer worden meegewogen. In de regel wordt verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Een dergelijk percentage is, blijkens de gebruikte formulering, geen vast gegeven en zou daarom situatieafhankelijk moeten worden beoordeeld.

Uit de uitspraken ECLI:NL:RVS:2021:1969 en ECLI:NL:RVS:2021:1054 blijkt voorts dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voor het aspect stikstofdepositie aanvaardt dat wordt aangesloten bij paragraaf 2.5.2 van de instructie.

In de voorliggende situatie worden specifieke beargumenteerde lengtes van rijroutes gehanteerd, onder andere aansluitend bij de checklist van de provincie Gelderland. Dit uitgangspunt wordt hierna onderbouwd.

1. In beginsel worden (indirecte) effecten van een project op het milieu bepaald op basis van zo algemeen mogelijk te hanteren criteria, zoals dit bijvoorbeeld ook gebeurt ten aanzien van de aspecten geluid, trillingen en luchtkwaliteit. Bij beschouwing van de verkeersaantrekkende werking van een project wordt, conform bestendige jurisprudentie (zie onder andere de recente uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:2177), het verkeer betrokken totdat dit is opgenomen in het heersende verkeersbeeld en derhalve totdat het verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de weg kan bevinden.

1 Volgens de huidige gemeentelijke coördinatieplanning voor dit project is start van de bouw op zijn vroegst mogelijk begin Q3 2024 (exclusief eventuele beroepsprocedures). Met een minimale bouwtijd van bijna 3 jaar is de oplevering op zijn vroegst Q2 2027.

2 Zie onder andere de gehanteerde vuistregel in de 'Checklist aanvraagvereisten vergunningaanvragen stikstof' van de provincie Gelderland.

2. Daarnaast kan het baseren van de lengte van rijroutes op verhoudingen met reeds aanwezig verkeer tot arbitraire beoordelingen leiden. In dit geval komt een beschouwing van de verkeersaantrekkende werking tot aan de kruising met de Oude Waalsdorperweg weliswaar tegemoet aan het verdunningscriterium uit de instructie (bijdrage van circa 3%³), maar is deze ten aanzien van de aan het initiatief toe te rekenen stikstofemissie volledig willekeurig.

Indien de kruising namelijk noordoostelijker was gelegen (richting de rotonde boven de tunnelingang⁴) had dit bij hetzelfde uitgangspunt ten aanzien van verkeersverdunning tot een veel kortere rijroute, en dus veel lagere stikstofemissie geleid. De totale stikstofemissie vanwege het aan het project toe te rekenen verkeer (richting Den Haag), en derhalve de daadwerkelijke depositie van stikstof in het Natura 2000-gebied zal dan echter op zijn minst gelijk zijn (en mogelijk zelfs hoger). In dat licht bezien is de keuze om van een situatieafhankelijke beredeneerde afstand uit te gaan, tot waar verkeer zich door zijn rij- en stopgedrag niet meer onderscheid van het overige verkeer, gegrond.

3. Los van bovenstaande zijn de genoemde 'enkele procenten' uit de instructie niet gekwantificeerd en kan hier dus geen directe beoordeling aan worden gehangen. Gezien de aard van de Waalsdorperweg als wijkontsluitingsweg zal de op deze weg becijferde toename van circa 8% in verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkeling, hetgeen conform het Verkeer- en parkeeronderzoek Duinzigt (uitgevoerd door de gemeente Den Haag) zeer ruim onder de maximale wegcapaciteit is gelegen, ter plaatse niet waarneembaar zijn als zijnde significant. De toename leidt, gelet op de wegcapaciteit, bovendien niet tot extra stop- en optrekgedrag van het aanvullende verkeer en vormt zodoende geen verdere belemmering.
4. Tenslotte is voorbij de bocht in de Waalsdorperweg tot waar momenteel de rijroute voor de verkeersaantrekkende werking is gehanteerd niet auditief of visueel vast te stellen of verkeer afkomstig is van een tot de ontwikkeling behorend onderdeel of anderszins. Het verkeer vanaf de ontwikkeling onderscheidt zich op dat punt, qua snelheid en rij- en stopgedrag, namelijk al niet meer van het bestaande verkeer. Sterker, binnen de thans gehanteerde rijroute van 200 m is tevens de kruising met de Else Mauhslaan gelegen, waardoor als er al sprake is van optrekkend of afremmend verkeer, dat veeleer afkomstig zal zijn uit deze zijstraat in plaats van vanaf de ontwikkeling.

In voorliggende situatie zijn daarom rijroutes gehanteerd in drie verschillende richtingen met een lengte tussen de 150 en 200 m (zie bijlage 2), waarna sprake is van verkeer dat is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Het hanteren van rijroutes met deze lengte vanwege de verkeersaantrekkende werking van het project is gezien het voorgaande te rechtvaardigen.

3 Zie de tabellen met de verkeersintensiteiten en verkeersgeneratie uit de mobiliteitstoets.

4 Zie figuur 4 uit de mobiliteitstoets.

Koude starts

Op grond van het Handboek 'Werken met AERIUS Calculator' versie 2024 v1 van 1 oktober en paragraaf 7.2 van de instructie dient er vanaf Aeries Calculator 2024 versie 1 rekening te worden gehouden met extra emissies vanwege de koude start van een motor indien een voertuig 2 uur of langer heeft stilgestaan. In de bestaande situatie is thans sprake van verkeersgeneratie ten gevolge van het wijkwinkelcentrum. Dit betreft verkeer vanwege bezoekers, werknemers en leveranciers. In de situatie na afronding van het project is sprake van een gewijzigde verkeersgeneratie ten gevolge van het wijkwinkelcentrum en een aanvullende verkeersgeneratie ten gevolge van de ontwikkelde woningen.

Ter bepaling van het aantal koude starts per etmaal zijn, uitgaande van de verkeersgeneratie uit de mobiliteitstoets, de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het percentage bezoek versus overig verkeer voor de verschillende winkelfuncties volgt uit CROW-publicatie 317;
- al het bezoekend verkeer verblijft ten hoogste 2 uur binnen het winkelcentrum en veroorzaakt daarmee geen koude starts⁵;
- alle overig verkeer (personeel, leveranciers etc.) veroorzaakt een koude start bij wegreijden⁶;
- alle verkeer vanaf de woningen veroorzaakt een koude start⁶.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zijn de aantallen koude starts zoals weergegeven in bijlage 2 bepaald. In het Aeries model is in de bestaande situatie een bron voor koude starts op het parkeerterrein opgenomen. In de nieuwe situatie betreft dit een bron vanuit de geforceerde ventilatie van de parkeergarage.

2.2 Stationaire bronnen

Daarnaast is er in de bestaande situatie sprake van gasgebruik voor verwarming van de panden in het winkelcentrum. Het gasverbruik bedraagt 69.170 m³ per jaar. Op basis van een energetische waarde van 35,17 MJ/m³ voor Groningengas (bron: Gasunie) en een emissiefactor voor NO_x van 50 g/GJ voor kleine stookinstallaties (bron: ECN publicatie ECN-C-05-015) bedraagt de jaaremissie in de bestaande situatie 121,6 kg.

De woningen en winkels worden gasloos gerealiseerd met warmtepompen. In de toekomstige situatie komen de emissies van stikstofhoudende verbindingen vanwege verwarming derhalve te vervallen.

3 Berekeningen en resultaten

De verkeersaantallen uit de mobiliteitstoets (zie bijlage 1), de emissies vanwege koude starts en de emissie vanwege de gebouwverwarming in de bestaande situatie zijn ingevoerd in de AERIUS Calculator versie 2024 v1. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het geplande jaar van realisatie van het project (2027).

5 Hierop kan worden gestuurd door parkeren in de parkeergarage door bezoekers ten hoogste de eerste 2 uur gratis te maken.

6 De uitzonderlijke gevallen dat een bezoeker van het winkelcentrum langer dan 2 uur op de locatie aanwezig is worden gecompenseerd door bewegingen van met name leveranciers en een klein deel bij de woningen, die binnen 2 uur na aankomst weer vertrekken. Deze aanname is worst case ten aanzien van het aantal koude starts: er zijn per etmaal meer bewoners/leveranciers te verwachten die geen koude start maken dan de incidentele koude starts van een bezoeker van het winkelcentrum.

Uit de berekeningen volgt dat het verschil in stikstofdepositie op de binnen de Natura 2000-gebieden gelegen, maatgevende gevoelige habitats tussen de bestaande en de toekomstige situatie 0,00 mol/ha/jaar bedraagt (zie bijlage 2). Daarnaast worden er geen resultaten berekend op hexagonen met een hersteldoel.

Er is daarmee geen sprake van significant negatieve effecten op voor stikstof gevoelige habitats of van significant verstorende effecten op de soorten, waarvoor de gebieden zijn aangewezen. De gebruiksfase van het project leidt niet tot een vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 5 pagina's en 3 bijlagen.



Emissies en verkeersgeneratie Willem Royaardsplein (Duinzigt) o.b.v. mobiliteitstoets versie 03-2024

Bestaande situatie

Omschrijving	emissievracht (kg/j)	stookwaarde (MJ/m ³)	NOx-emissie (g/GJ)	gasverbruik (m ³ /j)
Gebouwinstallaties	121,6	35,17	50	69170

Omschrijving	# lmv/etm. *	# mmv/etm.	# zmv/etm.	verdeling mv
Verkeer Waalsdorperweg	1828,7	6	8	70%
Verkeer Stalpertstraat	394,9	0	0	15%
Verkeer wijk oost	394,9	0	0	15%
totaal	2618,4	6	8	2632,4

Nieuwe situatie

Omschrijving	emissievracht (kg/j)
Gebouwinstallaties	nvt

Omschrijving	# lmv/etm. *	# mmv/etm.	# zmv/etm.	toename	verdeling mv
Verkeer Waalsdorperweg	2480,7	0	14	652,1	70%
Verkeer Stalpertstraat	534,6	0	0	139,7	15%
Verkeer wijk oost	534,6	0	0	139,7	15%
totaal	3549,9	0	14	931,5	3563,9

* De aantallen lmv/etm betreffen de verdeling van het totaal aan motorvoertuigen met aftrek van het vrachtverkeer via de Waalsdorperweg. De verkeersgeneratie o.b.v. de mobiliteitstoets is - conform CROW 317 - inclusief vrachtverkeer.

Tabel 9 Huidige verkeersgeneratie winkelcentrum Duinzigt

conform NEN-2580, Nordined 15-10-2017

functiegroep	functietype	BVO totaal (m ²) *	crow kentel (mvt/m ²) **	modal split (mvt/m ²)	totaal (mvt/etm)	verhouding overig /totaal CROW 317	Koude start (mvt/etm) ***
1. Detailhandel (kopgebouw)	- supermarkt fullservice middel/hoog prijsniv. (bg + kelder)	2123,2	0,778	0,6224	1321,5	0,01	6,6
2. Detailhandel	- winkelcentrum gemiddeld	2120,4	0,467	0,3736	792,2	0,06	23,8
3. Horeca/recreatie	- cafe/bar/cafetaria W. Roy,plein 10 en Th.M. Bouwmlaan 3	1008,6	0,5	0,4	403,4	0,10	20,2
4. Sport/cultuur/ontspanning	- fitness/sportschool W. Roy,plein 27 en 28	549	0,2625	0,21	115,3	0,06	3,5
		5801,2	Totaal		2632,4	54,0	

Tabel 10 Toekomstige verkeersgeneratie winkelcentrum Duinzigt

op basis van tekeningen uit de DOA								
functiegroep		functietype	BVO totaal (m ²)*	crow kentel (mvt/m ²)**	modal split (mvt/m ²)	totaal (mvt/etm)	verhouding overig/totaal CROW 317	Koude start (mvt/etm)***
1. Detailhandel (pleingebouw) 2. Detailhandel (kopgebouw) 3. Detailhandel 4. Horeca/recreatie		- supermarkt fullservice middel/hoog prijsniveau (bg)	2260,0	0,778	0,6224	1406,6	0,01	7,0
		- supermarkt fullservice middel/hoog prijsniveau (bg)	1470,6	0,778	0,6224	915,3	0,01	4,6
		- winkelcentrum gemiddeld	2458,2	0,467	0,3736	918,4	0,06	27,6
		- cafe/bar/cafetaria	100	0,5	0,4	40,0	0,10	2,0
5. Wonen		- restaurant	300	0,3	0,24	72,0	0,20	7,2
		- appartement 100 - 160 m ² (dure segment)	28	5,8	5,8	162,4	1,00	81,2
		- appartement < 100 m ² (middensegment)	12	4,1	4,1	49,2	1,00	24,6
			6628,8	Totaal		3563,9	154,2	

* BVO totaal van supermarkten en winkels is inclusief kantoor/kantine- en magazijnoppervlakken conform de CROW 317

** De verkeersgeneratie conform CROW 317 betreft alle verkeer (bezoekers, personeel en bevoorradings) gezamenlijk

*** Koude start betreft het wegtrekken van de locatie en wordt aldus betrokken op 50% van de van toepassing zijnde bewegingen

Verschil
(mvt/etm)

932

verschil huidig vs. toekomst (m² kantoor/kantine en opslag/magazijnen is inbegrepen in de totaal BVO detailhandel)



Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, 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 stikstofdepositie.



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

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Peutz BV
Willem Royaardsplein,
2597 GZ Den Haag

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Duinzicht - Verschil gebruiksfase en bestaande situatie
Herontwikkeling winkelcentrum Duinzigt Den Haag -
verschilberekening gebruiksfase 2027 met bestaande situatie;
Aerius v2024

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Rtx18pWytuUa
28 oktober 2024, 12:39
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Bestaand - Referentie
Toekomstig gebruik - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2027	2,6 kg/j	162,9 kg/j
2027	4,8 kg/j	63,9 kg/j

Resultaten

Bestaand - Referentie

Toekomstig gebruik - Beoogd

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,24 mol/ha/j	4593538	Meijendel & Berkheide
0,20 mol/ha/j	4593538	Meijendel & Berkheide

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

0,00 ha
246,46 ha
-
0,05 mol/ha/j



Bestaand (Referentie), rekenjaar 2027

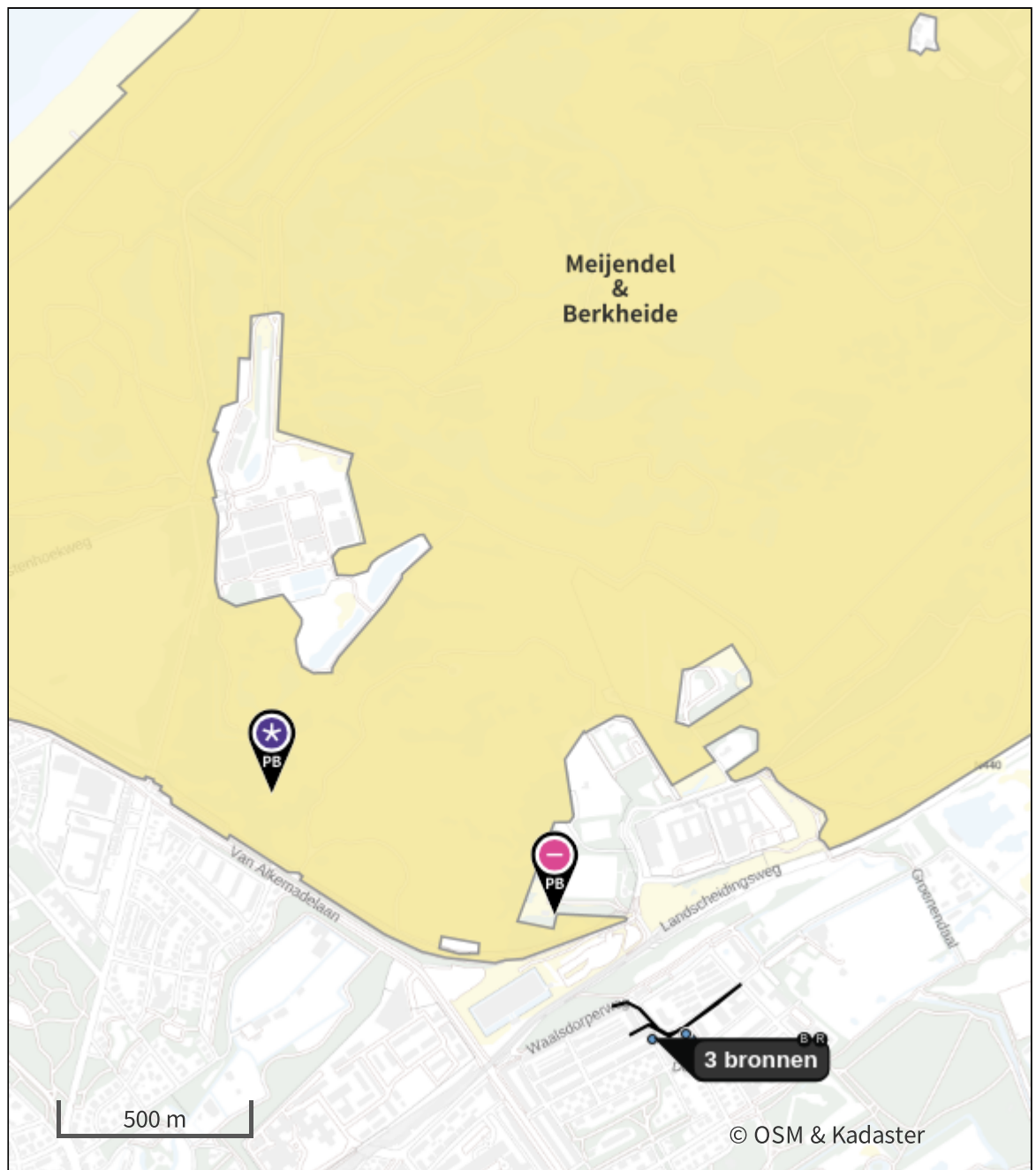
Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
4	Wonen en Werken Kantoren en winkels Gebouwinstallaties	-	121,6 kg/j
5	Verkeer Koude start: overig Koude start	0,8 kg/j	5,3 kg/j
	Verkeersnetwerk	1,8 kg/j	36,0 kg/j



Toekomstig gebruik (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
4	Verkeer Koude start: parkeergarage Koude start	2,3 kg/j	15,1 kg/j
	Verkeersnetwerk	2,4 kg/j	48,8 kg/j

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



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  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 "Toekomstig gebruik" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	246,46	1.829,20	0,00	-	246,46	0,05

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Meijendel & Berkheide (97)	246,46	1.829,20	0,00	-	246,46	0,05

Bestaand, Rekenjaar 2027

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route 1 via Waalsdorperweg	Links Rechts	NO _x	27,6 kg/j
Locatie	X:82113,35 Y:457989,73	Type scherm	- -	NO ₂ 4,0 kg/j
Lengte	216,38 m	Hoogte	- -	NH ₃ 1,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	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	1.828,7 /etmaal	0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	6,0 /etmaal	0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	8,0 /etmaal	0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route 2 via Stalpertstraat	Links Rechts	NO _x	3,6 kg/j
Locatie	X:82135,12 Y:457960,7	Type scherm	- -	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	154,21 m	Hoogte	- -	NH ₃ 0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	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	394,9 /etmaal	0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route 3 via Theo Mann-Bouwmeesterlaan	Links Rechts	NO _x	4,7 kg/j
Locatie	X:82277,9 Y:458015,52	Type scherm	- -	NO ₂ 0,6 kg/j
Lengte	200,33 m	Hoogte	- -	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	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	394,9 /etmaal	0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	

4 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Gebouwinstallaties	Uittreedhoogte	<u>11,0 m</u>	NO _x	121,6 kg/j
Locatie	X:82126,51	Warmteinhoud	<u>0,014 MW</u>		
	Y:457936,5				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel				
	Industrie				

5

 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	5,3 kg/j
Locatie	X:82224,73	NH ₃	0,8 kg/j
	Y:457936,31		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	54,0 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

Toekomstig gebruik, Rekenjaar 2027

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route 1 via Waalsdorperweg	Links Rechts	NO _x	37,5 kg/j
Locatie	X:82113,35 Y:457989,73	Type scherm	- -	NO ₂ 5,4 kg/j
Lengte	216,38 m	Hoogte	- -	NH ₃ 1,8 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	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	2.480,7 /etmaal	0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	14,0 /etmaal	0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route 2 via Stalpertstraat	Links Rechts	NO _x	4,9 kg/j
Locatie	X:82135,12 Y:457960,7	Type scherm	- -	NO ₂ 0,6 kg/j
Lengte	154,21 m	Hoogte	- -	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	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	534,6 /etmaal	0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Route 3 via Theo Mann-Bouwmeesterlaan	Links Rechts	NO _x	6,4 kg/j
Locatie	X:82277,85 Y:458015,36	Type scherm	- -	NO ₂ 0,8 kg/j
Lengte	200,04 m	Hoogte	- -	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	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	534,6 /etmaal	0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %	

4 Verkeer | Koude start: parkeergarage

Naam	Koude start	Uittreedhoogte	5,0 m	NO _x	15,1 kg/j
Locatie	X:82215,22 Y:457950,57	Uittreeddiameter	1,0 m	NH ₃	2,3 kg/j
Wijze van ventilatie	Geforceerd	Temperatuur	11,85 °C		
Temporele variatie	Licht Verkeer	Emissie			
		Uittreedrichting	Verticaal		
		Uittreedsnelheid	1,0 m/s		
Type voertuig			Koude starts		
Licht verkeer			154,2 /etmaal		
Middelzwaar vrachtverkeer			0,0 /etmaal		
Zwaar vrachtverkeer			0,0 /etmaal		
Busverkeer			0,0 /etmaal		

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 2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie 2024_75e59949f9_calculator_nl_stable
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage projectberekening

Hulpmiddel beoordeling hexagonen met een hersteldoel

AERIUS kenmerk Projectberekening: Rtx18pWytuUa

Dit document is een bijlage, behorende bij een Projectberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator. De bijlage is een hulpmiddel bij het beoordelen van projecten waar sprake is van hexagonen met een hersteldoel. De bijlage bevat daartoe een overzicht van de maximale bijdrage per gebied. Voor meer uitleg over 'hexagonen met een hersteldoel' in AERIUS, zie het handboek Calculator.



- [Overzicht](#)
- [Resultaten](#)

Deze PDF is geen digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS, maar alleen een bijlage. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de [handleidingen](#) of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

Peutz BV

Willem Royaardsplein,

2597 GZ Den Haag

Bijbehorende projectberekening

Omschrijving projectberekening

AERIUS kenmerk projectberekening

Datum projectberekening

Duinzigt - Verschil gebruiksfase en bestaande situatie

Rtx18pWytuUa

28 oktober 2024, 12:39

Totale emissie

Bestaand - Referentie

Toekomstig gebruik - Beoogd

Rekenjaar

2027

2027

Emissie NH₃

2,6 kg/j

4,8 kg/j

Emissie NO_x

162,9 kg/j

63,9 kg/j



Resultaten hexagonen met hersteldoel situatie "Toekomstig gebruik"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.



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 2024.0.1_20241009_75e59949f9

Database versie 2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>