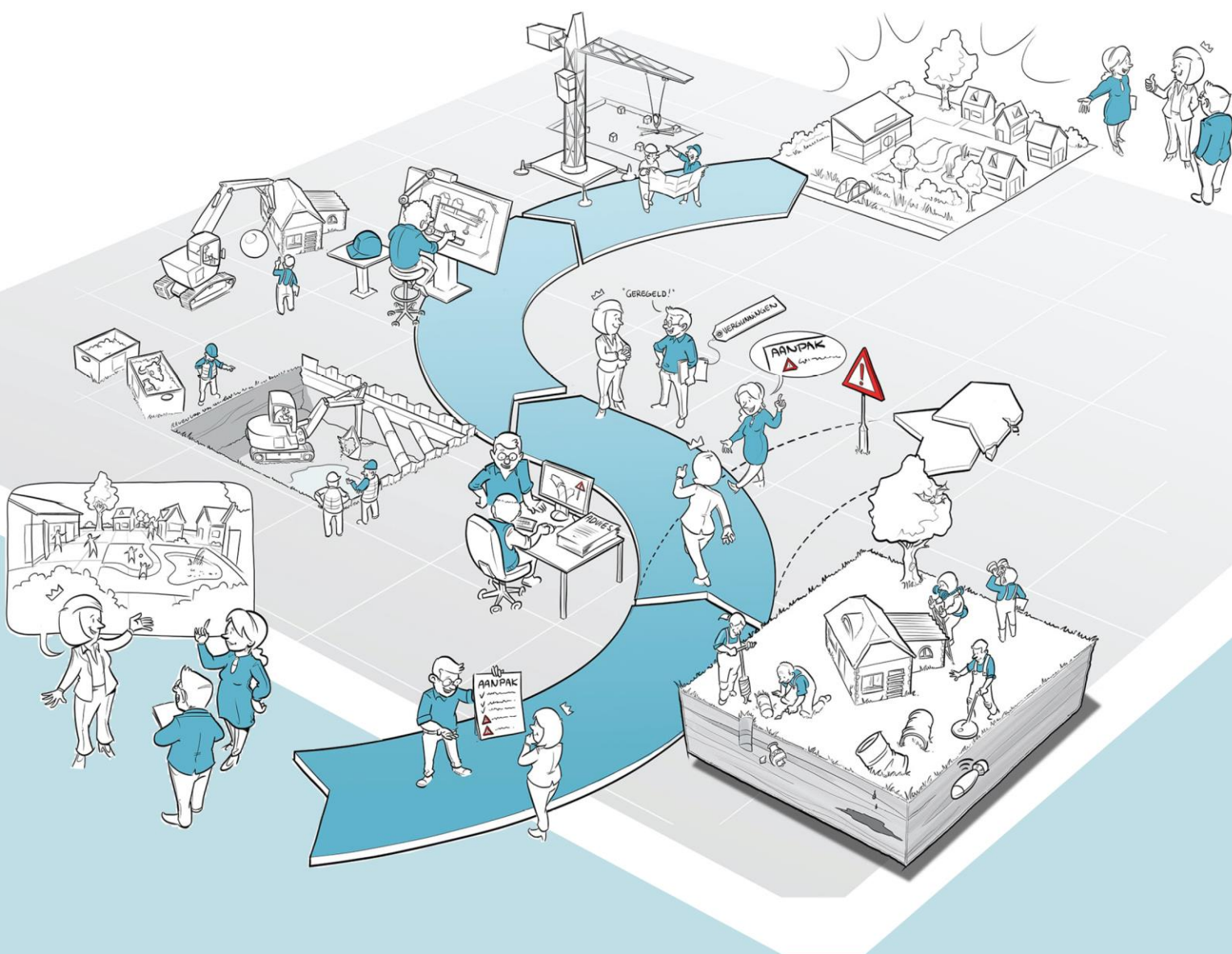


## Stikstofonderzoek inclusief verschilberekening Duindamseweg 1-3, Noordwijk



IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.  
 's-Gravendijckseweg 37  
 2201 CZ Noordwijk  
 IDDS.nl

Postbus 126  
2200 AC Noordwijk  
info@idds.nl  
071 - 402 8586

KvK: 09157054  
BTW: NL 815255172 B01  
IBAN: NL21 RABO 0364 6212 22





Stikstofonderzoek inclusief verschilberekening  
Duindamseweg 1-3, Noordwijk

|               |   |                           |
|---------------|---|---------------------------|
| Datum         | : | 12 oktober 2023           |
| Kenmerk       | : | A2816-07/VMI/rap2         |
| Auteur        | : | V.C.A. Mientjes MSc       |
| Vrijgave      | : | Mevr. B. van den Hoed MSc |
| Opdrachtgever | : | Alma Vastgoed             |

© IDDS b.v. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.

|           |                                                                          |           |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Inleiding .....</b>                                                   | <b>4</b>  |
| 1.1       | Aanleiding .....                                                         | 4         |
| 1.2       | Leeswijzer .....                                                         | 4         |
| <b>2.</b> | <b>Wettelijk kader .....</b>                                             | <b>5</b>  |
| <b>3.</b> | <b>Beoordeling planvoornemen .....</b>                                   | <b>6</b>  |
| 3.1       | Locatie .....                                                            | 6         |
| 3.2       | Bouwwerktuigen tijdens de sloop- en aanlegfase .....                     | 6         |
| 3.3       | Sloopfase (tijdelijke effect van 1 maand – start: oktober 2024) .....    | 7         |
| 3.4       | Aanlegfase/Bouwfase (tijdelijk effect van 11 maanden – start 2024) ..... | 9         |
| 3.5       | Gebruiksfase .....                                                       | 10        |
| 3.6       | AERIUS-model .....                                                       | 11        |
| <b>4.</b> | <b>Rekenresultaten en conclusie projecteffect .....</b>                  | <b>13</b> |
| <b>5.</b> | <b>Berekening referentiesituatie .....</b>                               | <b>14</b> |
| 5.1       | Bepaling referentiesituatie .....                                        | 14        |
| 5.2       | Gebruiksfase referentiesituatie .....                                    | 16        |
| 5.3       | Resultaat referentiesituatie .....                                       | 18        |
| <b>6.</b> | <b>Rekenresultaten en conclusie verschilberekening .....</b>             | <b>19</b> |
| 6.1       | Verschilberekening .....                                                 | 19        |
| 6.2       | Conclusie .....                                                          | 20        |

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Aan de Duindamseweg 1-3 in Noordwijk worden de bestaande panden gesloopt om plaats te maken voor maximaal 22 GOM woningen en de woning aan Duindamseweg 3 blijft bestaan. De voorgenomen werkzaamheden betreffen de sloop van de huidige opstallen en realisatie van nieuwbouwwoningen.

Voor het beoogde plan is een stikstofonderzoek nodig, omdat stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving liggen. Een stikstofberekening is uitgevoerd voor de sloop-, aanleg en gebruiksfase.



Figuur 1: Impressie planvoornemen

### 1.2 Leeswijzer

In dit rapport wordt eerst het wettelijk kader behandeld. Vervolgens wordt het planvoornemen in hoofdstuk 3 beoordeeld. Er wordt uiteengezet welke uitgangspunten gehanteerd worden als input voor de AERIUS Calculator. Vervolgens worden de rekenresultaten in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de referentiesituatie en de daarbij behorende uitstoot en verkeersbewegingen. In hoofdstuk 6 zijn de resultaten van de verschilberekening beschreven, gevolgd door de conclusie.

## 2. Wettelijk kader

De uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 heeft een streep gezet door de tijdelijke vrijstelling van de stikstofuitstoot als gevolg van de sloop-, aanleg- en bouwfase, zoals opgenomen in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn). Hierdoor dient het stikstofonderzoek net als voorheen niet alleen de gebruiksfase te beslaan, maar ook rekening te houden met (de mobiele voertuigen die ingezet worden bij) de sloop-, aanleg- en bouwfase. Bovendien zal met de intreding van de Omgevingswet ook een inspanningsverplichting gaan gelden om de stikstofuitstoot bij bouwprojecten te verminderen.

Door deze uitspraak dienen stikstofberekeningen te worden uitgevoerd zoals voor 1 juli 2021 het systeem was. Dit betekent dat zoals onder de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunningplichtig kan zijn (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Oftewel, ook relatief kleinschalige projecten dienen zorgvuldig op hun stikstofdepositie getoetst te worden om aan Europese regelgeving te kunnen voldoen (en stand te houden bij de Raad van State in geval van een beroep).

Deze berekening is opgesteld met behulp van AERIUS Calculator versie 2023.1.

### *Eventuele vervolgstappen*

Bij een stikstofdepositie uitkomst boven 0,00 mol/ha/jr, zijn er verschillende mogelijkheden om te bepalen of een nieuwe ontwikkeling in aanmerking komt voor een positief besluit/vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. De eerstvolgende stap hierin is intern salderen.

Een belangrijke uitspraak hierover is gedaan door de Raad van State op 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) in de zaak Logtsebaan. Kort gezegd komt het erop neer dat als gevolg van deze uitspraak bij gebruikmaking van intern salderen géén vergunningplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming. Als intern salderen geen oplossing biedt kan met behulp van onder andere een ecologische voortoets gekeken worden of significante effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.

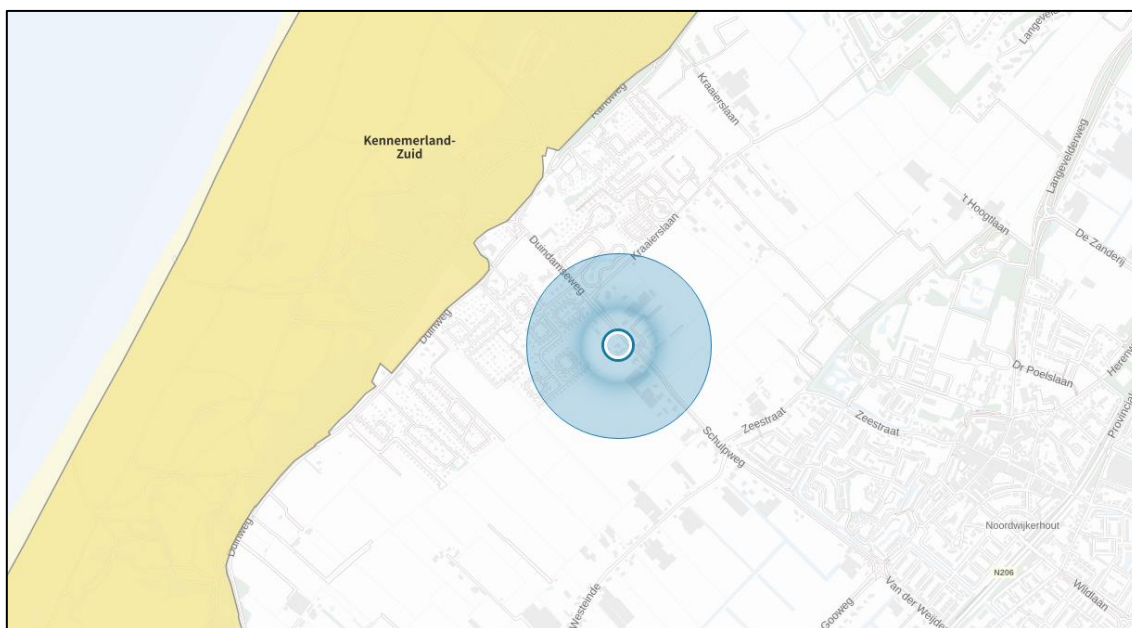
### 3. Beoordeling planvoornemen

#### 3.1 Locatie

In de nabijheid van het plangebied liggen de volgende Natura 2000-gebieden:

Tabel 1: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied

| Natura 2000-gebied | Afstand tot het Natura 2000-gebied | Stikstofgevoeligheid |
|--------------------|------------------------------------|----------------------|
| Kennemerland-Zuid  | 546 meter                          | Zeer gevoelig        |
| Coepelduynen       | 4.1 kilometer                      | Zeer gevoelig        |



Figuur 2: Uitsnede rondom het plangebied met de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden

Beoordeeld wordt of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura 2000-gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is de gebruiksfase van het planvoornemen doorgerekend.

#### 3.2 Bouwwerktuigen tijdens de sloop- en aanlegfase

Bij het definiëren van de bronkenmerken voor mobiele werktuigen in AERIUS Calculator wordt gekozen voor de sectorgroep Mobiele werktuigen en de specifieke sector Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning.

Sinds de update van de AERIUS Calculator van 20 januari 2022 wordt gevraagd bij het invoeren van een mobiel werktuig naar de stageklasse, het brandstofverbruik per jaar, het aantal draaiuren per jaar en het AdBlue verbruik per jaar.

##### Brandstofverbruik

Voor het brandstofverbruik wordt uitgegaan van de input van de opdrachtgever. Indien deze niet



voor handen is, wordt er gebruik gemaakt van het Excel document 'tabellen bij rapport TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik)'. Dit document is gepubliceerd op 13 december 2021 en bevat de gemiddelden van brandstofverbruik in liters per uur afhankelijk van het gemiddelde belastingspercentage (35% tenzij anders aangegeven) en kW.

#### AdBlue verbruik

Het AdBlue verbruik is op basis van het 'Eindrapport data onderzoek mobiele machines in Nederland' (Dellaert, et al., 2021) berekend. In dit rapport wordt uitgegaan van een verbruik van 7% AdBlue per liter diesel. Oftewel een fractie van 0,07 liter AdBlue per liter. Worstcase is in onderstaande berekening uitgegaan van een fractie van 0,05 liter AdBlue, omdat het SCR-systeem in bouwwerktuigen pas optimaal werkt bij een warme motor.

Onderstaande tabel geeft een weergave van de planning van de bouw zoals ingevoerd in AERIUS. In totaal zal de bouwfase 12 maanden duren.

**Tabel 2: Planning aanleg- en gebruiksfase voor invoer AERIUS**

| Jaar | Fase    | Termijn    |
|------|---------|------------|
| 2024 | Sloop   | 1 maanden  |
|      | Bouw    | 11 maanden |
| 2025 | Gebruik | 12 maanden |

### **3.3 Sloopfase (tijdelijke effect van 1 maand – start: oktober 2024)**

De sloopfase bestaat uit de sloop van de bestaande bebouwing om zo ruimte te maken voor de nieuwbouw. In onderstaande tabel zijn de machines opgenomen die benodigd zijn tijdens de sloopfase. De totale sloop bestaat uit de sloop van alle aanwezige gebouwen. Op basis van de BAG Viewer blijkt dat ca. 752 m<sup>2</sup> aan geregistreerde gebouwen aanwezig is. Daarnaast staan er nog wat losse opstallen. In totaal is rekening gehouden met ca. 900 m<sup>2</sup> bvo te slopen opstallen.

Op basis van eigen inschatting komt dit uit op maximaal 1.080 ton aan puinafval, en zijn er in totaal 35 vrachten (= 70 vervoersbewegingen) nodig om dit af te voeren. Ook is voor de gehele sloopfase uitgegaan van 160 bestelwagens (= 320 vervoersbewegingen) in de categorie licht.



Figuur 3: Uitsnede BAG Viewer

Tabel 3: Benodigd materieel tijdens de sloopfase

| Bron         | Bouwjaar vanaf | Type motor | kW  | Stageklasse | Brandstof verbruik l/h | Totale draaiuren | Totaal brandstof verbruik | Totaal Ad Blue gebruik (0,05L per L diesel) |
|--------------|----------------|------------|-----|-------------|------------------------|------------------|---------------------------|---------------------------------------------|
| Graafmachine | 2014           | Diesel     | 200 | Stage IV    | 19,81                  | 40               | 792                       | 39                                          |

Tabel 4: Inzet verkeersbewegingen gedurende de sloopfase

| Bron (verkeer)                                                      | Aantal voertuigen voor de hele sloopfase | Aantal bewegingen | Categorie     |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------|---------------|
| Vrachtwagens                                                        | 35                                       | 70                | Zwaar verkeer |
| Bestelwagen (toe- en afvoer materiaal en personeel), personenauto's | 160                                      | 320               | Licht verkeer |

Worstcase is gekozen om de genoemde getallen in te voeren als jaargemiddelde. Aangezien de sloop feitelijk gezien een tijdelijk effect betreft, zal de emissie na de sloopfase stoppen.

Worstcase is gekozen om de genoemde getallen in te voeren als jaargemiddelde. Aangezien de sloop feitelijk gezien een tijdelijk effect betreft, zal de emissie na de sloopfase stoppen. Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 *rekeninstructie stationair emissies wegverkeer* is er rekening gehouden met stationair emissie. De emissie is meegenomen in de volgende paragraaf.

In paragraaf 3.4 Gebruiksfase is een verantwoording voor de route van het wegverkeer en de filevorming opgenomen.



### 3.4 Aanlegfase/Bouwfase (tijdelijk effect van 11 maanden – start 2024)

Uit een inventarisatie bij de opdrachtgever, is gebleken dat de onderstaande bronnen worden gebruikt voor de bouw- en aanlegfase van het plan. Dit is op basis van de nodige werkzaamheden en toevoer van bouw materiaal voor de realisatie van het bouwplan. De vervoersbewegingen voor het personeel zitten ook in de aantallen.

Op basis van de planning en de benodigde mobiele bronnen, is de onderstaande tabel gebruikt als input voor de berekeningen. De mobiele bronnen worden op basis van het aantal draaiuren gemodelleerd in AERIUS.

Tabel 5: Inzet mobiele bronnen gedurende de aanlegfase (2024)

| Bron         | Bouwjaar vanaf | Type motor | kW  | Stageklasse | Brandstof verbruik l/h | Totale draaiuren | Totaal brandstofverbruik | Totaal Ad Blue gebruik (0,06L per L diesel) |
|--------------|----------------|------------|-----|-------------|------------------------|------------------|--------------------------|---------------------------------------------|
| Torenkraan   | -              | Elektrisch | -   | -           | -                      | -                | -                        | -                                           |
| Graafmachine | 2017           | Diesel     | 120 | Stage IV    | 11,76                  | 260              | 3.058                    | 183                                         |
| Hijskraan    | 2017           | Diesel     | 80  | Stage IV    | 8,02                   | 460              | 3.689                    | 221                                         |
| Shovel       | 2018           | Diesel     | 140 | Stage IV    | 13,50                  | 220              | 2.970                    | 178                                         |
| Heistelling  | 2017           | Diesel     | 260 | Stage IV    | 24,85                  | 132              | 3.280                    | 179                                         |

#### Wegverkeer tijdens de aanlegfase

Daarnaast wordt gebruik gemaakt van diverse transportbewegingen voor de toevoer van bouw materiaal, de mobiele bronnen en het personeel. Hiervoor is uitgegaan van 1.160 vrachtwagenbewegingen voor de hele bouwfase voor de af- en afvoer van materiaal.

Ook wordt er gebruik gemaakt van 4.800 bestelbusjes voor de hele aanlegperiode. Dit leidt dus in totaal tot 9.600 vervoersbewegingen in de categorie licht.

Tabel 6: Inzet verkeersbewegingen gedurende de aanlegfase

| Bron (verkeer)                                                      | Aantal voertuigen voor de hele bouwfase | Aantal bewegingen | Categorie     |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|---------------|
| Vrachtwagens                                                        | 580                                     | 1.160             | Zwaar verkeer |
| Bestelwagen (toe- en afvoer materiaal en personeel), personenauto's | 4.800                                   | 9.600             | Licht verkeer |

Worstcase is gekozen om de genoemde getallen in te voeren als jaargemiddelde. Aangezien de bouw feitelijk gezien een tijdelijk effect betreft, zal de emissie na de aanlegfase stoppen. In paragraaf 3.4 Gebruiksfase is een verantwoording voor de route van het wegverkeer en de filevorming opgenomen.

#### Stationaire emissie wegverkeer

Vrachtwagens die van en naar de projectlocatie rijden worden op locatie geladen en/of gelost, waarbij de motor regelmatig blijft draaien. Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 *Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2022* is de emissie voor de vrachtwagens bepaald, bij stationair draaien. Per vrachtwagen wordt uitgegaan van een laad/lostijd van 30 minuten. Dit is

de gemiddelde tijd die nodig is om een vrachtwagen te legen of vol te zetten. Er is uitgegaan van zwaar wegverkeer voor de laad- en losactiviteiten binnen het plangebied. Voor de invoering is gekozen om dit als los vlakbron in te voeren. De onderstaande gegevens zijn ingevoerd in AERIUS op basis van de bovenstaande tabel. Hierin zijn ook de vrachtwagens die nodig zijn voor de sloop verwerkt.

**Tabel 7: Emissie berekening stationair wegverkeer (2024)**

| Zwaar wegverkeer      | Emissie stationair   | Tijd stationair in uren | Invoer in AERIUS                         |
|-----------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------------------|
| <b>NO<sub>x</sub></b> | 71,0118 gram per uur | 290                     | 20,593 Kilogram NO <sub>x</sub> per jaar |
| <b>NH<sub>3</sub></b> | 0,9054 gram per uur  | 290                     | 0,262 Kilogram NH <sub>3</sub> per jaar  |

### 3.5 Gebruiksfase

Bij de berekening van de stikstofdepositie in de gebruiksfase is uitgegaan van de ‘Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator’ van BIJ12, tenzij anders aangegeven.

Sinds 2018 dienen nieuwe woningen gasloos te worden opgeleverd. Wel zijn de verkeersgegevens gebruikt als invoergegevens voor het AERIUS-rekenmodel.

Op grond van de CROW-publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren – Van parkeercijfers naar parkeernormen’ (december 2018) is uitgegaan van de onderstaande gegevens als input voor in de Calculator.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid van 267 adressen voor Buitengebied Noordwijk Noord wordt uitgegaan van een niet stedelijk gebied. Gezien de ligging in het buitengebied wordt uitgegaan van de categorie Buitengebied. De onderstaande gegevens zijn gebruikt als input in de Calculator.

**Tabel 8: Verkeersgegevens voor AERIUS-berekening 2025**

| Onderdeel                     | Aantal | Norm                           | Invoer in AERIUS                                                                                                                                                        |
|-------------------------------|--------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Koop, huis tussen/hoek</b> | 22     | 8,6 verkeersbewegingen per dag | 189,2 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                        |
| <b>Totaal</b>                 |        |                                | 189,2 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                        |
| <b>Verdeling categorie</b>    | -      | -                              | Circa 2% middelzwaar en 98% lichtverkeer. Dit leidt tot 185,42 verkeersbewegingen in de categorie licht en 3,78 verkeersbewegingen in de categorie middelzwaar verkeer. |
| <b>Verdeling route</b>        | -      | -                              | 100% via de Schulpweg                                                                                                                                                   |

Opgemerkt wordt dat vanwege de planologische realisatie sprake is van een toename van de verkeersbewegingen. De AERIUS-berekening gaat uit van het totale plan, niet het verschil met de bestaande situatie omdat dit het feitelijke projecteffect bepaalt.

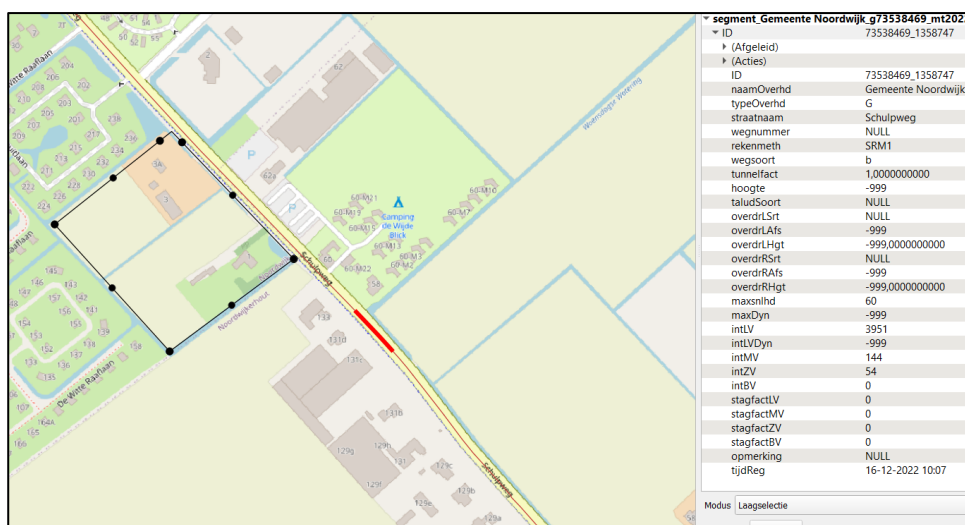
Het verkeer maakt gebruik van de Duindamseweg en de Schulpweg richting het zuiden. Via die route zijn zowel Noordwijkerhout als de provinciale weg goed bereikbaar. Vanaf de Schulpweg is het verkeer qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden van de het overige verkeer.

### Verantwoording heersend verkeer en stagnatiefactor

Om vast te stellen in hoeverre het verkeer vanuit het project opgaat in het heersende verkeer, is gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Hier zijn monitoringsgegevens van wegverkeer beschikbaar.

#### Route 1

Vanuit de CIMLK wordt een totale verkeersintensiteit geconstateerd van 4.149 verkeersbewegingen (licht/middel en zwaar verkeer) in de zuidelijke richting op de Schulpweg. Met een toename van 189,2 verkeersbewegingen per dag, betreft dit een toename van circa  $(189,2/4.149 * 100) = 4,6\%$ . Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 wordt het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld bij enkele procenten. Er geldt een stagnatiefactor van 0,00. Worstcase is uitgegaan van 1% filevorming.

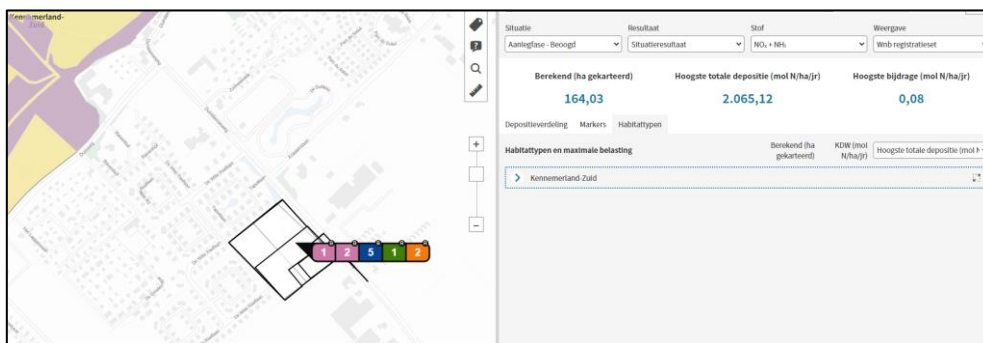


Figuur 4: Uitsnede Qgis met CIMLK input

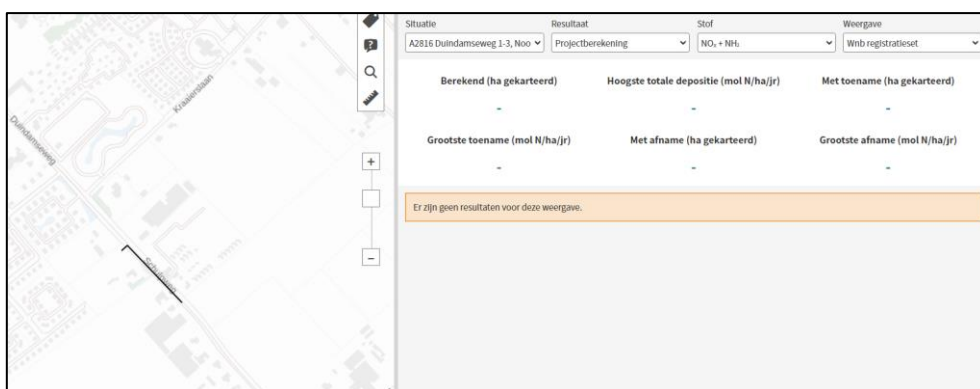
### 3.6 AERIUS-model

Voor de sloop-, bouw- en gebruiksfase zijn de gegevens ingevoerd in de AERIUS Calculator. Voor het eerste rekenjaar is er uitgegaan van 2024. In 2024 vindt de sloop- en bouwphase plaats. Worst case is de bouwphase ingevoerd in één jaar. Voor de gebruiksfase is gerekend met het jaar 2025. Dit is het eerste jaar dat project volledig in gebruik is.

De Calculator heeft de emissie en depositie van het plan berekend. De onderstaande uitsneden zijn opgenomen om weer te geven welke bronnen op welke locatie zijn voorzien.



Figuur 5: Uitsnede AERIUS Calculator sloop- en bouwphase in 2024



Figuur 6: Uitsnede AERIUS Calculator bouwphase in 2025

## 4. Rekenresultaten en conclusie projecteffect

Het projecteffect is berekend met behulp van de AERIUS Calculator. Hierbij is een berekening gemaakt voor de uitstoot van het verkeer in de gebruiksfase.

De conclusie luidt dat er mogelijk stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool geeft op basis van de opgestelde input, rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het planvoornemen treedt daarom een toename van de stikstofdepositie op in Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

In de aanlegfase zijn de stikstofdeposities zoals in onderstaande tabel is weergegeven. In het natuurgebied 'Kennemerland-Zuid' treedt stikstofdepositie op.

**Tabel 9: Stikstofdepositie als gevolg van de bouwfase op Kennemerland-Zuid**

| Kennemerland-Zuid |                                              |                                |
|-------------------|----------------------------------------------|--------------------------------|
| Habitatype        | Naam habitatype                              | Stikstofdepositie in mol/ha/jr |
| H2130A            | Grijze duinen (kalkrijk)                     | 0,08                           |
| H2180C            | Duinbossen (binnenduinrand)                  | 0,08                           |
| H2160             | Duindoornstruwelen                           | 0,06                           |
| Lg12              | Zoom, mantel en droog struweel van de duinen | 0,05                           |
| H2130B            | Grijze duinen (kalkarm)                      | 0,03                           |
| H2180A            | Duinbossen (droog), berken-eikenbos          | 0,03                           |
| H2170             | Kruipwilgstruwelen                           | 0,03                           |
| H2180Ao           | Duinbossen (droog), overig                   | 0,02                           |
| H2120             | Witte duinen                                 | 0,01                           |
| ZGH2130B          | Grijze duinen (kalkarm)                      | 0,01                           |
| H2150             | Duinheiden met struikhei                     | 0,01                           |
| H2180B            | Duinbossen (vochtig)                         | 0,01                           |
| H2190B            | Vochtige duinvalleien (kalkrijk)             | 0,01                           |

Omdat het projecteffect hoger is dan 0,00 mol/ha/jr, geldt een mogelijke vergunningsplicht. Hiertoe is nader onderzoek nodig, waarbij zoals aangegeven de eerste stap is te onderzoeken of intern salderen een oplossing biedt.

### *Conclusie stikstofdepositie*

Het planvoornemen leidt op basis van de ingevoerde gegevens tot extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebied. Nader onderzoek met behulp van intern salderen moet vaststellen of dit projecteffect leidt tot een vergunningplicht in het kader van de Wnb.

## 5. Berekening referentiesituatie

### 5.1 Bepaling referentiesituatie

Gelet op de berekende overschrijding in de toekomstige situatie, is er een verschilberekening (intern salderen) opgesteld om te achterhalen of de toekomstige situatie ondanks de verhoging van > 0,00 mol/ha/jr leidt tot een betere situatie dan de oude situatie. In deze stap wordt gekeken of het projecteffect ten opzichte van de referentiesituatie *per saldo* leidt tot een toename in stikstofdepositie ten opzichte van stikstofgevoelig Natura 2000-gebied.

#### *Beleidsregels intern en extern salderen Zuid-Holland*

Hiervoor is het nodig de referentiesituatie op te stellen. De referentiesituatie wordt vergeleken met de toekomstige situatie. Het verschil tussen de twee wordt uitgerekend in een verschilberekening. Voor de bepaling van de referentiesituatie wordt gebruik gemaakt van vaste jurisprudentie. Hierbij maken we gebruik van de beleidsregel intern en extern salderen van de provincie Zuid-Holland, zoals vastgesteld op 08-07-2021. Op basis van artikel 1 lid j dient voor de referentiesituatie uitgegaan te worden van 7 december 2004 of de datum waarop het desbetreffende gebied door de Europese Commissie tot een gebied van communautair belang is verklaard, voor zover die verklaring heeft plaatsgevonden na 7 december 2004.

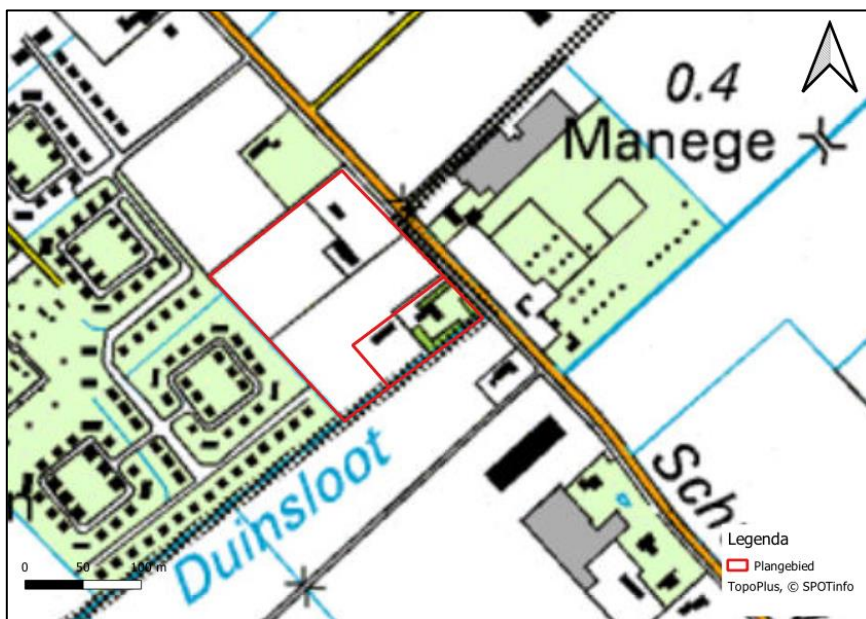
Gelet op de informatie van BIJ12 is het gebied Kennemerland-Zuid op 7 december 2004 aangewezen als Natura 2000-gebied. Dit geldt ook voor Natura 2000-gebied Coepelduynen.

Aangezien dit stikstofonderzoek wordt gebruikt voor een bestemmingsplanwijziging geldt als referentiesituatie de werkelijke situatie zoals aanwezig ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan. Om van intern salderen gebruik te maken zijn een aantal criteria opgesteld:

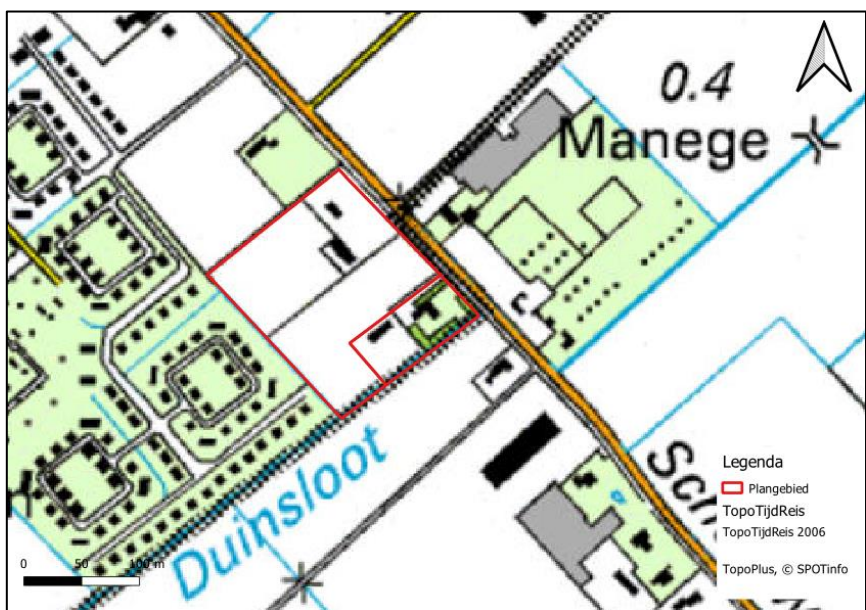
- Intern salderen mag niet plaatsvinden met een slapende vergunning. Het saldo waarmee intern salderen plaatsvindt moet in gebruik zijn, de gebouwen moeten aanwezig zijn en zonder technisch ingrijpen te gebruiken;
- Er wordt uitgegaan van de feitelijk gerealiseerde capaciteit. Als deze capaciteit lager is dan de vergunde activiteit, vervalt het recht voor het gebruik van de stikstofruimte voor intern salderen zoals vastgesteld in de vergunning;
- Aangeetoond dient te worden dat de bestaande activiteit niet meer uitgevoerd kan worden na het starten van de nieuwe activiteit.

De huidige bestemming van het perceel is 'agrarisch'. De bestemming 'agrarisch' zal in de nieuwe situatie niet meer aanwezig zijn. Hiermee wordt voldaan aan de criteria voor intern salderen.

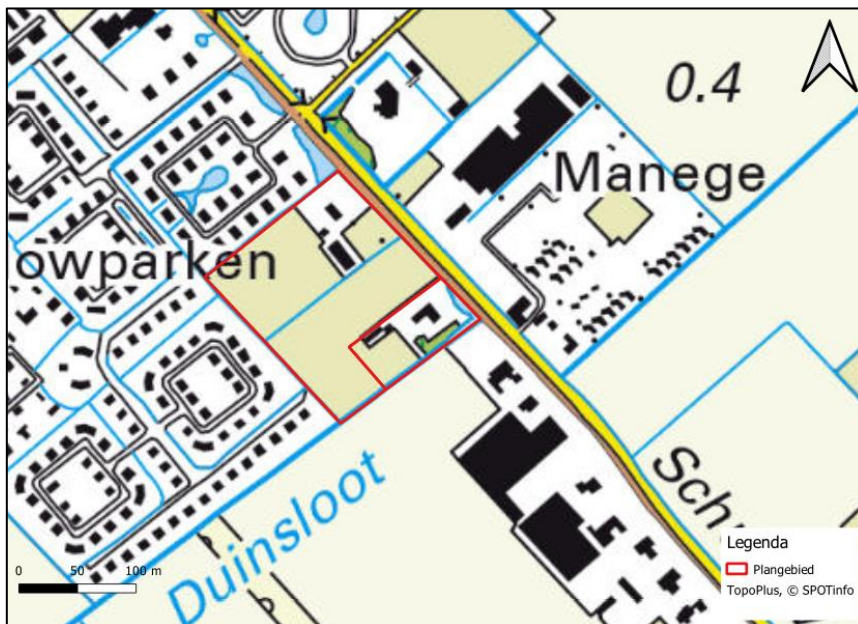




Figuur 7: Situatie in 2004



Figuur 8: Situatie in 2006



Figuur 9: Situatie in 2022 (huidig)

## 5.2 Gebruiksfase referentiesituatie

Bij de berekening van de stikstofdepositie in de gebruiksfase is uitgegaan van de ‘Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator’ van BIJ12, tenzij anders aangegeven.

### Ammoniak veehouderij

Door de opdrachtgever zijn onderstaande gegevens aangeleverd over het aantal vee dat wordt gehouden op het plangebied. In de gebruiksovereenkomst tussen de opdrachtgever en de ‘gebruiknemer’ met datum januari 2023 is onder ‘overige afspraken’ opgenomen dat gebruiknemer de grond ten behoeve van onderhoud bloembollenland mag begrazen met schapen. In de overeenkomst is opgenomen dat 45 schapen het land kunnen begrazen.

Voor de emissie waarden is gebruik gemaakt van de ‘Regeling ammoniak en veehouderij’ als kencijfers voor de berekening van de  $\text{NH}_3$  per dierplaats per jaar. Voor Schapen (B1.100) geldt een emissie van 0,7  $\text{NH}_3$  per dierplaats per jaar.

Tabel 10: Regeling ammoniak en veehouderij voor AERIUS-berekening 2023

| Onderdeel                                                                                                    | Aantal     | Emissie in kg $\text{NH}_3$ per dierplaats per jaar | Invoer in AERIUS         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>B1.100 overige huisvestingssystemen (Schapen; schapen ouder dan 1 jaar, inclusief lammeren tot 45 kg)</b> | 45 schapen | 0,7                                                 | 31,5 kg/jr $\text{NH}_3$ |
|                                                                                                              |            |                                                     | 31,5 kg/jr $\text{NH}_3$ |

### Gasverbruik

In de huidige situatie staan er twee woningen op het plangebied. Eén van deze woningen wordt gesloopt. Voor de sloop van deze woning zijn de kencijfers vanuit het document 'emissiewaarden\_aerius\_def\_versie\_05\_juli\_2018' zijn gebruikt voor het berekenen van de uitstoot in NO<sub>x</sub> kg/jaar. Voor één vrijstaande woning geldt een emissie van 3,59 NO<sub>x</sub> kg/jaar.

**Tabel 11: Emissieberekening**

| Onderdeel          | Aantal | Norm NO <sub>x</sub> in kg/jaar        | Invoer AERIUS                 |
|--------------------|--------|----------------------------------------|-------------------------------|
| Vrijstaande woning | 1      | 3,59 per m <sup>2</sup> vloeroppervlak | 3,59 NO <sub>x</sub> in kg/jr |

### Verkeer

Naast de verwarming van de woning, zorgt de verkeersaantrekkende werking ook voor een stikstofdepositie op nabijgelegen natuurgebieden.

De verkeersaantrekkende werking is berekend op grond van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren – Van parkeercijfers naar parkeernormen' (december 2018). Er is uitgegaan van de onderstaande gegevens als input voor in de Calculator.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid van 267 adressen voor Buitengebied Noordwijk Noord wordt uitgegaan van een niet stedelijk gebied. Gezien de ligging in het buitengebied wordt uitgegaan van de categorie Buitengebied. De onderstaande gegevens zijn gebruikt als input in de Calculator

**Tabel 12: Verkeersgegevens voor AERIUS-berekening 2025**

| Onderdeel              | Aantal | Norm                           | Invoer in AERIUS                                                                                                                                                      |
|------------------------|--------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Koop, huis tussen/hoek | 1      | 8,6 verkeersbewegingen per dag | 8,6 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                        |
| Totaal                 |        |                                | 8,6 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                        |
| Verdeling categorie    | -      | -                              | Circa 2% middelzwaar en 98% lichtverkeer. Dit leidt tot 8,58 verkeersbewegingen in de categorie licht en 0,02 verkeersbewegingen in de categorie middelzwaar verkeer. |
| Verdeling route        | -      | -                              | 100% via de Schulpweg                                                                                                                                                 |

Opgemerkt wordt dat vanwege de planologische realisatie sprake is van een toename van de verkeersbewegingen. De AERIUS-berekening gaat uit van het totale plan, niet het verschil met de bestaande situatie omdat dit het feitelijke projecteffect bepaalt.

Het verkeer maakt gebruik van de Duindamseweg en de Schulpweg richting het zuiden. Via die route zijn zowel Noordwijkerhout als de provinciale weg goed bereikbaar. Vanaf de Schulpweg is het verkeer qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden van de het overige verkeer.

De bovenstaande gegevens zijn gebruikt als input in de Calculator. Voor de overige aspecten (filevorming en route) wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit paragraaf 3.5.

### 5.3 Resultaat referentiesituatie

Invoer in de AERIUS Calculator in het rekenjaar 2023, geeft resultaten op twee Natura 2000-gebieden. Onderstaand is de uitstoot op de twee Natura 2000-gebieden weergegeven in de referentiesituatie. In de toekomstige situatie is alleen sprake van een stikstofdepositie op Natura 2000- gebied Kennemerland-Zuid (zoals berekend in hoofdstuk 4).

| Kennemerland-Zuid |                                                                 |                                |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Habitatype        | Naam habitatype                                                 | Stikstofdepositie in mol/ha/jr |
| H2130A            | Grijze duinen (kalkrijk)                                        | 0,37                           |
| H2180C            | Duinbossen (binnenduinrand)                                     | 0,37                           |
| H2160             | Duindoornstruwelen                                              | 0,24                           |
| Lg12              | Zoom, mantel en droog struweel van de duinen                    | 0,20                           |
| H2130B            | Grijze duinen (kalkarm)                                         | 0,13                           |
| H2180A            | Duinbossen (droog), berken-eikenbos                             | 0,13                           |
| H2170             | Kruipwilgstruwelen                                              | 0,11                           |
| H2180Ao           | Duinbossen (droog), overig                                      | 0,06                           |
| H2120             | Witte duinen                                                    | 0,04                           |
| ZGH2130B          | Grijze duinen (kalkarm)                                         | 0,03                           |
| H2180B            | Duinbossen (vochtig)                                            | 0,03                           |
| H2110             | Embryonale duinen                                               | 0,01                           |
| H2190B            | Vochtige duinvalleien (kalkrijk)                                | 0,04                           |
| H2150             | Duinenheiden met struikhei                                      | 0,02                           |
| H7210             | Galigaanmoerassen                                               | 0,02                           |
| A2190Aom          | Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen | 0,01                           |
| ZGH2130A          | Grijze duinen (kalkrijk)                                        | 0,01                           |
| H2190Ae           | Vochtige duinvalleien (open water), (matig) eutrofe vormen      | 0,01                           |
| H2130C            | Grijze duinen (heischraal)                                      | 0,01                           |
| H2190C            | Vochtige duinvalleien (ontkalkt)                                | 0,01                           |
| ZGH2160           | Duindoornstruwelen                                              | 0,01                           |

Tabel 13: Stikstofdepositie in de referentiesituatie op Coepelduynen.

| Coepelduynen |                             |                                |
|--------------|-----------------------------|--------------------------------|
| Habitatype   | Naam habitatype             | Stikstofdepositie in mol/ha/jr |
| H2130A       | Grijze duinen (kalkrijk)    | 0,01                           |
| H2180C       | Duinbossen (binnenduinrand) | 0,01                           |
| H2160        | Duindoornstruwelen          | 0,01                           |
| H2120        | Witte duinen                | 0,01                           |

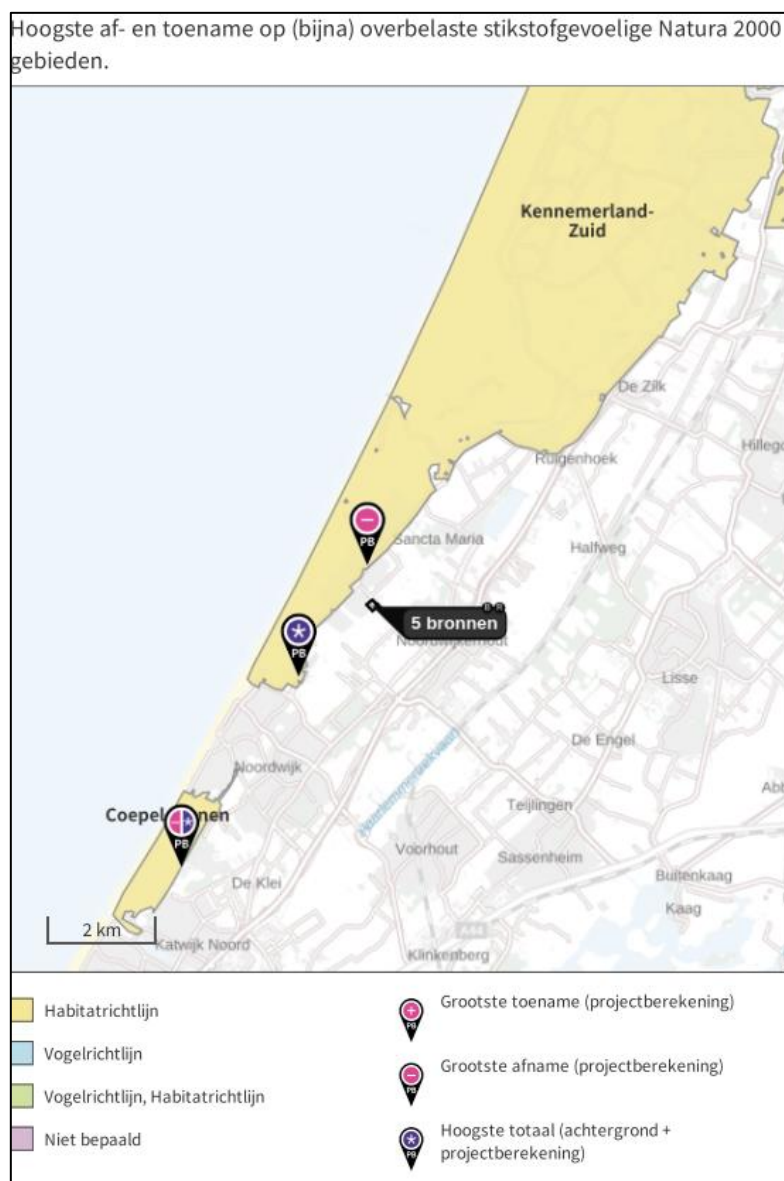
Uit de resultaten blijkt dat in de referentiesituatie sprake is van een maximale stikstofdepositie van 0,37 mol/ha/jr op het gebied H2130A Grijze duinen (kalkrijk). Ook andere habitatstypen kampen in de referentiesituatie met een hoge depositie.

## 6. Rekenresultaten en conclusie verschilberekening

### 6.1 Verschilberekening

Door de bouwphase te vergelijken met de referentiesituatie, kan het verschil in stikstofdepositie worden berekend. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt of het planvoornemen *per saldo* leidt tot een toename in stikstofdepositie.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat op geen enkel hexagoon sprake is van een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jr. In Natura 2000-gebieden treedt op een oppervlak van 608,24 ha een afname op van stikstofdepositie, waarbij de grootste afname 0,29 mol/ha/jr betreft.



Figuur 10: Resultaten verschilberekening.



## 6.2 Conclusie

Op basis van de verschilberekening met behulp van intern salderen wordt geconcludeerd dat in de bouwfase minder stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden optreedt dan in de referentiesituatie. Per saldo treedt in de bouwfase minder depositie op dan in de referentiesituatie. Op grond hiervan is geen nader onderzoek benodigd. Het bevoegd gezag kan op basis van deze resultaten een positief advies geven voor de beoogde ontwikkeling.

Het pdf-bestand van de berekeningen zijn bij deze notitie apart bijgevoegd, zodat het bevoegd gezag deze in kan voeren ter controle.

Het volgende pdf-bestand is van toepassing op de deze notitie:

- AERIUS\_bijlage\_ A2816 Duindamseweg 17 Noordwijk – Verschilberekening
- AERIUS\_bijlage\_ A2816 Duindamseweg 17 Noordwijk – Gebruiksfas

### *Conclusie stikstofdepositie*

Uit de verschilberekening blijkt dat de stikstofdepositie in de bouwfase getalsmatig gelijk blijft danwel afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Per saldo leidt het project dus niet tot een toename in stikstofdepositie. Nader onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor het planvoornemen.