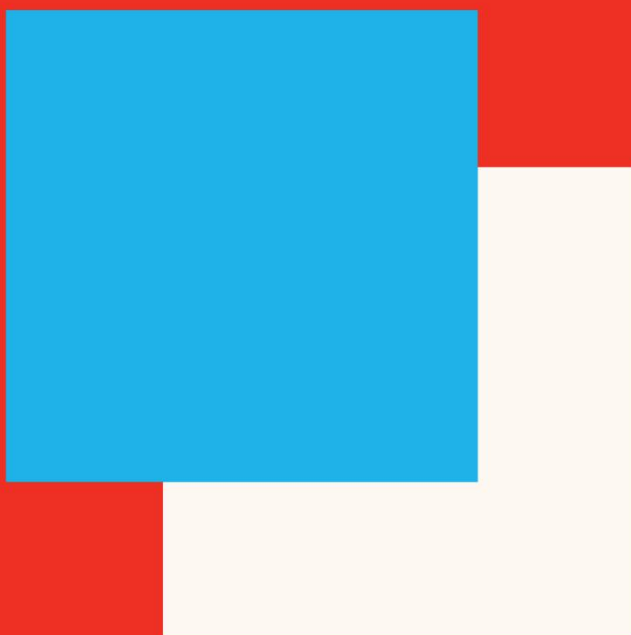




Stikstofdepositie-onderzoek TAM- omgevingsplan "Naaldwijkseweg 203"

's-Gravenzande



KUIPER
COMPAGNONS

PROJECTGEGEVENS

STIKSTOFDEPOSITIE-ONDERZOEK TAM-OMGEVINGSPLAN "NAALDWIJKSEWEG
203"
'S-GRAVENZANDE

Werknummer 622.107.90
Opdrachtgever Klaas Quartel B.V.
Contactpersoon
Datum 18 september 2025



Projectverantwoordelijke: dhr. M. van Ginneken
Behandeld door: mevr. S. Franken

Telefoonnummer 010 - 433 00 99

File: j:\622\107\90\3 projectresultaat\stikstof\rapport\notitie stikstofdepositie-onderzoek 'naaldwijkseweg 18 sept
2025.docx

1	Inleiding	1
2	Wettelijk kader	2
	2.1 Habitatrichtlijn.....	2
	2.2 Omgevingswet.....	2
	2.3 Vergunningplicht	3
	2.4 Effectbeoordeling	3
3	Situatiebeschrijving.....	4
	3.1 Planbeschrijving.....	4
	3.2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden	4
4	Uitgangspunten.....	5
	4.1 Algemeen	5
	4.2 Tijdelijke situatie (aanlegfase)	5
	4.3 Beoogde situatie (gebruiksfase)	7
5	Berekeningsresultaten	9
6	Conclusie.....	10

Bijlagen

Bijlage 1 Inzet mobiele installaties en verkeersproductie in de aanlegfase

Bijlage 2 Aeries-berekening Aanlegfase

1 Inleiding

Het loonbedrijf Klaas Quartel B.V. heeft het initiatief genomen om een herstructurering van de bedrijfslocatie te bewerkstelligen. Met een grondruil ontstaan kansen om het gebied aan de Naaldwijkseweg in 's-Gravenzande efficiënter in te richten.



Afbeelding 1: Inrichtingstekening toekomstige situatie plangebied (bron: Van Manen, juni 2025).

Omdat het nieuwe bouwplan niet in het vigerende bestemmingsplan past, dient het omgevingsplan gewijzigd te worden.

In deze notitie is de stikstofdepositie voor de aanleg en het gebruik van het bedrijfspand beschouwd. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit zes hoofdstukken, waarvan hoofdstuk 1 deze inleiding is. In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader beschreven. In hoofdstuk 3 is de situatiebeschrijving gegeven voor wat betreft het plan en de situatie ten opzichte van Natura 2000-gebieden. De uitgangspunten van het onderzoek zijn in hoofdstuk 4 opgenomen, waarna de resultaten in hoofdstuk 5 zijn beschreven. Het rapport wordt afgesloten met hoofdstuk 6 waarin de conclusies van het onderzoek zijn beschreven.

2 Wettelijk kader

Onderzoek naar stikstofdepositie is noodzakelijk om aan te tonen dat een project of plan niet leidt tot negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In veel Natura 2000-gebieden is door een overbelasting van stikstof een probleem met de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. Nieuwe projecten of plannen kunnen uitsluitend doorgang vinden indien significante effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten, of wanneer na het nemen van mitigerende maatregelen uit een passende beoordeling kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling niet leidt tot negatieve effecten.

2.1 Habitatrichtlijn

De juridische basis wordt gevormd door de Europese Habitatrichtlijn (1992). Het eerste lid van artikel 6 legt lidstaten een verplichting op om de nodige instandhoudingsmaatregelen vast te stellen en uit te voeren. Het tweede lid, van de Habitatrichtlijn bepaalt dat er passende maatregelen genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van de soorten niet verslechtert en er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de gebieden zijn aangewezen.

Artikel 6, derde en vierde lid, bevat de zogenaamde habitattoets. Deze toets houdt in dat er een passende beoordeling gemaakt moet worden als een activiteit afzonderlijk of in combinatie met andere activiteiten significante gevolgen kan hebben voor een Vogel- of Habitatrichtlijngebied.

Artikel 6 lid 3: "Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden."

Lid 4 gaat over de mogelijkheden om door middel van een zogenoemde ADC-toets en compenserende maatregelen alsnog tot toestemming te komen.

2.2 Omgevingswet

De artikelen 3 en 4 van de Habitatrichtlijn hebben een directe doorwerking in de Omgevingswet (verder OW). In artikel 16.53c lid 1 is opgenomen dat:

Artikel 16.53c: "Voor een plan of een project als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn maakt het bestuursorgaan dat het plan vaststelt, de aanvrager van de betrokken omgevingsvergunning, of het bevoegd gezag voor het projectbesluit een passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, derde lid, van die richtlijn, van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied."

Indien uit een stikstofdepositie-onderzoek blijkt dat effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten is een passende beoordeling niet noodzakelijk. Een passende beoordeling is wel noodzakelijk indien sprake is van mitigerende maatregelen.

2.3 Vergunningplicht

Artikel 5.1 Ow stelt dat het verboden is zonder omgevingsvergunning een Natura 2000-activiteit (sub e) te verrichten.

Natura 2000-activiteit: activiteit, inhoudende het realiseren van een project als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied;

Een omgevingsvergunning is niet noodzakelijk indien negatieve effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten.

2.4 Effectbeoordeling

Effecten van een plan of een project op de stikstofdepositie kunnen ontstaan tijdens de realisatiefase en/of de gebruiksfase. Met het rekenmodel AERIUS Calculator kan deze stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden worden berekend. Indien uit de berekeningen met AERIUS blijkt dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie (kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol N/ha/jaar), kunnen significante effecten ten gevolge van stikstofdepositie op voorhand worden uitgesloten. Voor het onderdeel stikstofdepositie is er dan geen vergunningplicht. Indien uit de berekening blijkt dat er sprake is van een toename aan stikstofdepositie (groter dan 0,00 mol N/ha/jaar) maar wordt voldaan aan één van onderstaande voorwaarden is er ook geen vergunningplicht:

- Verslechtering van stikstofgevoelige habitattypen of habitats van soorten kan, ondanks een toename van de depositie, volledig uitgesloten worden in een ecologische beoordeling (voortoets).
- Als uit een ecologische beoordeling blijkt dat de tijdelijke effecten niet leiden tot negatieve effecten

Indien uit de berekening blijkt dat er sprake is van een toename van stikstofdepositie (groter dan 0,00 mol N/ha/jaar), en niet aan één van bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, is er sprake van een vergunningplicht op grond van de OW.

Een vergunning kan worden verleend als uit een passende beoordeling, eventueel inclusief extern salderen, en eventueel na het succesvol doorlopen van de ADC-toets, blijkt dat er geen risico's zijn voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende Natura 2000-gebieden.

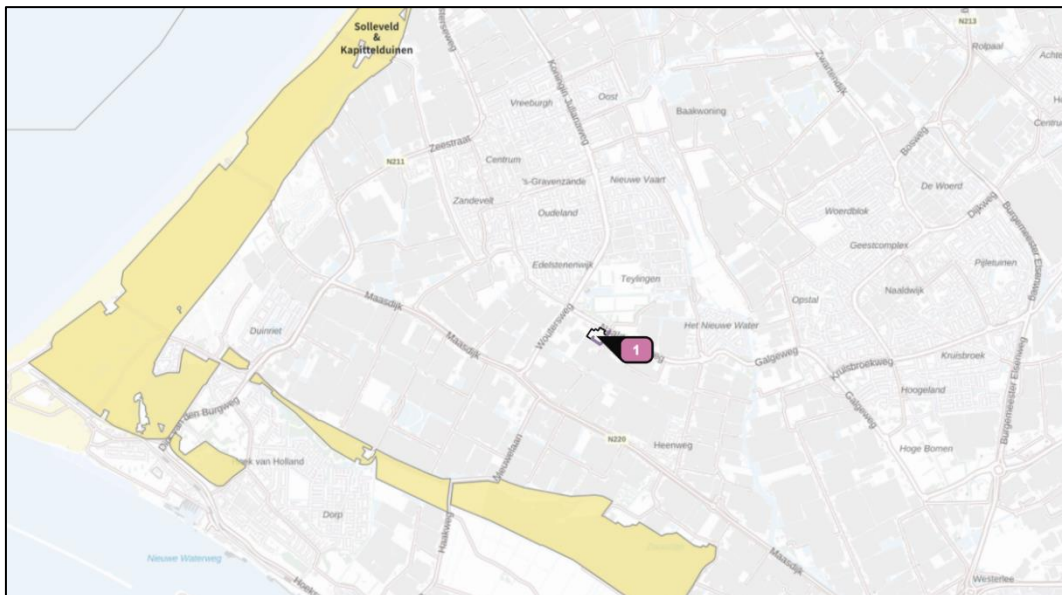
3 Situatiebeschrijving

3.1 Planbeschrijving

Het loonbedrijf Klaas Quartel B.V. heeft het initiatief genomen om een herstructurering van de bedrijfslocatie te bewerkstelligen. Met een grondruil ontstaan kansen om het gebied aan de Naaldwijkseweg in 's-Gravenzande efficiënter in te richten. De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de sloop van de bestaande gebouwen en opstallen en de bouw van nieuwe bedrijfshallen (circa 3.800 m² bvo) en een kantoor (circa 400 m² bvo). In afbeelding 1 in de inleiding van dit rapport is een impressie gegeven van de beoogde toekomstige situatie.

3.2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Rondom het plangebied zijn diverse Natura 2000-gebieden gelegen. Het meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is Solleveld & Kapittelduinen (circa 1,2 km afstand).



Afbeelding 2: Ligging van het plan ten opzichte van Natura 2000-gebieden.

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

Voor de stikstofberekening is een aanleg-en een gebruiksfase aan de orde. Eerst is er sprake van een tijdelijke situatie (aanlegfase) die wordt gevormd door de sloop van de bestaande opstallen en de bouw van de nieuwe bedrijfsgebouwen. Daarnaast is er de beoogde situatie waarin de nieuwbouw in gebruik is genomen.

4.2 Tijdelijke situatie (aanlegfase)

In de aanlegfase wordt de stikstofemissie gegenereerd door de mobiele installaties op de bouwplaats en de af- en aanvoer van bouw materiaal en bouw personeel.

De bestaande gebouwen die op de plaats van de toekomstige pand zijn gelegen moeten worden gesloopt. De bestaande woning aan de Naaldwijkseweg blijft gehandhaafd en het terrein wordt gesplitst om op termijn een tweede woning te bouwen.

Er is van uitgegaan dat de sloop en de bouw van het pand plaatsvindt met zo veel mogelijk elektrisch materieel vanwege de nabijheid van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied. In het algemeen zijn heistellingen de installaties waarvan geen elektrisch materieel beschikbaar is. Hiervoor is gerekend met een mobiele installatie met een bouwjaar vanaf 2014 of jonger (Stage-IV).

De verbruiksgegevens van de installaties zijn gebaseerd op het geschatte vermogen van de installaties en berekend op grond van de vuistregel uit het TNO-rapport 'AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik; een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen'. Deze vuistregel luidt:

$$\text{Brandstofverbruik} = 0,095 * P_{\text{max}} [\text{kW}] + 0,54.$$

Deze regel komt er grofweg op neer dat een mobiele installaties van 100 kW gemiddeld 10 liter per uur verbruikt. Voor zover de betreffende mobiele installaties AdBlue gebruiken, is uitgegaan van maximaal 6% AdBlue gebruik ten opzichte van het dieselgebruik voor de toepassing van het SCR-systeem. Met dit SCR-systeem (selectieve katalytische reductie) wordt stikstofoxide (NO_x) in de uitlaatgassen omgezet in waterdamp en stikstofgas (N₂). Dit percentage van 6% is als praktisch gegeven vermeld in het eerdergenoemde TNO-rapport.

De heimachine met stageklasse IV heeft voor het te bouwen oppervlak naar schatting 120 uur nodig. Met een vermogen van 230 kW en een diesilverbruik van 23 liter per uur komt dat op een totaal van 2.760 liter.

Op de eerste pagina in bijlage 1 zijn de verdere gegevens met betrekking tot de draai-uren en het verwachte diesel- en AdBlue gebruik gegeven.

Op de tweede pagina in bijlage 1 is de totale hoeveelheid bouwverkeer gepresenteerd. Deze gegevens zijn uitgesplitst naar de sloop en de bouw van het pand en betreffen de af- en aanvoer van materieel en personeel.

De sloop van de bestaande opstallen wordt elektrisch uitgevoerd. Het te slopen volume van de bestaande gebouwen met een grondvlak van circa 4.000 m² en een gemiddelde hoogte van 5 m 20.000 m³. Voor de

inzet van vrachtwagens voor de afvoer van afval is uitgegaan van in totaal 4.000 m² sloopafval. Dit volume is berekend door het volume in gebouwde toestand te delen door 5. Na de sloop is het volume van het af te voeren materiaal teruggebracht tot circa 1/5-deel van het gebouwde volume. Het aantal vrachten puin is berekend uitgaande van 20 m³ afval per vracht. Dit betekent 200 vrachten en 400 vrachtwagenbewegingen. Voor het personenautoverkeer is uitgegaan van 50 voertuigen en 100 verkeersbewegingen.

Ook voor de bouw van het pand is voor de berekening van het aantal vrachtwagens uitgegaan van dezelfde veronderstelling als bij de sloop. Het volume van alle panden totaal bedraagt circa 38.000 m³. Het volume van het bouw materiaal bedraagt circa 1/5-deel van het totale volume en is 7.600 m³. Uitgaande van 20 m³ lading per vrachtwagen zijn voor de bouw 380 vrachten nodig (760 vrachtwagenbewegingen). Voor een bedrijfspand zal dit een worstcase benadering zijn aangezien het in het algemeen uit grotere ruimtes bestaat, zoals de hallen in het gebouw.

Verder is voor de bouw tijd uitgegaan van 300 werkbare dagen en per dag 10 personenwagens wat leidt tot 6.000 personenwagenbewegingen per jaar. Tijdens de afbouw zullen ook bestelwagens de locatie aandoen (installateur, dakdekker, tegelzetter enz). Er is uitgegaan van 80 bestelwagens tijdens de bouwperiode (160 bestelwagenbewegingen) welke worstcase zijn ingeschaald als middelzwaar vrachtverkeer.

Op basis van de handreiking "Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023" van Bij12 en recente jurisprudentie moet het verkeer worden meegenomen tot het is opgegaan in het heersende verkeersbeeld.

Opgenomen in het heersend verkeersbeeld

Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op 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. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het 13 reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Bron: Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023, Bij12

Op basis van deze omschrijving is het verkeer beschouwd op de bouwlocatie en over een weglengte van 100 m over de Naaldwijkseweg naar beide richtingen. Vanaf de locatie is het verkeer op deze afstand op snelheid gekomen en is daarom niet meer te onderscheiden van het overige verkeer. Per dag gaat het gemiddeld over 20 verkeersbewegingen zodat kan worden verondersteld dat het verkeer op de Naaldwijkseweg verdund is tot enkele procenten (minder dan 2%). De verkeersintensiteit op deze weg is gezien de regionale verkeersfunctie van deze weg erg hoog (bron: CIMLK) zodat het bouwverkeer verdund zal zijn tot veel minder dan 1%.

Verder is uitgegaan van een afwijking van het verkeer voor 50% in oostelijke en 50% in westelijke richting. Op het bouwterrein is gerekend met een filepercentage van 100% ten behoeve van langzaam rijdend en manoeuvrerend verkeer. Gerekend is voor het beoordelingsjaar 2025. Dit kan ook worden gezien als worst case omdat de emissie van stikstof van motorvoertuigen in toekomstige jaren afneemt.

Stationair draaien vrachtwagens op de bouwlocatie

Gedurende de aanlegfase is sprake van 580 vrachtwagens die bouwmaterialen af- of aanvoeren (sloop en bouw). Er is van de veronderstelling uitgegaan dat tijdens het laden of lossen de vrachtwagen gemiddeld 10 minuten stationair draait. Voor de 580 vrachten betekent dit 96,67 uur stationair draaien.

Tijdens dit stationair draaien is ook sprake van een emissie van NO_x en NH₃. Voor het jaar 2025 zijn deze emissiefactoren in gram/uur weergegeven in de hierna opgenomen tabel. Daarnaast is in de volgende tabel ook de totale emissie berekend tijdens het stationair draaien welke ook in de AERIUS-berekening is betrokken.

Tabel: Stikstofemissie tijdens stationair draaien vrachtwagens

Eigenschap	Waarde
Jaar:	2025 [-]
Aantal vrachtwagens:	580 [-]
Draaitijd per vrachtwagen:	10 [minuten]
Draaitijd totaal:	5800 [minuten]
Draaitijd totaal:	96,67 [uren]
Emissie NO _x :	92,4864 [g/h]
Emissie NH ₃ :	0,8976 [g/h]
Totale emissie NO _x :	8,95 [kg]
Totale emissie NH ₃ :	0,09 [kg]

Koude start

Naast rijdend verkeer wordt in de nieuwste versie van AERIUS, die sinds 1 oktober 2024, online is, uitgegaan van een zogenaamde koude start. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor (rijdend verkeer emissie). Het uitgangspunt is dat de emissies door koude start veelal optreden voordat een voertuig van zijn plaats is gekomen en koude start emissies kunnen daarmee veelal gekoppeld worden aan de locatie waar het voertuig langer dan twee uur geparkeerd staat.

Er wordt in AERIUS onderscheid gemaakt in koude starts in parkeergarages en overige situaties. In dit geval is sprake van overige situaties en wordt de emissiebron gedefinieerd als vlakbron en worden bronkenmerken gebruikt die standaard in AERIUS zijn opgenomen.

In de aanlegfase is alleen sprake van een koude start voor de voertuigen waarmee de bouwvakkers op het eind van de dag vertrekken. De aankomst van het voertuig op de bouwplaats vindt immers plaats vanaf een plek waar de koude start heeft plaatsgevonden zodat alleen de vertrekkende voertuigen een koude start hebben. Dit zijn in dit specifieke geval 3.050 lichte motorvoertuigen en 80 bestelwagens per jaar. Voor de zware vrachtwagenbewegingen is niet uitgegaan van een koude start omdat het laden en lossen binnen een periode van 2 uur plaatsvindt en de vrachtwagen binnen dit tijdsvenster weer is vertrokken.

4.3 Beoogde situatie (gebruiksfase)

De gebruiksfase is aan de orde nadat het bedrijfspand is opgeleverd. In de nieuwe gebruiksfase zijn geen extra verkeersbewegingen aan de orde. Het is immers een verplaatsing van de bestaande diensten naar een nieuw bedrijfspand. Het aantal voertuigkilometers zal daardoor niet toe- of afnemen. Daarnaast zal

het bedrijfspand gasloos worden uitgevoerd zodat ook de verwarmingsinstallatie geen emissie van stikstof oplevert. Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de nieuwe gebruiksfase niet zal leiden tot een toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

5 Berekeningsresultaten

De resultaten van de berekening van de aanlegfase zijn in bijlage 2 gepresenteerd. Uit deze berekeningen blijkt dat sprake is van een toename van de stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/y die plaatsvindt in stikstofgevoelige habitats binnen het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. Er is sprake van een toename op een gekarteerd oppervlak van 13,51 ha waarbinnen 3 stikstofgevoelige habitats zijn gelegen. De KDW-waarde wordt op alle drie de habitats overschreden.

6 Conclusie

In dit onderzoek is beoordeeld of de aanleg- en de gebruiksfase van het bedrijfspand in het bestemmingsplan 'Naaldwijkseweg 203' in 's-Gravenzande leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. De toepassing van elektrisch materieel is een belangrijk uitgangspunt voor het resultaat in dit onderzoek en moet om deze reden ook worden vastgelegd.

Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat niet met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden door de aanleg en het gebruik van 'Naaldwijkseweg 203' in 's-Gravenzande. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden op basis van de berekende stikstofdepositie niet kunnen worden uitgesloten.

BIJLAGEN

Projectnaam:
Jaartal aanlegfase:

Naaldwijkseweg 203
vanaf 2024

Nummer	Omschrijving werktuig	Stageklasse	Brandstofverbruik [liter/uur]	Brandstofverbruik [liter]	Draaiuren [h]	AdBlue verbruik [liter]
Mobiele installaties tijdens de gehele bouwperiode						
1	Bouwplaatsvoorzieningen	Elektrisch Elektrisch Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja Elektrisch Elektrisch Elektrisch Elektrisch	23,0	2760	120	166
2	kraan (sloop bestaande opstallen)					
3	graafmachine bouwperiode					
4	heimachine bouwperiode					
5	kraan bouwperiode					
6	elektrische kraan					
7	shovel inrichting terrein					
8	trilplaat inrichting terrein					
9						
10						
11						
12						
13						
14						



Verkeer tijdens de slooperperiode

Verkeerscategorie	Voertuigtype	Aantal voertuigen	Aantal bewegingen
Licht wegverkeer	Personenauto's, bestelauto's en motoren	50	100
Middelzwaar wegverkeer	Vrachtauto's < 20 ton GVW	0	0
Zwaar wegverkeer	Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	200	400

Verkeer tijdens de bouwperiode

Verkeerscategorie	Voertuigtype	Aantal voertuigen	Aantal bewegingen
Licht wegverkeer	Personenauto's, bestelauto's en motoren	3000	6000
Middelzwaar wegverkeer	Vrachtauto's < 20 ton GVW	80	160
Zwaar wegverkeer	Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	380	760

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

KuiperCompagnons
Naaldwijkseweg 203,
2691 PS 's-Gravenzande

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Naaldwijkseweg 203
Aanlegfase met heistelling en bouwverkeer inclusief koude start.
Rest van het materieel wordt verondersteld elektrisch te zijn.

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

S5KCB6wWaPE1
18 september 2025, 15:58
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

622.107.90 Naaldwijkseweg 203 - Aanlegfase - Beoogd

Rekenjaar
2025

Emissie NH₃
1,0 kg/j

Emissie NO_x
29,9 kg/j

Resultaten

622.107.90 Naaldwijkseweg 203 - Aanlegfase - Beoogd

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

0,01 mol/ha/j

4188294

Solleveld &
Kapittelduinen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

13,51 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename

0,01 mol/ha/j

Grootste afname

-

622.107.90 Naaldwijkseweg 203 - Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Aanlegfase	0,7 kg/j	15,3 kg/j
8 Verkeer Koude start: overig Koude start	0,2 kg/j	2,3 kg/j
9 Anders... Anders... Stationair draaien	90,0 g/j	9,0 kg/j
 Verkeersnetwerk	49,3 g/j	3,3 kg/j

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



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

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

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "622.107.90
Naaldwijkseweg 203 - Aanlegfase" (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	13,51	2.306,38	13,51	0,01	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)
Solleveld & Kapittelduinen (99)	13,51	2.306,38	13,51	0,01	0,00	-

622.107.90 Naaldwijkseweg 203 - Aanlegfase, Rekenjaar 2025

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Aanlegfase	NO _x	15,3 kg/j
Locatie	X:71528,78 Y:445341,84	NH ₃	0,7 kg/j
Oppervlakte	1,24 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Heistelling	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2760 l/j	120 u/j	166 l/j	NO _x	15,3 kg/j
					NH ₃	0,7 kg/j

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bouwverkeer (richting bouwterrein)	Links	Rechts	NO _x	0,8 kg/j
Locatie	X:71601,05 Y:445332,27	Type scherm	-	NO ₂	0,2 kg/j
Lengte	120,70 m	Hoogte	-	NH ₃	15,6 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	6.000,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	760,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Sloopverkeer (richting bouwterrein)	Links	Rechts	NO _x	0,3 kg/j
Locatie	X:71601,05 Y:445332,27	Type scherm	-	NO ₂	78,8 g/j
Lengte	120,71 m	Hoogte	-	NH ₃	3,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	100,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	400,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

4 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bouwverkeer (Naaldwijkseweg)	Links	Rechts	NO _x	0,7 kg/j
Locatie	X:71636,96 Y:445381,37	Type scherm	-	NO ₂	0,1 kg/j
Lengte	211,23 m	Hoogte	-	NH ₃	13,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	3.000,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	380,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

5 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Sloopverkeer (Naaldwijkseweg)	Links	Rechts	NO _x	0,3 kg/j
Locatie	X:71636,96 Y:445381,37	Type scherm	-	-	NO ₂ 69,0 g/j
Lengte	211,23 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 3,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	200,0 /jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	

6 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bouwverkeer (bouwterrein)	Links	Rechts	NO _x	0,9 kg/j
Locatie	X:71501,27 Y:445314,52	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	149,91 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 8,5 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		100,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		100,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	760,0 /jaar		100,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	

7 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Sloopverkeer (bouwterrein)	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:71501,26 Y:445314,52	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,1 kg/j
Lengte	149,91 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 4,5 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		100,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	400,0 /jaar		100,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	

8 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	2,3 kg/j
Locatie	X:71528,78 Y:445341,84	NH ₃	0,2 kg/j
Oppervlakte	1,24 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	3.050,0 /jaar		
Middelwaar vrachtverkeer	80,0 /jaar		
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar		
Busverkeer	0,0 /jaar		

9 Anders... | Anders...

Naam	Stationair draaien	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	9,0 kg/j
Locatie	X:71528,78	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	90,0 g/j
	Y:445341,84	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	1,24 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
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 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

KuiperCompagnons B.V.

www.kuipercompagnons.nl

CONTACTGEGEVENS

+31 (0)10 - 433 00 99

kuiper@kuiper.nl

BEZOEKADRES

Van Nelle Fabriek

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

Gebouw thee 0, ingang 4

POSTADRES

Van Nelle Fabriek

Postbus 13042

3004 HA Rotterdam



KUIPER
COMPAGNONS