



Herontwikkeling Poort van Reeuwijk te Reeuwijk

Onderzoek naar stikstofdepositie



Herontwikkeling Poort van Reeuwijk te Reeuwijk

Onderzoek naar stikstofdepositie

opdrachtgever	RP ontwikkeling BV
rapportnummer	O 16859-4-RA-007
datum	20 oktober 2025
referentie	EBa/DKo/JMa/O 16859-4-RA-007
verantwoordelijke	ing. E. Barendregt
opsteller	bc. D. Kouwenhoven-Vrolijk 085 8228720 d.kouwenhoven@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Plangebied en de beoogde ontwikkeling	5
2.1	Ligging plangebied	5
2.2	De beoogde ontwikkeling	6
3	Wet- en regelgeving	8
4	Uitgangspunten	10
4.1	Algemeen	10
4.2	Referentiesituatie	10
4.3	Toekomstige situatie	11
4.3.1	Aanleg-/bouwfase	11
4.3.2	Gebruiksfase	12
4.4	Modelvorming	14
5	Resultaten en beoordeling	15
5.1	Algemeen	15
5.2	Gebruiksfase	15
5.3	Aanleg-/bouwfase	15
6	Conclusie	16

1 Inleiding

In opdracht van RP Ontwikkeling B.V. is een onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie ten behoeve van de herontwikkeling van de Poort van Reeuwijk te Reeuwijk. Een deel van deze locatie zal ruimte bieden voor woningbouw. Tevens zal een deel worden behouden als kantoorlocatie.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling ontstaat er een verandering van de emissie van stikstofhoudende verbindingen binnen het plangebied en daarmee ook van de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat dit een negatief effect heeft op deze natuurgebieden.

In dat kader is voorliggende rapportage opgesteld, waarin de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk is gemaakt. De uitkomsten van het onderzoek zijn beoordeeld in het kader van de Omgevingswet.

2 Plangebied en de beoogde ontwikkeling

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Reeuwijkse Poort, ten noorden van het centrum van Reeuwijk. Het plangebied is op korte afstand van de A12 gelegen. In figuur 2.1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich meerdere 50 km/uur wegen, waaronder de Goudsestraatweg en de Oud Reeuwijkseweg.

f2.1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



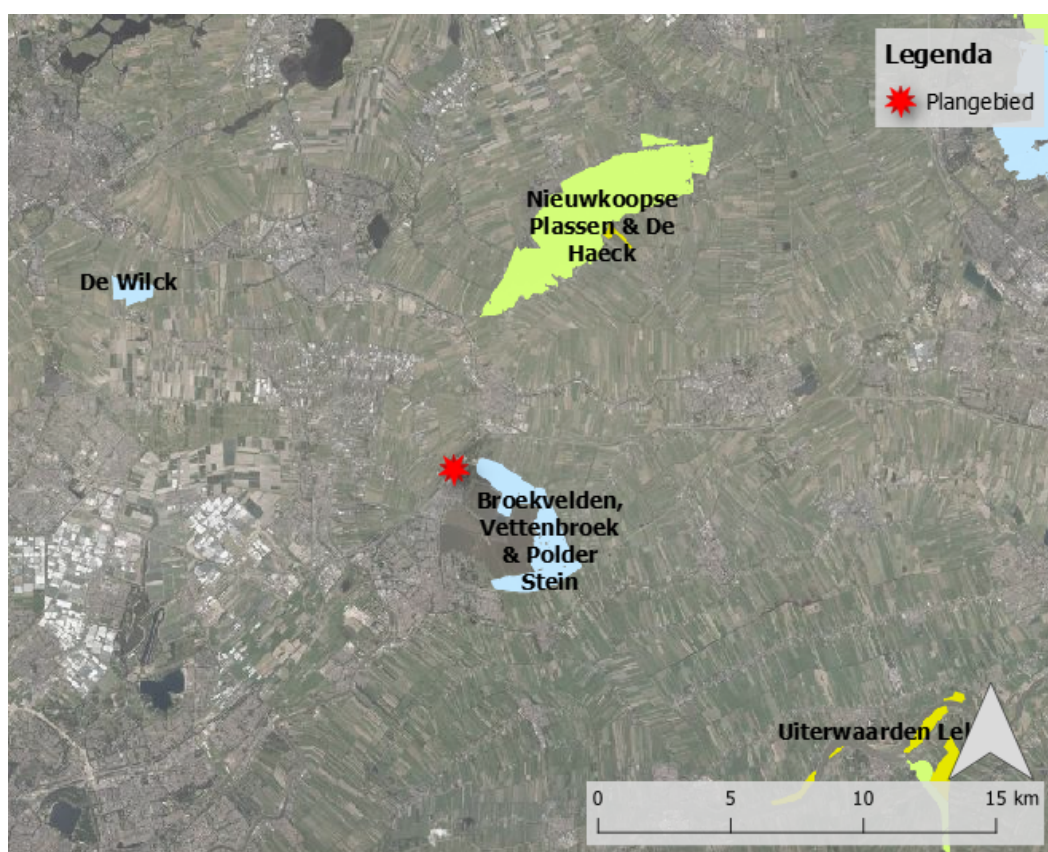
Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het plangebied en de nabije omgeving maken geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen voor stikstofgevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' en is op circa 5,8 kilometer van het plangebied gelegen. Opgemerkt wordt dat de 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied betreft. Dit gebied is echter thans (nog) niet als stikstofgevoelig aangemerkt. Wel is aangekondigd door het ministerie dat dit gebied mogelijk als stikstofgevoelig aangemerkt

gaat worden. Dit gebied is derhalve wel (als variant) meegenomen in voorliggende beschouwing.

In figuur 2.2 wordt de ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden weergegeven.

f2.2 Ligging Natura 2000-gebieden (bron luchtfoto: Google Earth)



2.2 De beoogde ontwikkeling

Het voornemen bestaat om het gebied rondom de Reeuwijkse Poort te herontwikkelen. Thans is op deze locatie sprake van kantoren. Deels zal het plangebied als kantoorlocatie behouden blijven. De bestaande kantoorbebouwing zal echter gerevitaliseerd worden. Daarnaast zal sprake zijn van woningbouw. Vooralsnog wordt de realisatie van circa 210 woningen beoogd.

In figuur 2.3 wordt een impressie van de beoogde ontwikkeling gegeven. Uiteindelijk zal sprake zijn van een levendig gemengd woon- en werkmilieu.

f2.3 *Impressie beoogde ontwikkeling*



3 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Regels met betrekking tot activiteiten met significante effecten op Natura 2000-gebieden, voorheen onderdeel van de Wet natuurbescherming, zijn nu opgenomen in paragraaf 11.1.2 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De Omgevingswet biedt de juridische basis voor de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. In het kader van een toets aan de Omgevingswet wordt bepaald of bedrijfsactiviteiten (mogelijke) significante effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hiertoe dienen de mogelijke effecten op soorten, habitats van soorten en op habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen in beeld te worden gebracht. Indien er sprake is van significante gevolgen op een Natura 2000-gebied leidt dit tot een Natura 2000-activiteit onder de Omgevingswet.

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

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

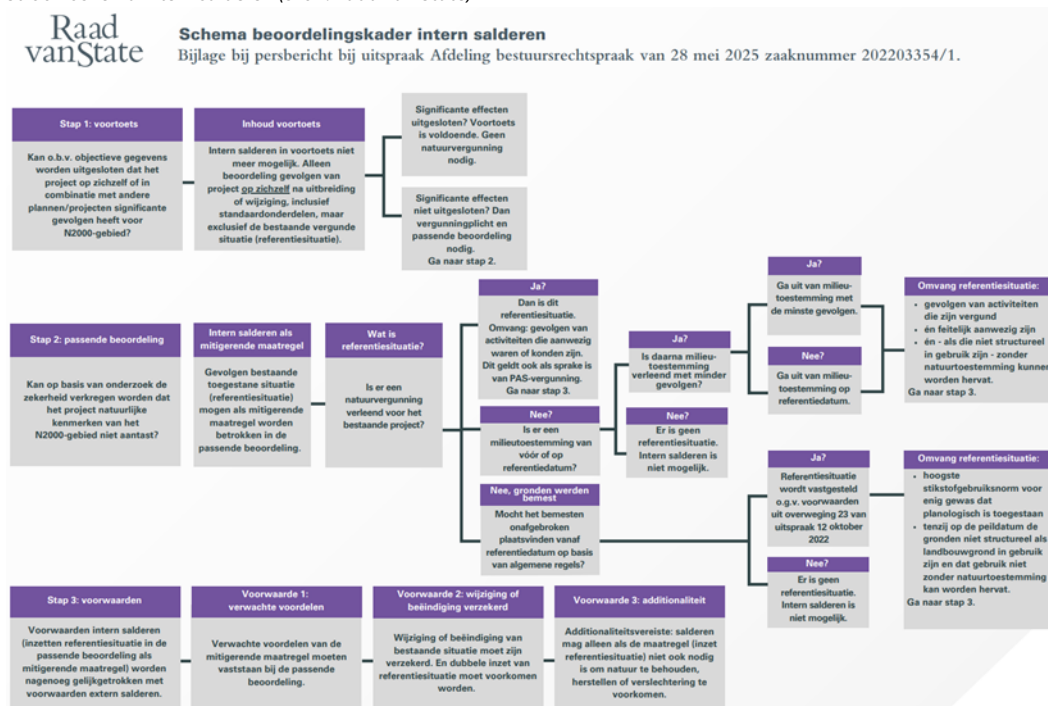
Ten behoeve van toetsing van de mogelijke effecten dient de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden vanwege de voorgenomen activiteiten derhalve gekwantificeerd te worden. Indien uit de Aerius-berekening blijkt dat, significante gevolgen zijn uitgesloten (stikstofdepositie ($\leq 0,00$ mol/ha/j)), dan is er geen sprake van een Natura 2000-activiteit onder de Omgevingswet en derhalve geen vergunningplicht.

Als een activiteit (tijdelijk of permanent van aard) stikstofdepositie veroorzaakt (stikstofdepositie ($> 0,00$ mol/ha/j)) op een Natura 2000-gebied en significante effecten niet uitgesloten kunnen worden d.m.v. een voortoets is sprake van een Natura 2000-activiteit onder de Omgevingswet en geldt er voor deze activiteit een vergunningplicht.

Vergunningverlening is mogelijk na het opstellen van een passende beoordeling. In de passende beoordeling dient te worden aangetoond dat significante effecten voor Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, hierbij mag gebruik worden gemaakt van mitigerende maatregelen waaronder intern en extern salderen. Indien significante negatieve effecten op Natura 2000 gebieden niet uitgesloten kunnen worden, kan in specifieke gevallen een vergunning worden verleend middels een ADC-toets.

In onderstaande figuur is het stroomschema van de Raad van State naar aanleiding van de uitspraken van 18 december 2024 en 28 mei 2025 met betrekking tot intern salderen weergegeven. De uitspraak heeft ook gevolgen voor bedrijven die tussen 1 januari 2020 en 1 januari 2025 intern hebben gesaldeerd en waarvoor op grond van het oude beoordelingskader over intern salderen geen natuurvergunning nodig was. Hun activiteiten zijn onder het nieuwe beoordelingskader mogelijk wel vergunningplichtig.

f1 Stroomschema intern salderen (bron: Raad van State)



4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

De toekomstige situatie (sloop-/bouwphase en gebruiksfase) wordt in beeld gebracht.

Indien de toekomstige situatie tot een relevante stikstofdepositie leidt kan tevens de referentiesituatie in kaart worden gebracht, teneinde hiermee intern te salderen. Sinds de uitspraken van de Raad van State van 18 december 2024 geldt een vergunningplicht voor intern salderen. Vooralsnog is nog geen noodzaak tot intern salderen.

4.2 Toekomstige situatie

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

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

4.2.1 Aanleg-/bouwphase

Thans is nog sprake van een vroegtijdig stadium in de planvorming. In deze fase is nog geen gedetailleerde informatie aangaande de emissies als gevolg van de aanleg-/bouwphase beschikbaar. In voorliggend onderzoek wordt in eerste aanleg uitgegaan van een aanleg-/bouwtijd van 2 jaar.

In het kader van de planologische procedure dient aangetoond te worden dat sprake is van een uitvoerbaar plan. Op basis van kentallen wordt daarbij beschouwd in hoeverre sprake is van een uitvoerbare situatie wat stikstofdepositie betreft. Voor de emissie als gevolg van de aanleg-/bouwphase is aangesloten op kentallen uit het onderzoek 'Stikstofdepositiebijdrage woningbouw Noord-Holland' van Tauw d.d. 10 december 2020. Dit onderzoek is tevens als bijlage opgenomen in het rapport 'Stikstofdepositie als gevolg van woningbouw' van provincie Noord-Holland. Er is geen soortgelijk document beschikbaar voor provincie Zuid-Holland. Opgemerkt wordt dat de kentallen uit de voornoemde rapportage – op basis van ervaringsgegevens – als meest worst case beschouwd kunnen worden. Bovendien zijn de emissies ten gevolge van de aanleg van woningen sterk afhankelijk van onder andere de bouwwijze, type woningen en gebruikte materialen. Doorgaans is de emissie per woning daarbij lager ingeval een groot aantal woningen wordt gerealiseerd. In voorliggende situatie is sprake van de realisatie van een relatief groot aantal appartementen, hetgeen betekent dat de emissie per woning mogelijk lager zal uitvallen.

De kentallen zijn gericht op bouwwerkzaamheden, en zien niet specifiek toe op sloopwerkzaamheden. De beoogde ontwikkeling betreft de sloop van bestaande bebouwing ten behoeve van nieuwbouw. Sloopwerkzaamheden kennen doorgaans geen

significant hogere emissie dan bouwwerkzaamheden. Hierdoor zal de emissie per jaar naar verwachting niet significant hoger liggen ingeval er ook sprake is van sloopwerkzaamheden. De sloop- en bouwwerkzaamheden zullen elkaar immers voor de nieuwbouw niet overlappen.

Verkeersbewegingen

Per appartement kan rekening gehouden worden met 55 verkeersbewegingen van licht verkeer, en 20 verkeersbewegingen van zwaar verkeer. Dit resulteert in totaal in 5.775 en 2.100 verkeersbewegingen van respectievelijk licht en zwaar verkeer per jaar.

Conform milieujurisprudentie dient de verkeersgeneratie beschouwd te worden tot het verkeer op is genomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State¹ is dit het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Het lijkt verdedigbaar om deze systematiek ook in de voorliggende situatie te hanteren. Daarnaast wordt in de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator aangegeven dat in de regel het verkeer wordt meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. In voorliggende situatie is voor het bouwverkeer ervan uitgegaan dat dit van en naar het plangebied via de A12 rijdt. Op het moment dat de voertuigen vanaf de Goudsestraatweg bij de Reeuwijksehoutwal aankomen kan, gezien de relatief grote hoeveelheid verkeer over deze weg, worden verwacht dat deze voertuigen zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Bovendien is voor de verkeersbewegingen van licht verkeer uitgegaan van een 'koude start'. Een 'koude start' is het fenomeen dat voertuigen met een koude motor meer emissie uitstoten dan voertuigen met een warme motor. Wanneer een auto langer dan twee uur stilstaat, moet er met een koude start gerekend worden. Voor het licht verkeer is ervan uitgegaan dat alle vertrekkende verkeersbewegingen een koude start kennen. Deze bron is als vlakbron gemodelleerd. Voor het zwaar verkeer wordt er vanuit gegaan dat deze niet voor langere tijd geparkeerd zijn.

Activiteiten binnen het plangebied – inzet materieel

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

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

t4.1 Emissies per woning als gevolg van materieel

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

Bovenstaande resulteert voor de realisatie van 210 woningen in een emissie van minimaal 417,9 tot maximaal 959,7 kg NO_x en 0,7 kg NH₃. Uitgaande van aan bouwtijd van 2 jaar staat dit gelijk aan een emissie van 209,0 tot 479,9 kg NO_x, en 0,3 kg NH₃ per jaar. Uitgaande van generiek materieel (stageklasse IV) bedraagt de stikstofemissie circa 209,0 kg NO_x en 0,3 kg NH₃ per jaar.

4.2.2 Gebruiksfase

Verkeersbewegingen

De beoogde ontwikkeling kent een verkeersaantrekkende werking, waardoor sprake zal zijn van de emissie van NO_x ten gevolge van verkeersbewegingen.

De verkeersaantrekkende werking van de beoogde ontwikkeling is bepaald met behulp van CROW-kentallen. Het CROW hanteert minimale en maximale waarden voor de verkeersgeneratie. Uitgegaan is van de gemiddelde waarden. Daarnaast is aangesloten op de kentallen voor een locatie in de rest van de bebouwde kom in een matig stedelijke gemeente.

Sprake is van een mix van woningtypen. Vanuit een worst case benadering wordt voor alle woningen aangesloten op de kencijfers voor dure koopappartementen en kooptussenwoningen. Hiervoor geldt een gemiddeld kencijfer van 7,1 motorvoertuigen per etmaal. Uitgaande van 210 woningen resulteert dit in maximaal 1.491 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Naar verwachting is, vanwege het feit dat ook (sociale) huurwoningen worden gerealiseerd met een lagere verkeersaantrekkende werking, sprake van een overschatting van de daadwerkelijke verkeersgeneratie. De verkeersbewegingen betreffen met name personenwagens. Conform het CROW is het vrachtverkeer van en naar woongebieden doorgaans verwaarloosbaar.

De hoofdin-/uitrit van de beoogde ontwikkeling zal naar verwachting aan de Goudsestraatweg worden aangesloten. Tevens zal een ontsluitingsroute aan de Oud Reeuwijkseweg gesitueerd zijn. In voorliggend onderzoek zijn vooralsnog alle verkeersbewegingen op de Goudsestraatweg aangesloten. Dit vanwege het feit dat vanaf deze in-/uitrit het traject totdat de verkeersbewegingen zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld langer is. Ingeval uitgegaan wordt van een andere verdeling over de beide in-/uitritten heeft dit overigens geen significante effecten op de uitkomsten uit voorliggend onderzoek. Het verkeer van en naar het plangebied zal naar alle verwachting in hoofdzaak richting de A12 rijden. Tevens zal een deel richting de rotonde met de Oudeweg rijden. Hiervoor is een verdeling van respectievelijk 80 en 20% gehanteerd. Op het moment dat de

voertuigen bij de Reeuwijksehoutwal aankomen, of bij de rotonde, kan worden verwacht dat deze voertuigen zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Bovendien is voor een deel van de verkeersbewegingen rekening gehouden met een 'koude start'. Per woning is rekening gehouden met 2 koude starts. Deze bron is als vlakbron gemodelleerd.

Activiteiten binnen het plangebied

De beoogde ontwikkeling zal niet op aardgas worden aangesloten, waarmee geen sprake is van de emissie van NO_x vanuit de ontwikkeling.

4.3 Modelvorming

Om inzicht te verkrijgen in de stikstofdepositie die optreedt als gevolg van de beoogde ontwikkeling dienen verspreidingsberekeningen uitgevoerd te worden. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator 2025.0.1. In het model is het jaar 2025 voor de aanleg-/bouwphase, en 2026 voor de gebruiksfase, als rekenjaar gehanteerd.

In AERIUS Calculator is vooralsnog geen rekening gehouden met stikstofgevoelige habitattypen ter hoogte van het Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein'. Om rekening te houden met de mogelijke aanwijzing van dit gebied onder de Habitatrichtlijn is ter hoogte van dit gebied tevens handmatig rekenposities in AERIUS Calculator toegevoegd. Deze rekenposities bevinden zich ter plaatse van het meest nabijgelegen deel van het gebied 'Polder Stein'.

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

5 Resultaten en beoordeling

5.1 Algemeen

De stikstofdepositie in de toekomstige situatie (zowel de gebruiks- als aanleg-/bouwphase) is inzichtelijk gemaakt.

De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 1.

5.2 Gebruiksphase

Voor de gebruiksphase is geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar.

Dit geldt niet voor de rekenposities ter hoogte van het Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein'. Ter plaatse van de rekenposities binnen het Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' is namelijk sprake van een toename van 0,01 mol N/ha/jaar. Voor dit gebied loopt thans een proces om deze als stikstofgevoelig aan te wijzen. Vooral nog is een dergelijke aanwijzing nog niet aan de orde en betreft dit geen voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebied, waarmee dit geen belemmeringen oplevert voor de beoogde ontwikkeling.

5.3 Aanleg-/bouwphase

Voor de aanleg-/bouwphase is – uitgaande van kentallen – geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar ter plaatse van huidige voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden.

Ter plaatse van de rekenposities binnen het Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' is sprake van een toename van 0,01 mol N/ha/jaar. Ingeval dit gebied – nadat de vergunning voor de beoogde ontwikkeling is verleend – als stikstofgevoelig Natura 2000-gebied wordt aangewezen, maar (een deel van) de bouw pas plaatsvindt na deze aanwijzing, dan moeten mogelijk maatregelen worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de inzet van meer nieuwer/elektrisch materieel.

In voorliggende situatie is de maximaal mogelijke emissie bepaald ten gevolge van mobiele werktuigen waarmee nog sprake is van een stikstofdepositie van 0,00 mol ha/jaar ter plaatse van de rekenposities ter hoogte van het Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein'. Op basis van een globale berekening is, zonder nog gebruik te maken van intern salderen, een emissie van circa 190 kg NO_x per jaar als gevolg van de inzet van mobiele werktuigen mogelijk (depositiebijdrage < 0,00 mol N/ha/jaar). Het is mogelijk, ingeval deels elektrisch materieel ingezet wordt, om binnen deze grens te blijven voor de aanleg-/bouwphase. Daarnaast zou mogelijk nog gebruik gemaakt kunnen worden van de mogelijkheden voor intern salderen, echter geldt dan een vergunningplicht. Een deel van de kantoorfuncties komt immers in de toekomstige situatie te vervallen. In voorliggende



situatie is nog gerekend zonder rekening te houden met de mogelijkheden voor intern salderen. Dit betekent dat de werkelijke situatie naar verwachting nog minder beperkend is.

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

6 Conclusie

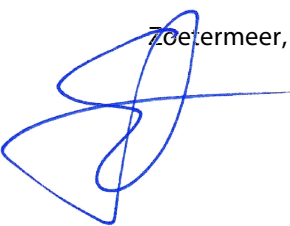
Uit het voorliggende onderzoek volgt dat er geen sprake is van een relevante toename ($> 0,00 \text{ mol N/ha/jaar}$) van de stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden als gevolg van de gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling.

Bovendien wordt voor de aanleg-/bouwphase verwacht dat – zeker ingeval relatief nieuw en/of elektrisch materieel ingezet wordt – geen sprake is van een relevante toename aan stikstofdepositie.

Gezien voorgaande vormt stikstofdepositie in het kader van de Omgevingswet geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

Dit rapport bevat 16 pagina's en 1 bijlage.

Zoetermeer,





Bijlage 1

Aerius-berekeningen

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

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
-,
--

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

O 16859 bouwfase
O16859

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RqPGoXWJDE3H
15 oktober 2025, 13:58
OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	0,5 kg/j	212,2 kg/j

Resultaten

Bouwfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2 Anders... Mobiele werktuigen	0,3 kg/j	209,0 kg/j
3 Verkeer Koude start: overig Koude start	0,1 kg/j	0,8 kg/j
 Verkeersnetwerk	57,8 g/j	2,4 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 "Bouwfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Rekenpunt 1	X:112285,36 Y:451676,54	0,01 ●
2	Rekenpunt 2	X:112037,1 Y:450865,55	-

Bouwfase, Rekenjaar 2025

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Wegverkeer	Links	Rechts	NO _x	2,4 kg/j
Locatie	X:109771,05 Y:452107,44	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,6 kg/j
Lengte	254,49 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 57,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	5.775,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2.100,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

2 Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,9 m	NO _x	209,0 kg/j
Locatie	X:109702,82	Warmteinhoud	0,027 MW	NH ₃	0,3 kg/j
	Y:452125,93	Spreiding	0,7 m		
Oppervlakte	2,15 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel				
	Industrie				

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	0,8 kg/j
Locatie	X:109704,16	NH ₃	0,1 kg/j
	Y:452126,85		
Oppervlakte	2,22 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	2.888,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

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 2025.0.1_20251007_db4f14956b

Database versie 2025.0.1_db4f14956b_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

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

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	Peutz
Inrichtingslocatie	-, --

Activiteit

Omschrijving	O 16859 gebruiksfase
Toelichting	O16859

Berekening

AERIUS kenmerk	RnwgkRNh16rc
Datum berekening	15 oktober 2025, 10:09
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd	Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	2026	8,1 kg/j	69,6 kg/j

Resultaten

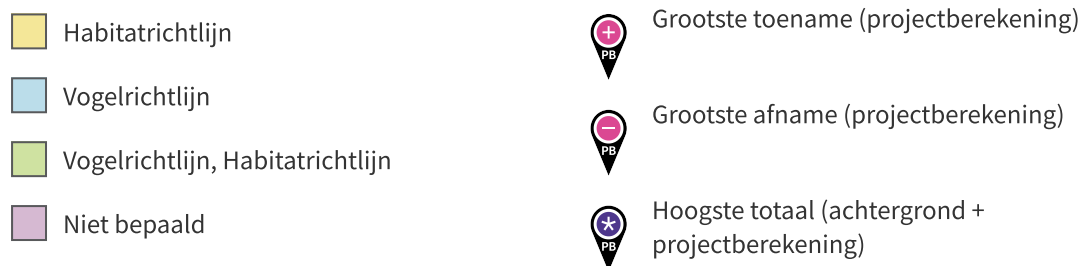
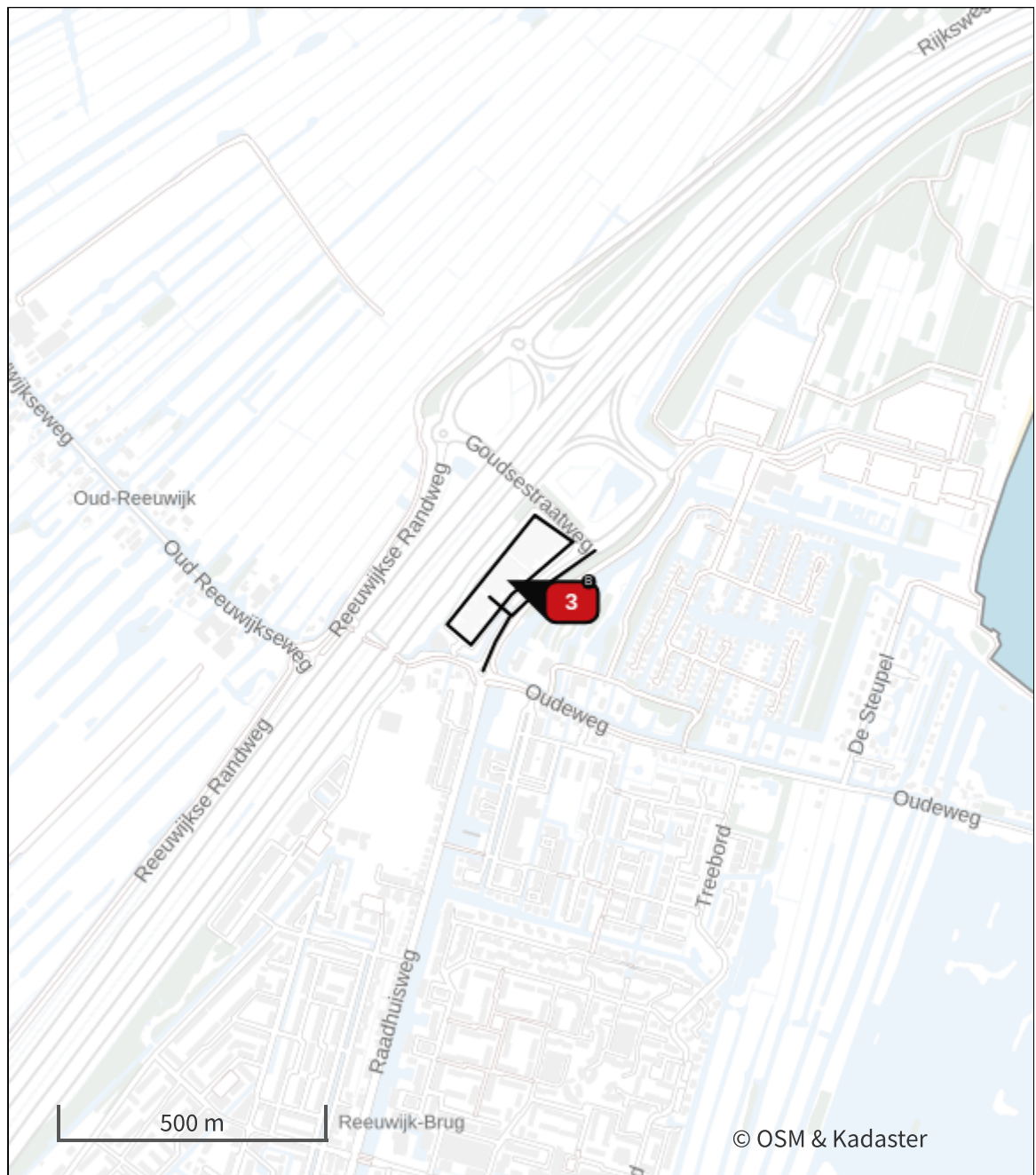
Gebruiksfase - Beoogd	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
3 Verkeer Koude start: overig Koude start		6,5 kg/j	40,3 kg/j
Verkeersnetwerk		1,5 kg/j	29,3 kg/j

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



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 "Gebruiksfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Rekenpunt 1	X:112285,36 Y:451676,54	0,01 ●
2	Rekenpunt 2	X:112037,1 Y:450865,55	-

Gebruiksphase, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Wegverkeer 1				Links	Rechts	NO _x	25,1 kg/j
Locatie	X:109771,05 Y:452107,44	Type scherm	-	-		NO ₂	2,7 kg/j	
Lengte	254,49 m	Hoogte	-	-		NH ₃	1,3 kg/j	
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-				
Rijrichting	Beide richtingen							
Tunnelfactor	<u>1</u>							
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>							
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m							

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.193,0 /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 %

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Wegverkeer 2				Links	Rechts	NO _x	4,2 kg/j
Locatie	X:109699,49 Y:452030,57		Type scherm	-	-	NO ₂	0,4 kg/j	
Lengte	171,12 m		Hoogte	-	-	NH ₃	0,2 kg/j	
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)		Afstand tot de weg	-	-			
Rijrichting	Beide richtingen							
Tunnelfactor	<u>1</u>							
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>							
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m							

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	299,0 /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 | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	40,3 kg/j
Locatie	X:109706,01 Y:452125,22	NH ₃	6,5 kg/j
Oppervlakte	1,80 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	420,0 /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 2025.0.1_20251007_db4f14956b
Database versie 2025.0.1_db4f14956b_calculator_nl_stable
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://link.aerius.nl/website>