



Woningbouw Vlietweg 3 te Leidschendam
Stikstofdepositie

Rapportnummer O 16641-8-RA-003 d.d. 10 november 2023



Woningbouw Vlietweg 3 te Leidschendam

Stikstofdepositie

Opdrachtgever: Wibaut
Rapportnummer: O 16641-8-RA-003
Datum: 10 november 2023
Referentie: KvdN/IKa/JMa/O 16641-8-RA-003
Verantwoordelijke: ir. K.V. van der Nat
Opsteller: MSc I.H. Kalverboer
+31 85 8228758
i.kalverboer@peutz.nl

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	7
4	Uitgangspunten	8
4.1	Algemeen	8
4.2	Referentiesituatie	8
4.3	Toekomstige situatie	9
4.3.1	Sloop-/bouwfase	9
4.3.2	Gebruiksfase	10
4.4	Modelvorming	11
5	Rekenresultaten	12
5.1	Algemeen	12
5.2	Aanleg-/bouwfase	12
5.3	Gebruiksfase	13
6	Conclusie	14

1 Inleiding

In opdracht van Wibaut is een onderzoek verricht naar de stikstofdepositie ter plaatse van de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden ten gevolge van de beoogde realisatie van woningbouw aan de Vlietweg 3 te Leidschendam.

Het vigerende bestemmingsplan 'Herstelbesluit bestemmingsplan Stedelijk', dat op 17 januari 2023 door gemeente Leidschendam-Voorburg is vastgesteld, voorziet niet in deze ontwikkeling. Om de beoogde ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld moeten worden. In dat kader dient aangetoond te worden dat ook na de realisatie van de beoogde ontwikkeling sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij vraagt het aspect stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming om aandacht.

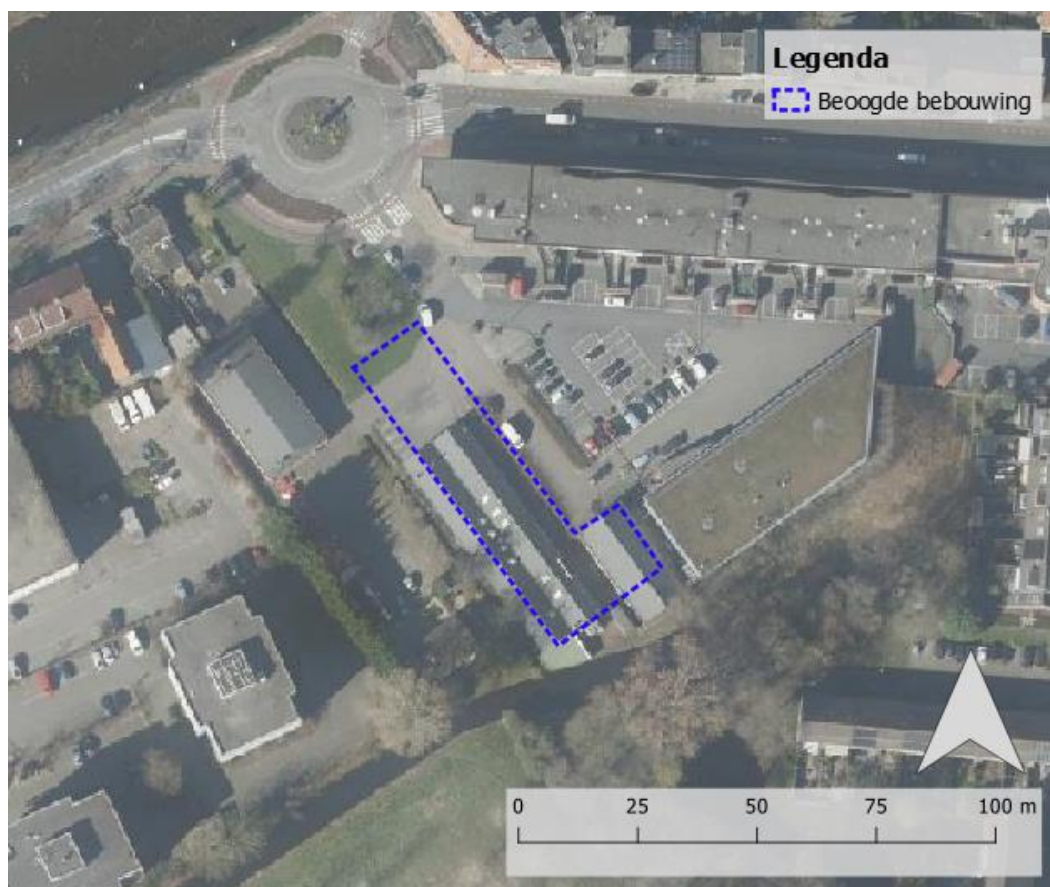
Als gevolg van de beoogde ontwikkeling ontstaat er een verandering van de emissie van stikstofhoudende verbindingen binnen het plangebied en daarmee ook van de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Conform artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming dient beoordeeld te worden of de ontwikkeling gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant negatief effect kan hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen. In voorliggende rapportage is hiertoe de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Dit is, op basis van jurisprudentie, gedaan aan de hand van de referentiesituatie, in vergelijking met de toekomstsituatie waarin de beoogde ontwikkeling is gerealiseerd. De uitkomsten van het onderzoek zijn beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming en in het licht van jurisprudentie aangaande stikstofdepositie.

2 Plangebied en de beoogde ontwikkeling

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied is gesitueerd aan de Vlietweg 3 te Leidschendam. De ligging van het plangebied in de omgeving is weergegeven in figuur 1. Thans is op deze locatie sprake van bedrijfsbebouwing. Ten noorden van het plangebied zijn de Vlietweg en Nieuwstraat gesitueerd. Ten zuidwesten bevindt zich de A4, en ten zuidwesten bevindt zich de N14. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich zowel bedrijven als woningen. Bovendien is direct ten oosten van het plangebied een parkeerterrein gesitueerd.

Figuur 1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. In de omgeving van het plangebied is een aantal Natura 2000-gebieden gelegen, zie figuur 2. Het meest nabijgelegen voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Meijndel & Berkheide' en is op een afstand van circa 5,3 kilometer gelegen.

F 2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden



2.2 De beoogde ontwikkeling

Voorafgaand aan de beoogde ontwikkeling zal de bestaande bebouwing worden gesloopt, waarna hier een nieuw appartementencomplex zal worden gerealiseerd. Deze ontwikkeling past binnen het concept '1828'. Dit concept bestaat uit huurappartementen voor starters en overige jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Thans wordt voorzien in de realisatie van circa 138 appartementen. Daarnaast wordt voorzien in collectieve functies op de begane grond, en wordt voorzien in (fiets)parkeergelegenheid. Het appartementengebouw zal 5 bouwlagen kennen.

Om de beoogde woningbouw planologisch juridisch mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

3 Wet- en regelgeving

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

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

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

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

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

Nadat provincies en Rijk het eens zijn geworden over een eenduidig beleid en regelgeving voor de vergunningverlening en stikstofaanpak, hebben de Gedeputeerde Staten in alle provincies tussen 29 oktober en 11 december 2019 de nieuwe provinciale beleidsregels vastgesteld. Op vrijdag 13 december zijn deze beleidsregels formeel in werking getreden. De beleidsregel bevat de voorwaarden voor het verlenen van vergunningen op basis van de Wet natuurbescherming. De voorschriften voor de mogelijkheid tot intern en extern salderen zijn vastgelegd². Momenteel geldt bij alle activiteiten met een kans op een (significant) negatief effect een vergunningplicht in het kader van de Wnb.

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

De referentiesituatie (feitelijk en legale situatie voorafgaand aan het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan) en de toekomstige situatie worden doorgaans in beeld gebracht. De toekomstige situatie bestaat uit zowel een aanleg-/bouwphase als gebruiksfase. Beoordeeld zal worden of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van deze referentiesituatie.

4.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie betreft de feitelijke, legaal planologische situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan. Ter plaatse van het plangebied is op deze locatie – legaal en feitelijk – sprake van een bedrijfsbebouwing. Dit gebruik was eveneens aan de orde ten tijde van de aanwijzing van de voor deze studie relevante natuurgebieden onder de Habitatrichtlijn (2004).

Opgemerkt wordt dat in de voorliggende situatie de referentiesituatie gelijk is aan de referentiesituatie die bij vergunningen wordt gehanteerd voor de beoordeling van stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming. Hierbij wordt gekeken naar de situatie ten tijde van de aanwijzing van de relevante Natura 2000-gebieden of de vergunde situatie met de hoogste depositie aangaande stikstofdepositie sindsdien. Het huidige feitelijke gebruik is in de voorliggende situatie gelijk aan het gebruik in 2004.

In de beleidsregels van Zuid-Holland wordt gesteld dat activiteiten alleen ingezet mogen worden bij extern salderen voor zover er een toestemming was voor de stikstofemissie veroorzakende activiteiten in de referentiesituatie en die sindsdien onafgebroken aanwezig zijn geweest of nog kunnen zijn. In de toelichting van de beleidsregels wordt gesteld dat dit ook geldt voor intern salderen. Aangezien de aanwezige bebouwing hier onafgebroken aanwezig is, kan deze situatie aldus worden toegepast voor intern salderen. Opgemerkt wordt dat dit bij een bestemmingsplanprocedure nog niet van toepassing is, daar intern salderen pas aan de orde is bij de realisatie van een concreet project of activiteit.

De referentiesituatie, te weten relatief verouderde (en middels fossiele brandstoffen verwarmde) bedrijfsbebouwing, kan mogelijkheden bieden voor intern salderen. In voorliggende situatie is sprake van een pand uit 1952 met een oppervlakte van 717 m². Als gevolg van referentiesituatie is sprake van de emissie van stikstofhoudende verbindingen. Als gevolg van de referentiesituatie is sprake van een tweetal te onderscheiden bronnen van stikstofhoudende verbindingen:

- emissie in de vorm van NO_x/NH₃ als gevolg van verkeersbewegingen met fossiele brandstof aangedreven motorvoertuigen;
- emissie van activiteiten/processen binnen het plangebied.

Worst-case worden de emissies ten gevolge van de referentiesituatie – wat de verkeersbewegingen en het gebruik van het pand betreft (o.a. verwarmingsinstallaties etc.) – vooralsnog buiten beschouwing gelaten. De emissies als gevolg hiervan zijn bovendien niet exact bekend.

4.3 Toekomstige situatie

Als gevolg van de toekomstige situatie is eveneens 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.

4.3.1 Sloop-/bouwfase

Thans is nog geen gedetailleerde informatie aangaande de emissies als gevolg van de sloop-/bouwfase beschikbaar. Op basis van ervaringsgegevens is daarom een inschatting gemaakt van de emissies als gevolg van het in te zetten materieel en de verkeersbewegingen tijdens de sloop-/bouwfase.

De huidige bebouwing ter plaatse van het plangebied zal gesloopt worden. Allereerst zal hierna het nodige grondwerk worden uitgevoerd en zal de fundering worden gemaakt. Vervolgens zal het gebouw verder worden opgebouwd. Tot slot zal het gebouw verder afgewerkt worden. Voor de sloop-/bouwtijd wordt vanuit een worst-case benadering uitgegaan dat deze 1 jaar in beslag zal nemen.

Verkeersbewegingen

Gedurende de aanlegfase vindt emissie van stikstofhoudende verbindingen plaats ten gevolge van verkeersbewegingen van- en naar de bouwplaats toe. Per appartement kan rekening gehouden worden met 55 verkeersbewegingen van licht verkeer, en 20 verkeersbewegingen van zwaar verkeer. Voor de sloop-/aanlegfase worden hiermee 7.590 personenwagens en 2.760 vrachtwagens verwacht.

Voor de kencijfers van de verkeersbewegingen als gevolg van de aanlegfase is hierbij aangesloten op kencijfers 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.

Conform milieujurisprudentie dient het verkeer beschouwd te worden tot het verkeer op is genomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State 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.

Op het moment dat de voertuigen op de kruising met de Noordelijke verbindingsweg zijn beland wordt aangenomen dat deze in het heersende verkeersbeeld zijn opgenomen. Op dit moment is het verkeer, mede vanwege het feit dat de Vlietweg en de Noordelijke verbindingsweg relatief drukke wegen zijn, tot enkele procenten verdund van het reeds aanwezige verkeer.

Activiteiten binnen het plangebied – inzet materieel

Tijdens de sloop-/bouwphase vindt emissie van NO_x en NH₃ plaats als gevolg van inzet van fossiele brandstof aangedreven mobiele werktuigen. Uitgegaan kan worden van de inzet van shovels, graafmachines, heimachines en mobiele kranen voor de sloop-, ruw-, op- en afbouw. Op basis van ervaringsgegevens kan per woning rekening gehouden worden met een emissie van 3,0 kg NO_x en 0,1 kg NH₃. Dit resulteert in totaal voor de beoogde ontwikkeling in een emissie van 414 kg NO_x en 13,8 kg NH₃. Voor deze beoogde ontwikkeling wordt uitgegaan dat 65% van het benodigde materieel elektrisch wordt aangedreven. Dit resulteert in een emissie van 144,9 kg NO_x en 4,8 kg NH₃.

Opgemerkt wordt dat de gebruikte ervaringsgegevens als worst-case beschouwd kunnen worden. De emissies ten gevolge van de aanleg van woningen is sterk afhankelijk van onder andere de bouwwijze, type woningen en gebruikte materialen. Ingeval sprake is van modulair bouwen zal bijvoorbeeld een lagere emissie aan de orde zijn.

4.3.2 Gebruiksphase

Verkeer

Het gemotoriseerd verkeer van en naar het plangebied leidt tot emissies. In voorliggende situatie is sprake van de realisatie van een appartementengebouw specifiek gericht op de doelgroep van 18 tot 28 jaar. Vanwege de doelgroep van de beoogde ontwikkeling, kan ook gesteld worden dat de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling relatief beperkt is. Deze doelgroep kent namelijk een lager dan gemiddeld autobezit. Desalniettemin wordt de verkeersgeneratie op basis van worst-case uitgangspunten meegenomen in voorliggend onderzoek.

Op basis van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bepaald. Hierbij is uitgegaan van een locatie in een zeer sterk stedelijke gemeente in de rest van de bebouwde kom. Aangesloten is op kencijfers voor huurappartementen in het midden/goedkope segment. Het CROW hanteert hiervoor een bandbreedte. In voorliggende situatie wordt – gezien de doelgroep van de beoogde ontwikkeling – aangesloten op de minimale waarden. Per appartement is hierbij sprake van 2,8 verkeersbewegingen per etmaal. Dit resulteert in totaal in 386 verkeersbewegingen per etmaal. Opgemerkt wordt dat de overige functies binnen het plan hierbij buiten beschouwing worden gelaten. Naar verwachting zijn deze immers met name gericht op de bewoners van de beoogde ontwikkeling, en genereren deze niet tot nauwelijks verkeer.

Het verkeer zal met name personenwagens betreffen. Vrachtverkeer is voor dergelijk functies conform het CROW doorgaans verwaarloosbaar. Als gemiddelde kan daarbij echter 0,02 vrachtwagenbewegingen per etmaal worden gehanteerd. Dit resulteert in 3 vrachtwagen-bewegingen per etmaal¹.

In voorliggende situatie is - overeenkomstig met het bouwverkeer - het verkeer tot aan de oprit van de Noordelijke verbindingsweg gemodelleerd. Op dat moment wordt aangenomen dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Activiteiten/processen binnen het plangebied

Aangezien de beoogde ontwikkeling gasloos zal worden ontwikkeld, wordt er uitgegaan van geen NO_x-emissie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling.

4.4 Modelvorming

Om inzicht te verkrijgen in de stikstofdepositie die optreedt als gevolg van de diverse te beschouwen situaties dienen verspreidingsberekeningen uitgevoerd te worden. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator 2023. In het model is het jaar 2024 gehanteerd als rekenjaar. De volledige invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 1.

¹ Dit betreft het aandeel vrachtverkeer voor een werkdag etmaal. Voor een weekdag zal dit aandeel naar verwachting lager liggen. Dit kan aldus als worst-case worden beschouwd.

5 Rekenresultaten

5.1 Algemeen

De stikstofdepositie als gevolg van de diverse situaties is berekend. De stikstofdepositie in de toekomstige situatie is zowel voor de gebruiks- als aanleg-/bouwphase bepaald.

De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 1.

5.2 Aanleg-/bouwphase

Voor de aanleg-/bouwphase van de beoogde ontwikkeling is uitgaande dat 65% van het materieel elektrisch wordt aangedreven geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar ter plaatse van voor stikstofgevoelige habitattypen binnen het Natura 2000-gebied 'Meijendel & Berkheide' en ook ter plaatse van overige Natura 2000-gebieden. Hiermee is dan ook geen sprake van een significante toename aan stikstofdepositie. Uit de berekening volgt een emissie van 150,8 NO_x en 4,9 kg NH₃. Dit is tevens ook de emissie die per jaar maximaal mogelijk is zonder dat sprake is van vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Voorliggend onderzoek is gebaseerd op een aantal worst-case uitgangspunten. Door de volgende maatregelen, of combinatie van maatregelen, kan de stikstofdepositie verder beperkt worden:

- het verlengen van de bouwtijd tot 34 maanden;
- het beperken van de inzet van materieel door bijvoorbeeld modulair te bouwen.

Ook kunnen bovenstaande oplossingen ingezet worden wanneer het niet lukt om gebruik te maken van 65% elektrisch aangedreven materieel, zoals nu het uitgangspunt is.

Op basis van ervaringsgegevens is het mogelijk om de sloop-/bouwphase zo in te richten dat geen sprake is van een toename aan stikstofdepositie. Bovendien is vanuit een worst-case benadering – en mede vanwege het ontbreken van gegevens – geen rekening gehouden met de referentiesituatie. Deze situatie kan mogelijk nog ingezet worden voor intern salderen.

Overigens is het van belang op te merken dat de emissies ten gevolge van de sloop-/bouwphase tijdelijk zijn en daarmee geen permanente of herhaaldelijke bijdrage aan stikstofdepositie in de toekomstsituatie leveren. Derhalve wordt benadrukt dat de gebruiksfase van de toekomstsituatie als maatgevend kan worden beschouwd daar waar het de effecten op het milieu betreft.

5.3 Gebruiksfase

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

Hiermee is dan ook geen sprake van een significante toename aan stikstofdepositie.

6 Conclusie

Het voornemen bestaat om aan de Vlietweg 3 te Leidschendam een appartementsgebouw te realiseren. In het kader van de Wet natuurbescherming dient beoordeeld te worden of de ontwikkeling de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in Natura 2000-gebieden kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor deze gebieden zijn aangewezen. Daarom is nader onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd voor de beoogde ontwikkeling.

Aanlegfase

Thans is nog geen gedetailleerde informatie aangaande de emissies als gevolg van de sloop-/bouwphase beschikbaar. Op basis van ervaringsgegevens is daarom een inschatting gemaakt van de emissies als gevolg van het in te zetten materieel en de verkeersbewegingen tijdens de sloop-/bouwphase.

Op basis van deze uitgangspunten en het uitgangspunt dat 65% van het in te zetten materieel elektrisch wordt aangedreven, is geen sprake van een relevante toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. Er is daarbij geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Uit de berekening volgt een emissie van 150,8 NO_x en 4,9 kg NH₃. Dit is tevens ook de emissie die per jaar maximaal mogelijk is zonder dat sprake is van vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Voorliggend onderzoek is gebaseerd op een aantal worst-case uitgangspunten. Door de volgende maatregelen, of combinatie van maatregelen, kan de stikstofdepositie verder beperkt worden:

- het verlengen van de bouwtijd tot 34 maanden;
- het beperken van de inzet van materieel door bijvoorbeeld modulair te bouwen.

Ook kunnen bovenstaande oplossingen ingezet worden wanneer het niet lukt om gebruik te maken van 65% elektrisch aangedreven materieel, zoals nu het uitgangspunt is.

Gebruiksphase

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



(i.o.)

Dit rapport bevat 14 pagina's en 1 bijlage.

Bijlage 1

AERIUS Calculator



Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



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

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Peutz
Vlietweg 3,
2266 KA Leidschendam

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Vlietweg 3 Leidschendam
Sloop-/bouwfase - worst case

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RTNciPpgqask
09 november 2023, 12:33
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Sloop-/bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	4,9 kg/j	150,8 kg/j

Resultaten

Sloop-/bouwfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

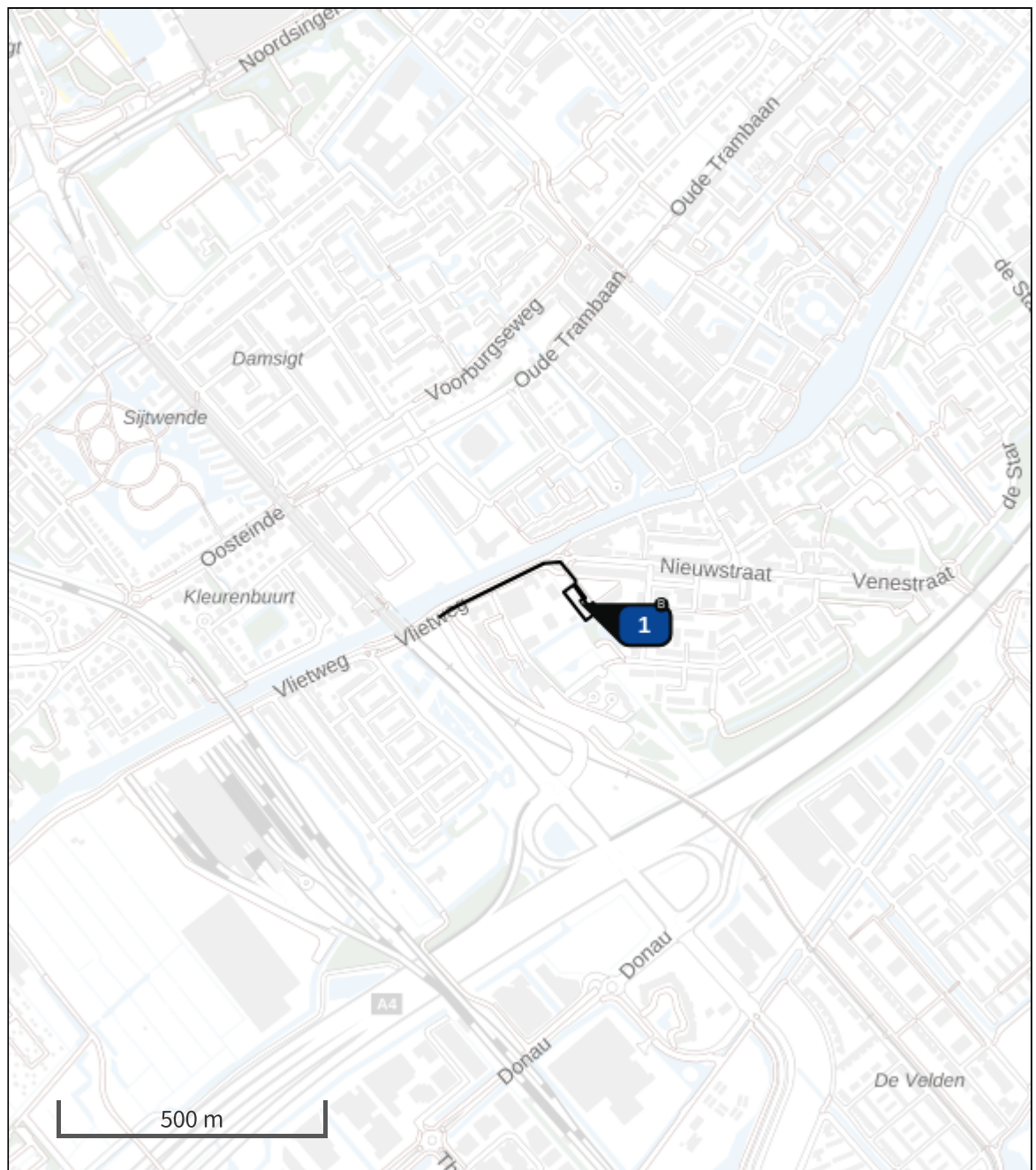
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Sloop-/bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Anders... Anders... Mobiele werktuigen	4,8 kg/j	144,9 kg/j
	Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	5,9 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
"Sloop-/bouwfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

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

Sloop-/bouwphase, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	144,9 kg/j
Locatie	X:86923,99	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	4,8 kg/j
	Y:454876,74	Spreiding	4 m		
Oppervlakte	0,16 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Bouwverkeer	Links	Rechts	NO _x	5,9 kg/j
Locatie	X:86813,92 Y:454931,25	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,6 kg/j
Lengte	349,08 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/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	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	7.590,0 /jaar			0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2.760,0 /jaar			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.0.1_20231106_3125d8b3c1

Database versie 2023.0.1_3125d8b3c1_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



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

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Peutz
Vlietweg 3,
2266 KA Leidschendam

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Vlietweg 3 Leidschendam
Gebruiksfas

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RXirCkogJxGS
09 november 2023, 12:33
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfas - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	0,6 kg/j	16,6 kg/j

Resultaten

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

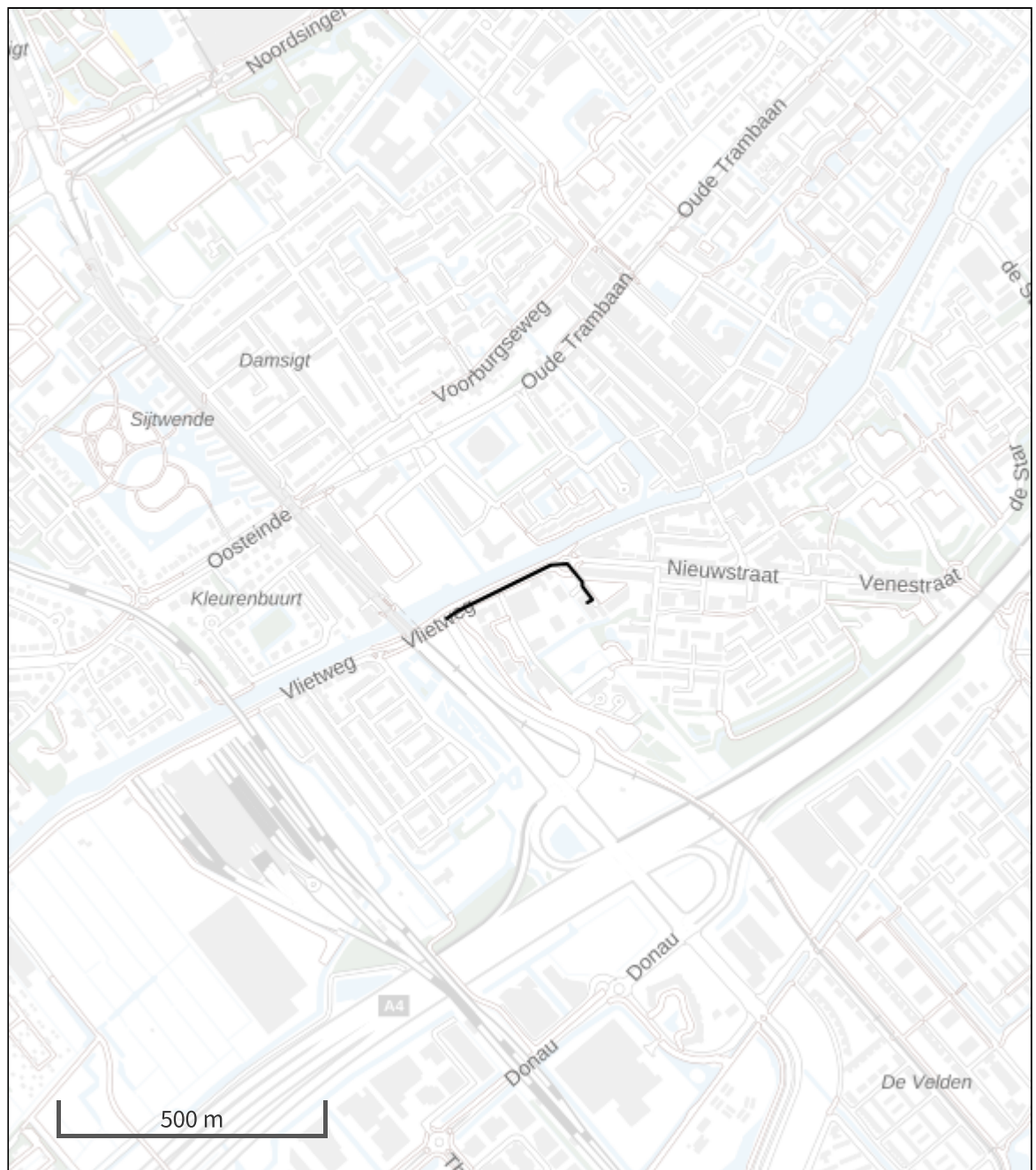
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Verkeersnetwerk	0,6 kg/j	16,6 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 "Gebruiksfase"
(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	-	-	-	-	-	-

Gebruiksfasen, Rekenjaar 2024

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer	Links	Rechts	NO _x	16,6 kg/j
Locatie	X:86813,92 Y:454931,25	Type scherm	-	-	NO ₂ 2,8 kg/j
Lengte	349,08 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,6 kg/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	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	386,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.0.1_20231106_3125d8b3c1

Database versie 2023.0.1_3125d8b3c1_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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