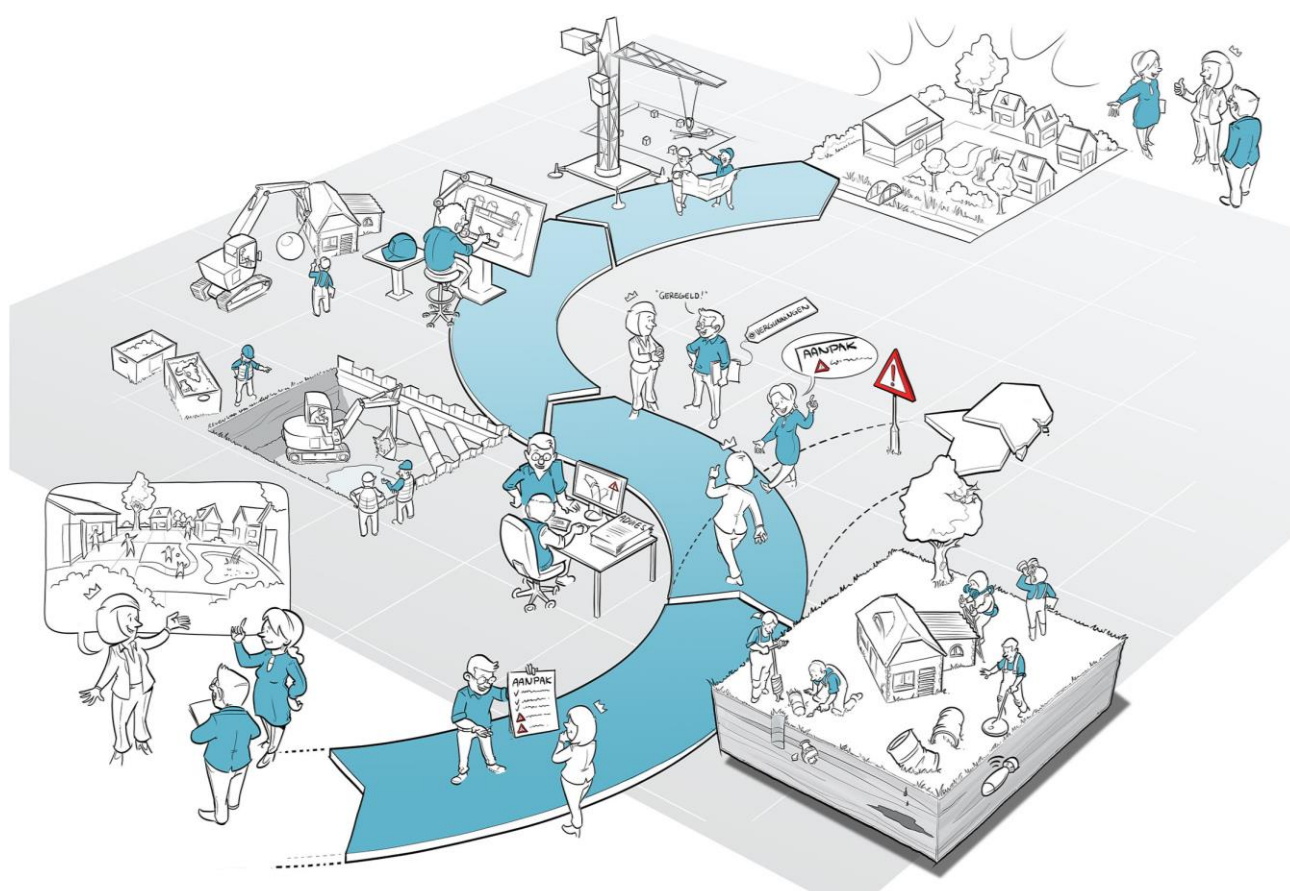




maakt ontwikkelen mogelijk

Stikstofonderzoek Lange Mare 79, Leiden



IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
's-Gravendijkseweg 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
Lange Mare 79, Leiden

Datum : 10 december 2024
Kenmerk : A4322-07/YKE/rap1
Auteur : Y.A. Kerkhoff BSc
Vrijgave : ing. N.S. Koops

Opdrachtgever : Gemeente Leiden
Dhr. M. Staverman

© 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.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Wettelijk kader	6
3.	Beoordeling planvoornemen	7
3.1	Bouwwerktuigen tijdens de bouwfase.....	8
3.2	Bouwfase (tijdelijk effect van 12 maanden – start: juni 2025)	8
3.3	AERIUS-modellen	12
4.	Rekenresultaten en conclusie projecteffect	13
5.	Bijlagen	14

1. Inleiding

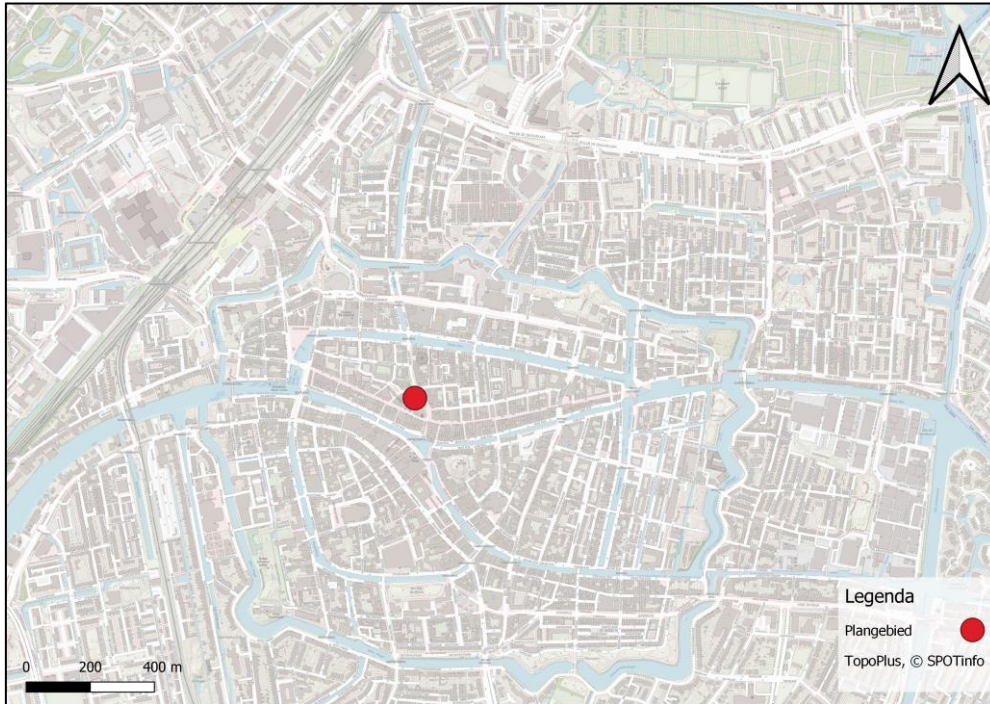
De Gemeente Leiden (hierna: opdrachtgever) is voornemens aan de Lange Mare 79 een overdekte fietsenstalling te realiseren op het maaiveld, met daarboven een zaal voor bijeenkomsten van het kerkgenootschap ter vervanging van de bestaande zaal op dezelfde locatie.

Voor het beoogde plan is een stikstofonderzoek nodig, omdat stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving liggen. Gezien geen losse sloopwerkzaamheden plaatsvinden is hier geen berekening voor benodigd. Een stikstofberekening is uitgevoerd voor de bouwfase. De uitbreiding zorgt niet voor aanvullend gebruik. Nieuwe stikstofemissies in de gebruiksfase zijn niet aan de orde.

In onderstaand figuur is een impressie van de huidige situatie weergegeven. Hierop is het plangebied te zien.



Figuur 1: Overzicht Plangebied



Figuur 2: Weergave locatie plangebied

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.

2. Wettelijk kader

De Omgevingswet (Ow) is in werking getreden op 1 januari 2024 en bevat alle wetten en regels over onze leefomgeving. Specifiek voor de bescherming van soorten en natuurgebieden geeft de wet uitvoering aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Voor het aspect stikstof is de wetgeving rondom natuurgebieden relevant. De Ow regelt de bescherming van natuurgebieden (Natura 2000) voor plannen en projecten. Voor projecten geldt onder de Ow een vergunningplicht (art. 5.1 lid 1) indien verslechterende of significant verstorende gevolgen niet uitgesloten kunnen worden (Bal art. 11.1), tenzij het gaat om een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen geval.

Onder de Omgevingswet is het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2023 actief. In dit programma worden maatregelen opgesteld ter vermindering van stikstofdepositie op stikstof gevoelige habitats, rekening houdend met de verwachte sociaal economische effecten en de weging van de haalbaarheid en betaalbaarheid van de maatregelen. Ook worden tussentijdse doelstellingen opgenomen inclusief een inspanningsverplichting om tijdig te voldoen aan de volgende gestelde doelen:

- a. In 2025 dient op ten minste 40% van de stikstofgevoelige habitats de kritische depositiewaarde (KDW) niet meer te worden overschreden;
- b. In 2030 dient op ten minste 50% van de stikstofgevoelige habitats de KDW niet meer te worden overschreden; en
- c. In 2035 dient op ten minste 74% van de stikstofgevoelige habitats de KDW niet meer te worden overschreden.

Voor plannen en projecten waarbij werkzaamheden plaatsvinden met stikstofemissies als gevolg, is één van de manieren om aan te tonen dat verslechterende of significant verstorende gevolgen uitgesloten kunnen worden, een stikstofberekening.

Onderliggende stikstofberekening is opgesteld met behulp van AERIUS Calculator versie 2024 en conform de 'Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2024' van BIJ12. De voornaamste wijzigingen ten opzichte van de vorige Calculator is het toevoegen van koude start bij wegverkeer.

Eventuele vervolgstappen

Bij een stikstofdepositie uitkomst boven 0,00 mol/ha/jr, oftewel een mogelijke verslechtering, hoeft niet altijd een vergunning te worden aangevraagd. Verschillende vervolgstappen bestaan om te bepalen of een nieuwe ontwikkeling daadwerkelijk een verslechtering tot gevolg heeft en of hier een eventuele vergunningplicht voor geldt. De eerstvolgende stap hierin is intern salderen.

Intern salderen

Met intern salderen wordt de stikstofdepositie die een plan veroorzaakt binnen het project/activiteit opgelost. Hierbij wordt bijvoorbeeld bij de bouw of uitbreiding van een pand gekeken of reeds op locatie al stikstofuitstoot aanwezig was en of deze uitstoot meer depositie veroorzaakt dan de nieuwe situatie.

Als intern salderen geen oplossing biedt kan met behulp van een ecologische voortoets onderzocht worden of (significante) verslechtering of significante verstorende gevolgen op Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.

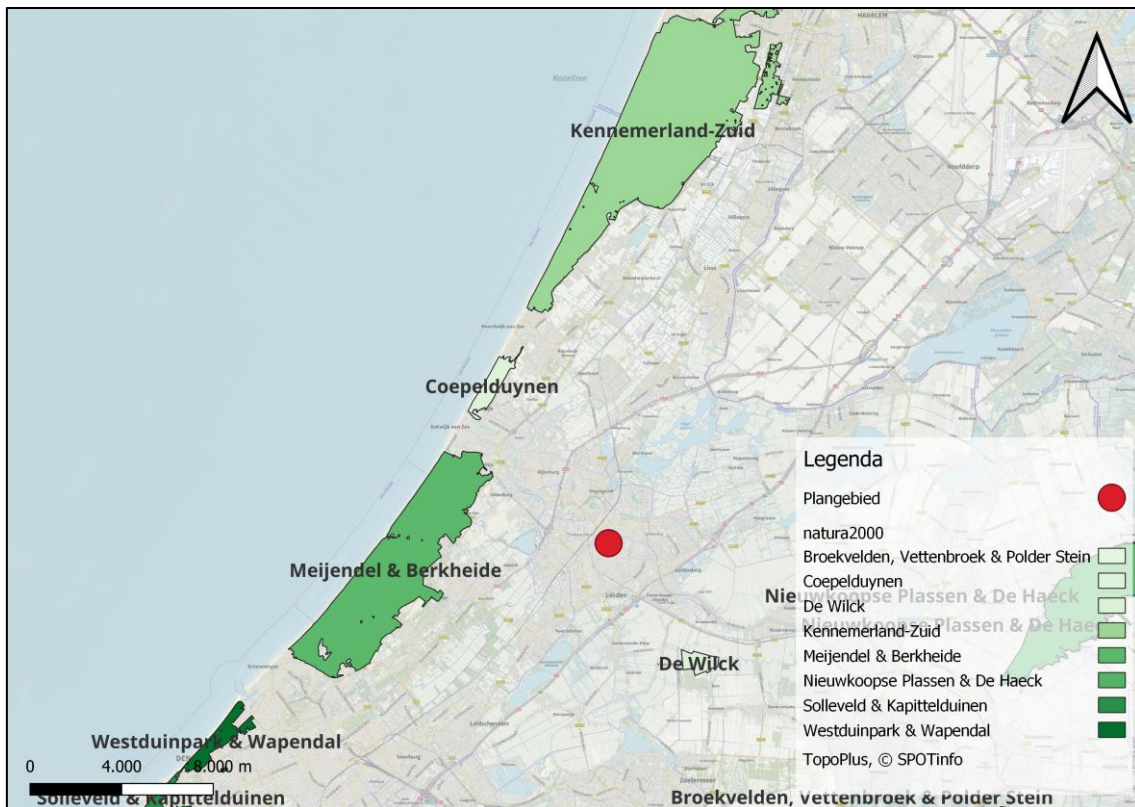
3. Beoordeling planvoornemen

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
De Wilck	5,6 kilometer	Niet Gevoelig
Meijendel & Berkheide	5,8 kilometer	Zeer Gevoelig
Coepelduynen	7,8 kilometer	Zeer Gevoelig
Kennemerland-Zuid	10,5 kilometer	Zeer Gevoelig

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 bouwfase van het planvoornemen doorgerekend.



Figuur 3: Uitsnede rondom het plangebied met de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden

3.1 Bouwwerktuigen tijdens de bouwfase

Bij het definiëren van de bronkenmerken voor mobiele werktuigen in de AERIUS Calculator wordt gekozen voor de sectorgroep Mobilele werktuigen en de specifieke sector Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning. Onder deze sectorgroep dient van de mobiele werktuigen de stageklasse te worden ingevoerd. Ook is het brandstofverbruik, het aantal draaiuren en het AdBlue verbruik per jaar benodigd.

Brandstofverbruik

Voor het brandstofverbruik wordt 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 belastingpercentage (35% tenzij anders aangegeven) en het vermogen (kW).

AdBlue verbruik

Het AdBlue verbruik is op basis van het ‘Eindrapport data onderzoek mobiele machines in Nederland’ (Dellaert, et al., 2021) berekend. In het eindrapport wordt uitgegaan van een verbruik van 7% AdBlue per liter diesel. Oftewel een fractie van 0,07 liter AdBlue per liter. In onderstaande berekening is uitgegaan van een fractie van 0,06 liter AdBlue voor mobiele werktuigen met een stageklasse IV en nieuwer, omdat het SCR-systeem in bouwwerktuigen pas optimaal werkt bij een warme motor.

Overeenkomstig de ‘Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2024’ van BIJ12 is rekening gehouden met het uitgangspunt dat de depositiebijdrage van een project wordt gemodelleerd over de aaneengesloten twaalf maanden waarin de depositie het hoogst is. De opdrachtgever geeft aan in juni 2025 te starten met de bouw. De bouwduur wordt geschat op 1 jaar. Op grond hiervan is in onderstaande tabel de planning van de bouw zoals ingevoerd in AERIUS weergegeven.

Tabel 2: Planning aanleg voor invoer AERIUS

Jaar	Fase	Termijn
2025	Bouw	12 maanden

3.2 Bouwfase (tijdelijk effect van 12 maanden – start: juni 2025)

De uit te voeren bouwwerkzaamheden bestaan uit het realiseren van een overdekte fietsenstalling met een zaal erboven, waarbij gebruik wordt gemaakt van houtskeletbouw.

De opdrachtgever zal werken volgens de eisen van het basis ambitieniveau zoals vastgesteld in de routekaart schoon en emissieloos bouwen. Het aantal draaiuren is gebaseerd op de uitvoer van vergelijkbare projecten.



Figuur 4: Beoogd Bouwvlak

Tabel 3: Benodigd materieel tijdens de bouwfase (2025)

Bron	Bouwjaar vanaf	Type motor	kW	Stageklasse	Brandstof verbruik [liter/uur]	Draai-uren	Brandstof Verbruik [liter/jaar]	Ad Blue gebruik (6%) [liter/jaar]
Heftruck	2014	Diesel	72	IV	7,48	8	60	3
Dumper	2014	Diesel	80	IV	8,25	6	50	3
Mobiele Kraan 5t	2014	Diesel	56	IV	5,94	24	143	8
Paalschroefmachine	2014	Diesel	100	IV	10,18	6	62	3
Trilstamper	2014	Diesel	2,8	IV	0,96	4	4	-
Knikhoogwerker	2014	Diesel	75	IV	7,77	12	94	5
Verreiker	2014	Diesel	92	IV	9,41	8	76	4

Wegverkeer tijdens de bouwfase

Tijdens de bouw wordt gebruik gemaakt van diverse transportbewegingen voor de aan- en afvoer van bouw materiaal, de mobiele bronnen en het personeel. Worstcase wordt aangenomen dat het sloop- en bouw materiaal met vrachtwagens van en naar de projectlocatie wordt gebracht. Hiervoor wordt uitgegaan van circa 12 vrachtwagens. Voor aan- en afvoer van de bouwwerktuigen wordt uitgegaan van 8 benodigde vrachtwagens. Voor aan- en afvoer van personeel wordt uitgegaan van gemiddeld 2 personenauto's en/of bestelbusjes per dag. Uitgaande van circa 200 werkdagen in een jaar zijn dit 400 auto's en/of bestelbusjes.

Tabel 4: Inzet verkeersbewegingen gedurende de bouwphase (2025)

Bron (verkeer)	Aantal voertuigen voor de hele bouwphase	Aantal bewegingen	Categorie
Vrachtwagens	20	40	Zwaar Verkeer
Bedrijfswagens en/of Personenauto's	400	800	Licht verkeer

Stationaire emissie wegverkeer bouwphase

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 bijlage 1 van de 'Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2024' van BIJ12 is de emissie voor de vrachtwagens bepaald, bij stationair draaien. Per vrachtwagen wordt uitgegaan van een laad/lostijd van 15 minuten (= 1/4 uur). Dit is de gemiddelde tijd die nodig is om een vrachtwagen te legen of vol te zetten. Uitgegaan is 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.

Worst-case is gekozen om de genoemde getallen in te voeren als jaargemiddelde.

Tabel 5: Emissie berekening stationair wegverkeer bouw (2025)

Zwaar wegverkeer	Emissie stationair	Tijd stationair in uren	Invoer in AERIUS
NO _x	92,4864 gram per uur	20 * ¼ = 5	0,4624 Kilogram NO _x per jaar
NH ₃	0,8976 gram per uur	20 * ¼ = 5	0,0045 Kilogram NH ₃ per jaar

Koude start wegverkeer

TNO en PBL stellen jaarlijks een set generieke emissiefactoren vast voor het wegverkeer in Nederland. De huidige AERIUS Calculator houdt rekening met de bevindingen en de laatste wetenschappelijke inzichten. Hierdoor is de koude start nu expliciet een eigen categorie in het rekenmodel. De reden hiervoor is dat de katalysator van een motor bij een koude start niet optimaal werkt, waardoor tijdelijk sprake is van een hogere emissie.

Conform de 'Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2024' van BIJ12 wordt rekening gehouden met de volgende gegevens:

- De koude start geldt enkel voor vertrekkend verkeer;
- Voertuigen die langer dan 2 uur met een stilstaande motor aanwezig zijn, tellen als koude start;
- Per situatie wordt gekeken of een lijn- of vlakbron beter aansluit bij de situatie; en
- Worstcase wordt rekening gehouden dat het effect van een koude start na gemiddeld 1 minuut is verdwenen.

De ingevoerde aantallen in Tabel 6 zijn afgeleid van de gegevens uit Tabel 4.

Deze zijn conform de 'Instructies gegevensinvoer AERIUS Calculator 2024' van BIJ12 gemodelleerd als vlakbron.

Tabel 6: Aantal voertuigen met koude start gedurende de gehele aanlegfase

Jaar	Bron	Voertuigen met koude start
2025	Zwaar verkeer	20
	Licht verkeer	400

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.

Lange Mare naar de Langegracht

Verkeer zal zich via de Lange Mare op de Langegracht bij de rest van het verkeer voegen. Uit de gegevens van het CIMLK is de verkeersintensiteit bepaald op de Langegracht ter plaatse van de kruising met de Lange Mare. Op dit segment zijn de volgende gegevens bekend:

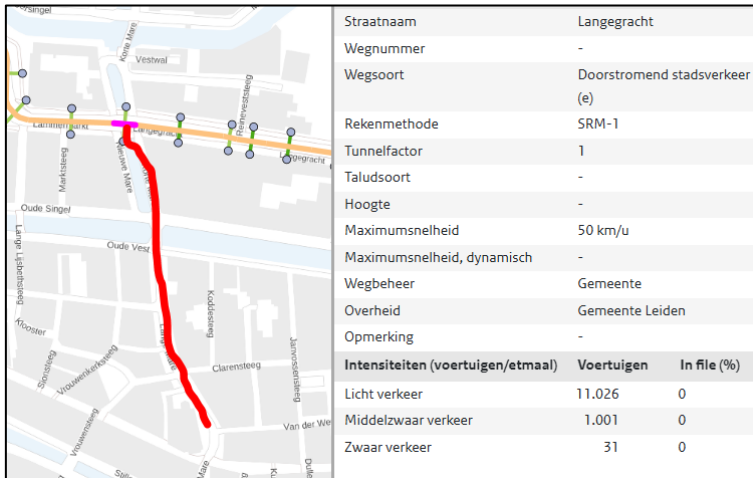
- 11.026 verkeersbewegingen licht verkeer per dag;
- 1.001 verkeersbewegingen middelzwaar verkeer per dag; en
- 31 verkeersbewegingen zwaar verkeer per dag.

Hieruit volgt dat:

- Een toename van $(800/200 =)$ 4 lichte verkeersbewegingen per dag in de gebruiksfase, zoals bepaald in Tabel 4, verhoudingswijs resulteren in een toename van circa $(4 / 11.026 \times 100 =)$ 0,036%; en
- Een tijdelijke toename van $(40/200 =)$ 0,2 zware verkeersbewegingen per dag in de aanlegfase, zoals bepaald in Tabel 4, resulteert verhoudingswijs in een toename van circa $(0,2 / 31 \times 100 =)$ 0,65%.

Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 wordt het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld bij enkele procenten. Met bovengenoemde percentages wordt hier aan voldaan.

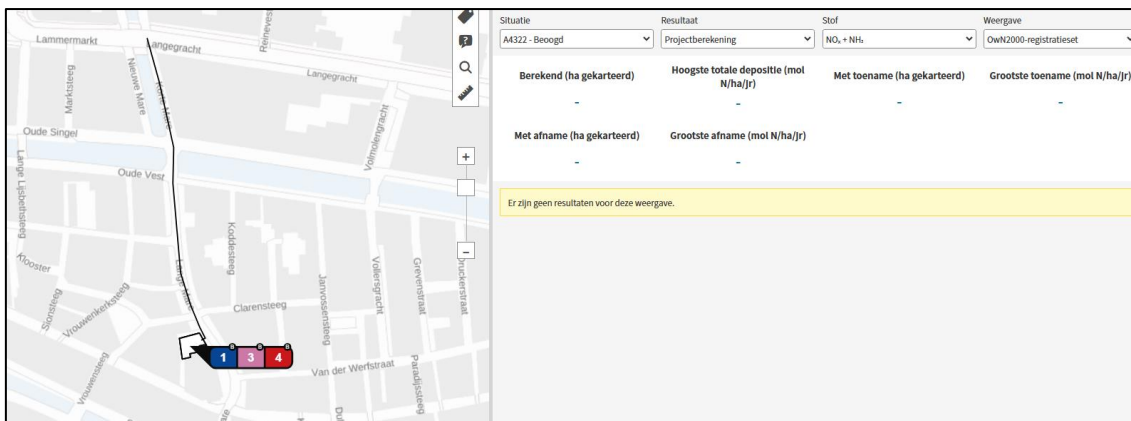
Op dit segment geldt een percentage van 0% voor filevorming. Dit leidt worstcase tot een invoer in de AERIUS Calculator waarbij een percentage van 1% wordt gebruikt voor het berekenen van de filevorming.



Figuur 5: Uitsnede met CIMLK input, route naar Lange Mare 79 in rood.

3.3 AERIUS-modellen

Voor de bouwfase zijn de gegevens ingevoerd in de AERIUS Calculator. Voor het rekenjaar is er uitgegaan van 2025.



Figuur 6: Uitsnede AERIUS Calculator bouwfase (2025)

4. Rekenresultaten en conclusie projecteffect

Het projecteffect is berekend met behulp van de AERIUS Calculator versie 2024. Hierbij is een berekening gemaakt voor de uitstoot van de bouwmachines en het verkeer in de aanlegfase.

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

Aangezien uit de analyse blijkt dat het projecteffect niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jr, geldt geen vergunningsplicht volgens Artikel 5.1, lid 1 (Ow). Een nader onderzoek naar stikstofdepositie is daarom niet nodig.

5. Bijlagen

- Bijlage 1. A4322-07 AERIUS_Bijlage – Lange Mare 79, Leiden – aanlegfase 2025
- Bijlage 2. A4322-07 AERIUS_Bijlage – Lange Mare 79, Leiden – aanlegfase 2025 – Extra beoordeling

Literatuurlijst

- TNO. (2021). *AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen.*
- Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van BIJ12. (2024). *Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024.*

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

IDDS B.V.
's Gravendijckseweg 37,
2201 CZ Noordwijk

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

A4322
A4322 Bouwfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RUD8t1SLp2eG
06 december 2024, 12:16
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

A4322 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	0,1 kg/j	5,7 kg/j


Resultaten

A4322 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

A4322 (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Stationaire Emissie Werktuigen Bouwfase	4,5 g/j	0,5 kg/j
3 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Werktuigen Aanlegfase	0,1 kg/j	4,5 kg/j
4 Verkeer Koude start: overig Koude Start Aanlegfase	23,5 g/j	0,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	4,0 g/j	0,1 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 salderingsituatie (S).



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "A4322" (Beoogd)
incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

A4322, Rekenjaar 2025

1 Anders... | Anders...

Naam	Stationaire Emissie	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	0,5 kg/j
	Werktuigen	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	4,5 g/j
	Bouwfase	Spreiding	0 m		
Locatie	X:93641,15 Y:464012,28				
Oppervlakte	0,04 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Wegverkeer Bouwfase			Links	Rechts	NO _x	0,1 kg/j
Locatie	X:93624,42 Y:464169,72			Type scherm	-	-	NO ₂ 27,9 g/j
Lengte	317,19 m			Hoogte	-	-	NH ₃ 4,0 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	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file			
Licht verkeer	Voorgescreven factoren	800,0 /jaar		1,0 %			
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgescreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgescreven factoren	40,0 /jaar		1,0 %			
Busverkeer	Voorgescreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %			

3 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Werktuigen	NO _x	4,5 kg/j			
	Aanlegfase	NH ₃	0,1 kg/j			
Locatie	X:93641,15 Y:464012,28					
Oppervlakte	0,04 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Heftruck	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	60 l/j	8 u/j	3 l/j	NO _x	0,6 kg/j
					NH ₃	14,4 g/j
Dumper	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	50 l/j	6 u/j	3 l/j	NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	12,0 g/j
Mobiele kraan 5t	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	143 l/j	24 u/j	8 l/j	NO _x	1,2 kg/j
					NH ₃	34,3 g/j
Paalschroefmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	62 l/j	6 u/j	3 l/j	NO _x	0,7 kg/j
					NH ₃	14,9 g/j
Trilstamper	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	4 l/j	4 u/j		NO _x	0,1 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Knikhoogwerker	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	94 l/j	12 u/j	5 l/j	NO _x	0,9 kg/j
					NH ₃	22,6 g/j
Verreiker	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	76 l/j	8 u/j	4 l/j	NO _x	0,7 kg/j
					NH ₃	18,2 g/j

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude Start	NO _x	0,6 kg/j
	Aanlegfase	NH ₃	23,5 g/j
Locatie	X:93641,15 Y:464012,28		
Oppervlakte	0,04 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	400,0 /jaar		
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar		
Zwaar vrachtverkeer	20,0 /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 2024.0.1_20241009_75e59949f9

Database versie 2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

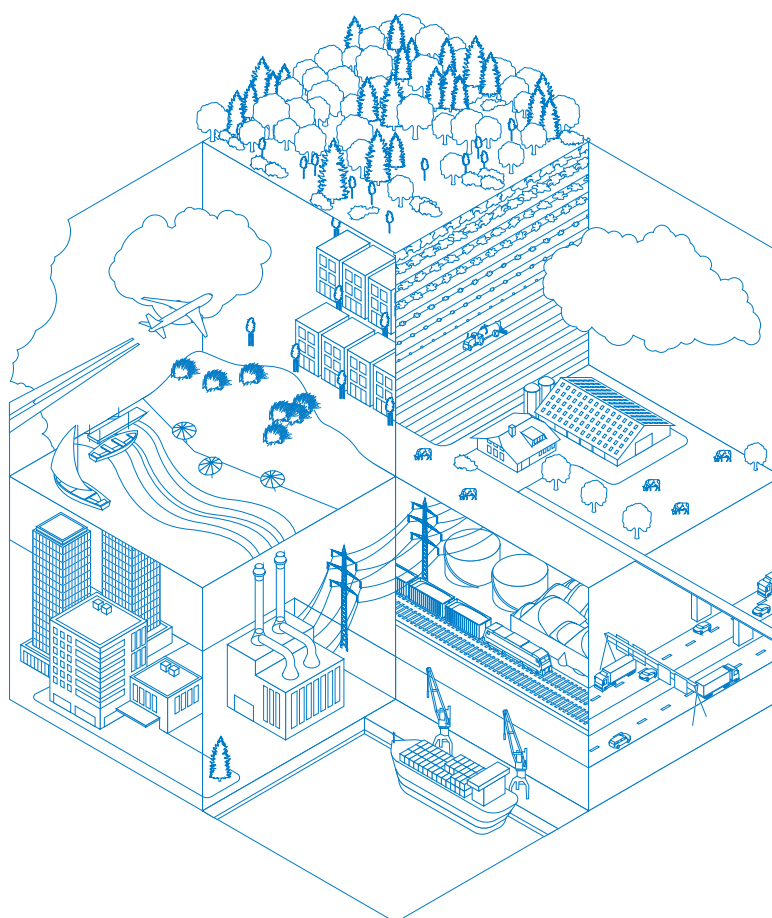
<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage projectberekening

Hulpmiddel beoordeling hexagonen met een hersteldoel

AERIUS kenmerk Projectberekening: RUD8t1SLp2eG

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



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

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



Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

IDDS B.V.

's Gravendijckseweg 37,
2201 CZ Noordwijk

Bijbehorende projectberekening

Omschrijving projectberekening

AERIUS kenmerk projectberekening

Datum projectberekening

A4322

RUD8t1SLp2eG

06 december 2024, 12:16

Totale emissie

A4322 - Beoogd

Rekenjaar

2025

Emissie NH₃

0,1 kg/j

Emissie NO_x

5,7 kg/j



Resultaten hexagonen met hersteldoel situatie "A4322" (Beoogd) incl.
saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.



Disclaimer

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

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van
AERIUS versie 2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie 2024_75e59949f9_calculator_nl_stable
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://link.aerius.nl/website>