



## **Woningbouw Vlietweg 2 te Santpoort-Noord**

*Onderzoek stikstofdepositie*



## **Woningbouw Vlietweg 2 te Santpoort-Noord**

### *Onderzoek stikstofdepositie*

opdrachtgever 1828-IV b.v.  
rapportnummer O 16643-8-RA-009  
datum 11 juli 2023  
referentie KvdN/IKa/CJ/O 16643-8-RA-009  
verantwoordelijke ir. K.V. van der Nat  
opsteller MSc I.H. Kalverboer  
+31 85 8228758  
i.kalverboer@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

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Plangebied en de beoogde ontwikkeling</b>	<b>5</b>
2.1	Ligging plangebied	5
2.2	De beoogde ontwikkeling	5
<b>3</b>	<b>Wet- en regelgeving</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Uitgangspunten</b>	<b>8</b>
4.1	Algemeen	8
4.2	Referentiesituatie	8
4.3	Toekomstige situatie	8
4.4	Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden	11
4.5	Modelvorming	11
<b>5</b>	<b>Resultaten en beoordeling</b>	<b>12</b>
5.1	Algemeen	12
5.2	Gebruiksfase	12
5.3	Aanleg-/bouwfase	12
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>13</b>

## 1 Inleiding

Het voornemen bestaat een appartementencomplex te realiseren ter plaatse van de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Dit appartementencomplex is specifiek gericht op starters en jongeren tussen de 18 en 28 jaar.

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. 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 bevindt zich aan de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich het stadscentrum van Haarlem. Ten westen van het plangebied is de N208 gelegen. In figuur 1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven. Ter plaatse van het plangebied is in de huidige situatie sprake van grasland.

f1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



### 2.2 De beoogde ontwikkeling

Het voornemen bestaat ter plaatse van het plangebied een appartementencomplex te realiseren. Het ontwerp voor de beoogde ontwikkeling omvat thans maximaal zes bouwlagen en in totaal maximaal 200 woningen. In figuur 2 wordt een impressie gegeven van de lay-out van de beoogde ontwikkeling. Hierbij worden ook de beoogde parkeerplaatsen op eigen terrein weergegeven.

De beoogde ontwikkeling valt binnen het concept '1828'. Hierbij richt de beoogde ontwikkeling zich voornamelijk op eenpersoonshuishoudens en dan specifiek op jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Dit betreft vooral starters en jongeren in het laatste jaar van hun studie. Voor deze groep is het thans moeizaam een passende betaalbare woning te vinden. Er is namelijk sprake van een groot tekort aan betaalbare huurwoningen voor jongeren in deze leeftijdscategorie. De goede bereikbaarheid, in combinatie met de nabijheid tot Haarlem, maakt dit een goede locatie voor woningbouw voor deze doelgroep.

f2 *Impressie lay-out bebouwing*



### 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 vastgelegd.<sup>1</sup> Momenteel geldt bij alle activiteiten met een kans op een (significant) negatief effect een vergunningplicht in het kader van de Wnb.

<sup>1</sup> Met uitzondering van extern salderen met bedrijven met dier- en fosfaatrechten.

## 4 **Uitgangspunten**

### 4.1 **Algemeen**

De referentiesituatie (feitelijke en planologisch legale situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan) en de toekomstige situatie worden in beeld gebracht. De toekomstige situatie bestaat daarbij uit zowel een aanleg-/bouwphase als gebruiksfase.

### 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 grasland. Dit was eveneens aan de orde ten tijde van de aanwijzing<sup>2</sup> van de voor deze studie relevante natuurgebieden.

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 hier gelijk aan.

In de referentiesituatie is sprake van grasland. Worst-case worden de emissies ten gevolge van mogelijke (agrarische) activiteiten en het onderhoud van de gronden (grasmaaien e.d.) vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

### 4.3 **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<sub>x</sub>/NH<sub>3</sub> als gevolg van verkeersbewegingen met fossiele brandstof aangedreven motorvoertuigen;
- emissie van activiteiten/processen binnen het plangebied.

Voorafgaand aan de gebruiksfase is sprake van de sloop-/bouwphase welke tevens een (relatief kortdurende) emissie van stikstof kent. Hierna wordt de emissie voor deze fases in beeld gebracht.

2 Voor de relevante Natura 2000-gebieden gelden verschillende aanwijzingsdata. Deze data bevinden zich tussen 1994 en 2004.



#### 4.3.1 Aanleg-/bouwfase

Thans is het opstellen van het bestemmingsplan aan de orde waarmee de beoogde ontwikkeling van woningbouw mogelijk wordt gemaakt. In deze fase is nog geen gedetailleerde informatie aangaande de emissies als gevolg van de aanleg-/bouwfase beschikbaar. De aanleg-/bouwfase zal naar verwachting in oktober 2023 van start gaan. De bouwfase zal circa 1,5 jaar in beslag nemen.

In het kader van de planologische procedure voor het bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat sprake is van een uitvoerbaar plan. Gezien de korte afstand tot het Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' is het reeds bekend dat sprake is van een enigszins beperkende situatie wat stikstofdepositie betreft. Dit betekent dat – om een relevante emissie aan stikstofdepositie te voorkomen – de emissie als gevolg van de aanleg-/bouwfase sterk beperkt moet worden. In voorliggende situatie zal daarom naar alle verwachting sprake zijn van modulair bouwen. Dit is een bouwwijze waarbij grote delen van een gebouw in een fabriek worden gebouwd. Deze modules zijn doorgaans gebruiksklaar en kunnen met een (elektrische) hijskraan geplaatst worden. Ten opzichte van reguliere bouw is hiermee ter plaatse van de bouwlocatie sprake van de inzet van veel minder materieel. Bovendien wordt aangestuurd om vrijwel enkel elektrisch materieel in te zetten. Hiermee komt de emissie als gevolg van de inzet van materieel naar verwachting vrijwel geheel te vervallen.

Voor de emissie als gevolg van de verkeersbewegingen als gevolg van aanleg-/bouwfase is 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. Onderstaand wordt dit nader toegelicht.

##### *Verkeersbewegingen*

Per appartement kan rekening gehouden worden met 55 verkeersbewegingen van licht verkeer en 20 verkeersbewegingen van zwaar verkeer. Uitgaande van een bouwtijd van 1,5 jaar resulteert dit in 7.333 en 2.667 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 State<sup>3</sup> 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.

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

Het overgrote deel van het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal naar verwachting van en naar het plangebied rijden via de N208. De voertuigen zullen via het direct ten zuiden gelegen parkeerterrein rijden. Op het moment dat het verkeer op de Vlietweg<sup>4</sup> is beland, die als een drukke weg kan worden aangemerkt, wordt aangenomen dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer – zeker gezien de relatief beperkte hoeveelheid bouwverkeer per dag – verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het bouwverkeer is gemodelleerd tot het midden van het plangebied. Naar verwachting zullen niet alle voertuigen deze gehele route afleggen. Daarbij is bovendien vanuit een worst case benadering voor alle verkeersbewegingen uitgegaan van een stagnatiefactor van 15% in file.

#### *Activiteiten binnen het plangebied – inzet materieel*

Gezien de bouwwijze en de inzet van elektrisch materieel, is geen sprake van een relevante emissie aan stikstofhoudende verbindingen als gevolg van de inzet van materieel tijdens de aanleg-/bouwfase.

#### 4.3.2 Gebruiksfase

##### *Verkeersbewegingen*

De beoogde ontwikkeling kent een verkeersaantrekkende werking, waardoor sprake zal zijn van de emissie van NO<sub>x</sub> ten gevolge van verkeersbewegingen. Door Goudappel is een mobiliteitsplan (bijlage 1) opgesteld waarin de maximaal te verwachten verkeersgeneratie – op basis van het aantal benodigde parkeerplaatsen – wordt aangegeven. Voor reguliere parkeerplaatsen wordt per parkeerplaats 4,5 verkeersbewegingen per etmaal aangehouden en voor parkeerplaatsen voor deelauto's worden per parkeerplaats 9 verkeersbewegingen per etmaal aangehouden. Uitgaande van 92 reguliere parkeerplaatsen en 4 parkeerplaatsen voor deelauto's, resulteert dit in een verkeersgeneratie van 450 verkeersbewegingen per etmaal. Dit zal met name lichte verkeersbewegingen betreffen aangezien vrachtverkeer conform het CROW verwaarloosbaar is voor woongebieden. In voorliggende situatie is echter vanuit een worst case benadering in aanvulling op de lichte verkeersbewegingen uitgegaan van 2 middelzware voertuigbewegingen per etmaal. Daarbij is vanuit een worst case benadering voor alle verkeersbewegingen uitgegaan van een stagnatiefactor van 15% in file.

De parkeerplaatsen binnen het plangebied bevinden zich aan de oostzijde van het plangebied. Daarnaast zal mogelijk door de toekomstige bewoners/bezoekers gebruikgemaakt worden van het direct ten zuiden gelegen parkeerterrein. De ontsluiting van het plangebied loopt via dit parkeerterrein. Het overgrote deel van het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal naar verwachting van en naar het plangebied rijden via de N208. Op het moment dat het verkeer bij een op-/afrit van de N208 is beland, die als een drukke weg kan worden aangemerkt, wordt aangenomen dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer zeker verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

<sup>4</sup> Het bouwverkeer is eerder in het heersende verkeersbeeld opgenomen dan het verkeer in de gebruiksfase. De hoeveelheid verkeer als gevolg van de aanleg-/bouwfase is namelijk per etmaal vele malen lager dan het verkeer in de gebruiksfase.

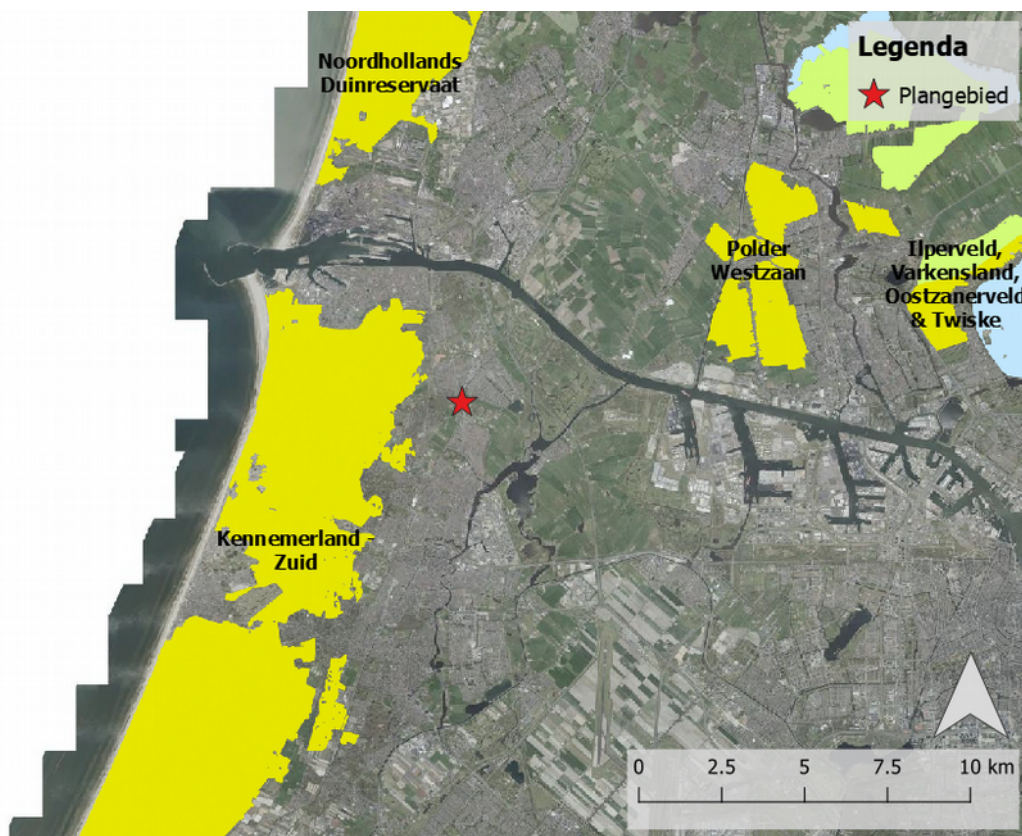
## Activiteiten binnen het plangebied

De beoogde ontwikkeling zal niet op aardgas worden aangesloten, waarmee geen sprake is van de emissie van NO<sub>x</sub> vanuit de ontwikkeling.

## 4.4 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 stikstof gevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Kennemerland-Zuid' en is op circa 1,4 kilometer van het plangebied gelegen. In figuur 3 wordt de ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden weergegeven.

f3 Ligging Natura 2000-gebieden (bron luchtfoto: Google Earth)



## 4.5 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 2022. In het model is het jaar 2023 als rekenjaar voor de aanleg-/bouwphase en 2025 als rekenjaar voor de gebruiksfase, gehanteerd.

De volledige invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2.

## 5 Resultaten en beoordeling

### 5.1 Algemeen

De stikstofdepositie in de toekomstige situatie is vergeleken met de stikstofdepositie in de referentiesituatie. Opgemerkt wordt dat in de referentiesituatie ter plaatse van het plangebied geen sprake is van activiteiten die een relevante emissie aan stikstofhoudende verbindingen kennen.

De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 2.

### 5.2 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar. Ten opzichte van de referentiesituatie is hiermee geen sprake van een relevante toename aan stikstofdepositie.

### 5.3 Aanleg-/bouwfase

Uitgaande van de inzet van modulair bouwen en de inzet van elektrisch materieel is geen sprake van een toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden.

Opgemerkt wordt dat indien het niet redelijkerwijs mogelijk blijkt om de emissies aan stikstofhoudende verbindingen toereikend te reduceren een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd zal moeten worden. In dit geval zal een Passende Beoordeling uitgevoerd moeten worden. Hierbij wordt beoordeeld of de stikstofdepositie – die aan de orde is als gevolg van de aanleg-/bouwfase – een risico vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen zoals deze voor elk Natura 2000-gebied zijn bepaald. Indien uit een dergelijke ecologische beoordeling volgt dat er geen risico bestaat op de aantasting van natuurwaarden dan kan een vergunning worden verleend. Het is daarbij ook mogelijk om de negatieve effecten te compenseren door gebruik te maken van de stikstofruimte die ontstaat door beëindiging van activiteiten op een andere locatie. Dit heet ook wel extern salderen.

Het is bovendien van belang om op te merken dat de emissies ten gevolge van de aanleg-/bouwfase tijdelijk zijn en daarmee geen permanente of herhaaldelijke bijdrage aan stikstofdepositie in de toekomstige situatie leveren.

## 6 Conclusie

Uit voorliggend onderzoek volgt dat er ten gevolge van de gebruiksfase van de toekomstige situatie 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 gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling.

Voor de aanleg-/bouwphase is echter sprake van een enigszins beperkende situatie wat de emissie van stikstofhoudende verbindingen betreft. Uitgaande van de inzet van modulair bouwen en de inzet van elektrisch materieel is echter geen sprake van een toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden.



(i.o.)

Zoetermeer,

Dit rapport bevat 13 pagina's en 2 bijlagen.



**Bijlage 1**

**Mobiliteitsplan**

# Mobiliteitsplan Project 1828 Santpoort Noord



Opdrachtgever	1828 BV
Titel rapport	Mobiliteitsplan project 1828 Santpoort Noord
Kenmerk	015367.20230629.R1.03
Datum publicatie	5 juli 2023
Projectleider Goudappel	Tjitte Prins
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 5-7-23



# Inhoudsopgave

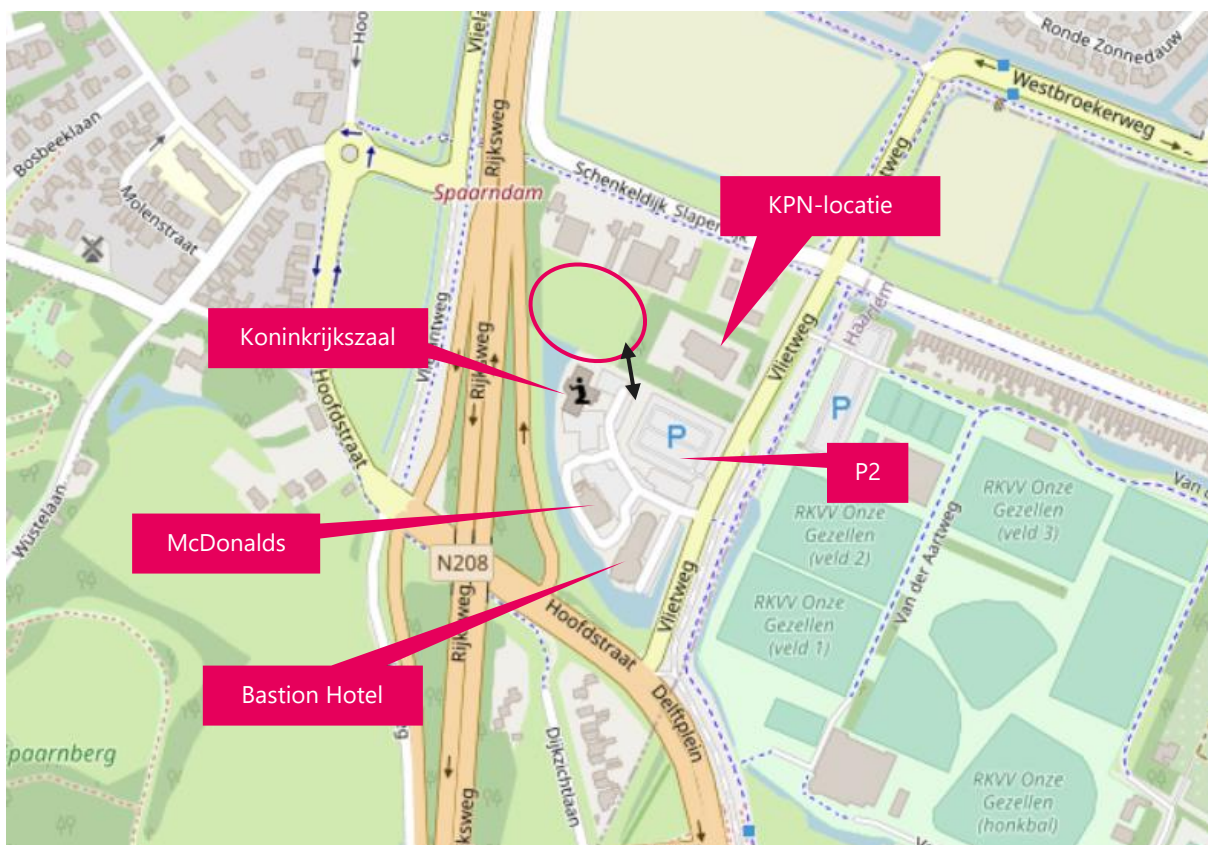
<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord	1
1.2 Beschrijving omgeving	3
1.3 Doel mobiliteitsplan	6
<b>2. Parkeerbeleid</b>	<b>7</b>
<b>3. Bepalen parkeerbehoefte</b>	<b>9</b>
3.1 Parkeerbehoefte – auto	9
3.2 Parkeerbehoefte - fiets	12
<b>4. Verkeersgeneratie en ontsluiting</b>	<b>14</b>
4.1 De verkeersgeneratie van het plan	14
4.2 Ontsluiting	15

# 1. Inleiding

Dit rapport bevat een mobiliteitsplan voor de ontwikkeling van een woonlocatie voor jongeren aan de Vlietweg in Santpoort Noord. Deze inleiding schetst de achtergrond van deze ontwikkeling en de ligging van het plangebied in haar omgeving. Daarnaast is de huidige parkeersituatie beschreven en het doel van dit mobiliteitsplan nader toegelicht (paragraaf 1.3).

## 1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord

1828 BV ontwikkelt woonlocaties voor jongeren: de doelgroep van 18 tot 28 jaar. Het plan is om voor deze doelgroep woonruimte te creëren aan de Vlietweg in Santpoort Noord, gemeente Velsen.



Figuur 1.1: Locatie van het plan 1828 (omcirkeld)

Het plan 1828 bevat 200 appartementen als volgt verdeeld:

type	omvang m <sup>2</sup> gbo	aantal
type A appartementen	24,2	171
type C appartementen	48,8	29
totaal		200

Tabel 1.1: Programma Plan 1828 Santpoort Noord

Het voornemen is het plangebied te ontsluiten via de bestaande parkeerplaats P2 en gebruik te maken van de bestaande aansluiting op de Vlietweg, zie figuur 1.1. Deze keuze heeft een aantal voordelen, zoals het feit dat het plan naar het zuiden gericht is en er geen extra ontsluiting/oversteek op/van de Vlietweg plaats hoeft te vinden. Tevens biedt dit de mogelijkheid om de bebouwing in zuidelijke richting te verplaatsen, conform de verzoeken van omwonenden. Ten noorden van het plangebied liggen bedrijfshallen met woningen aan de Slaperdijk.



Figuur 1.2: Aansluiting van P2 op de Vlietweg (boven) en de nabij gelegen aansluiting van het Bastion Hotel en MacDonalds (onder)

Ten oosten van het gebouw zijn 29 tot 31 parkeerplaatsen ontworpen<sup>1</sup> en fietsenstallingen met plaats voor 238 fietsen en 20 scooters. In dit rapport wordt nader ingezoomd op de parkeerbehoefte van het plan.



Figuur 1.3: Ontwerp van het plan 1828

## 1.2 Beschrijving omgeving

Het plan 1828 ligt bij de Vlietweg, achter een KPN-locatie. In de directe omgeving zijn meerdere functies gevestigd:

- McDonalds met een McDrive.
- Bastion-hotel.
- Koninkrijkszaal van de Jehova's getuige.
- Parkeerplaats P2 met 128 parkeerplaatsen.

<sup>1</sup> Dit aantal hangt af hoeveel trafo's er bij het gebouw dienen te komen: bij één trafo kunnen hier 31 pp worden gerealiseerd, bij twee trafo's is dit 29. In dit rapport wordt zekerheidshalve uitgegaan van de realisatie van 29 parkeerplaatsen.



*Figuur 1.4: De huidige aantakking van de parkeerplaats P2 op de Vlietweg*

### **Parkeeronderzoek P2**

Het parkeerterrein P2 heeft momenteel 128 parkeerplaatsen en draagt het teken van McDonalds, maar de locatie wordt nauwelijks door klanten van deze keten gebruikt. Op P2 is een fysieke hoogtebeperking opgenomen om te voorkomen dat het wordt gebruikt als vrachtwagen parkeerplaats.

P2 heeft een overloopfunctie voor de sportvelden aan de overzijde van de Vlietweg: als de parkeerplaatsen bij de sportvelden vol zijn, wordt P2 gebruikt. Om zicht te krijgen op het daadwerkelijk gebruik van de parkeerplaats P2 zijn een parkeeronderzoek gehouden:

- Op twee weekenden in september 2021. Dit waren weekenden waarin de sportvelden volop werden gebruikt.
- Op diverse dagen en tijdstippen in de periode 5 - 10 april en 10 - 15 mei 2022.

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn weergegeven in de tabel 1.2 op de volgende pagina.

moment	bezet	onbezet	bezettingsgraad
Zaterdag 11 sept. 2021, 10.00 uur	35	93	27%
Zaterdag 11 sept. 2021, 15.00 uur	20	108	16%
Zondag 12 sept. 2021, 10.00 uur	3	125	2%
Zaterdag 18 sept. 2021, 10.00 uur	20	108	16%
Zaterdag 18 sept. 2021, 15.00 uur	32	96	25%
Zondag 19 sept. 2021, 10.00 uur	14	114	11%
Dinsdag 5 april 2022, 12.00 uur	1	127	1%
Woensdag 6 april 2022, 16.00 uur	2	126	2%
Woensdag 6 april 2022, 17.00 uur	3	125	2%
Woensdag 6 april 2022, 18.00 uur	4	124	3%
Woensdag 6 april 2022, 19.00 uur	12	116	9%
Woensdag 6 april 2022, 20.00 uur	17	111	13%
Woensdag 6 april 2022, 21.00 uur	17	111	13%
Zaterdag 9 april, 2022, 10.30 uur	8	120	6%
Zaterdag 9 april 2022, 12.30 uur	9	119	15%
Zaterdag 9 april 2022, 14.30 uur	24	104	19%
Zondag 10 april 2022, 10.30 uur	7	121	5%
Zondag 10 april 2022, 12.30 uur	9	119	7%
Zondag 10 april 2022, 14.30 uur	17	111	13%
Zondag 10 april 2022, 20.30 uur	6	122	5%
Dinsdag 10 mei 2022, 12.00 uur	0	128	0%
Woensdag 11 mei 2022, 16.00 uur	3	125	2%
Woensdag 11 mei 2022, 17.00 uur	9	119	7%
Woensdag 11 mei 2022, 18.00 uur	6	122	5%
Woensdag 11 mei 2022, 19.00 uur	8	120	6%
Woensdag 11 mei 2022, 20.00 uur	9	118	7%
Woensdag 11 mei 2022, 21.00 uur	18	110	14%
Zaterdag 14 mei 2022, 10.30 uur	9	119	7%
Zaterdag 14 mei 2022, 12.30 uur	19	109	15%
Zaterdag 14 mei 2022, 14.30 uur	21	107	9%
Zondag 15 mei 2022, 10.30 uur	11	117	9%
Zondag 15 mei 2022, 12.30 uur	17	111	13%
Zondag 15 mei 2022, 14.30 uur	9	119	17%
Zondag 15 mei 2022, 20.30 uur	5	123	4%

Tabel 1.2: Resultaten parkeeronderzoek september 2021 en mei 2022

De hoogste totale bezetting van de openbare parkeerplaats P2 was op zaterdag 11 september 2021 - 10 uur met 35 plaatsen in gebruik. De bezettingsgraad was toen 27%. Er zijn dan nog 93 plaatsen vrij. Uitgaande van een bezettingsgraad van 85% is er dan een **restcapaciteit van 73 plaatsen**. Op alle andere momenten is de restcapaciteit hoger.

### 1.3 Doel mobiliteitsplan

Doel van dit mobiliteitsplan is om te komen tot een passende parkeeroplossing (auto en fiets) voor het project 1828 Santpoort Noord. Deze oplossing dient te voldoen aan de volgende doelstellingen:

- Het parkeeraanbod dient passend te zijn bij de parkeerbehoefte van de verschillende functies in het project.
- Er dient geen parkeeroverlast op te treden voor de omgeving.
- Er wordt geen overmaat aan parkeerplaatsen gerealiseerd, want dit geeft extra kosten en een overmaat aan verhard oppervlakte.

## 2. Parkeerbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft het parkeerbeleid dat gemeente Velsen hanteert. Dit gaat over de parkeernormen, aanwezigheidspercentages ter berekening van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de regels voor toepassing van deelmobiliteit.

### Parkeernormen

De gemeente Velsen heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2022. Met haar beleid sluit de gemeente aan bij de kencijfers parkeren van het CROW en heeft deze vertaald naar de lokale situatie. Het plangebied ligt in 'Schil centrum'.

In de nota Parkeernormenbeleid heeft de gemeente de volgende normen opgenomen voor gestapelde woningen:

categorie	P-norm	bewoners	bezoekers	fietsparkeren
Koop, klein (< 65 m <sup>2</sup> bvo)	1,0	0,7	0,3	2
huur vrije sector	1,2	0,9	0,3	3
sociale huur	0,8	0,5	0,3	2
kamerverhuur zelfstandig	0,5	0,3	0,2	1

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Velsen voor gestapelde woningen (voor fietsen is sprake van kentallen)

Opvallend is dat in het beleid van de gemeente er geen onderscheid is naar grootte voor de huurappartementen vrije sector, maar wel bij de koopappartementen. In dit project vallen de 29 grotere appartementen (48,8 m<sup>2</sup> gbo) formeel onder 'huur vrije sector', maar de oppervlakte is nogal wat kleiner dan de grenswaarde van de kleine koopappartementen, waarvoor een lagere parkeernorm geldt. Zekerheidshalve wordt uitgegaan van 'huur vrije sector'.

Voor de 166 eenkamerappartementen (type A) wordt daarom de norm toegepast van 'kamerverhuur zelfstandig', mede omdat bij de doelgroep (eenpersoonshuishoudens, 18 tot 28 jarigen) sprake is van een lager autobezit dan gemiddeld<sup>2</sup>.

Voor wonen wordt in de Nota Parkeerbeleid 100 meter als een maximaal acceptabele loopafstand gehanteerd naar de parkeerplaats. Voor bezoekers geldt een loopafstand van 100-250 meter.

<sup>2</sup> Zo ligt het autobezit voor bewoners van eenpersoonshuishoudens in Velsen gemiddeld op 0,51 auto/huishouden en voor woningen tot 50 m<sup>2</sup> gbo is het autobezit gemiddeld 0,31 auto/huishouden (bron CBS 2022). Te verwachten valt dat dit voor de doelgroep vanwege de jonge leeftijd nog lager uitvalt.



Bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is dubbelgebruik door bewoners en bezoekers mogelijk en mag rekening worden gehouden met de volgende aanwezigheidspercentages:

categorie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	za-middag	za-avond	zo-middag
wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages Nota Parkeernormenbeleid 2022

### Deelauto's

In de nota Parkeernormenbeleid geeft de gemeente aan dat door het plaatsen van deelauto's vier reguliere autoparkeerplaatsen kunnen worden vervangen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk.

# 3. Bepalen parkeerbehoefte

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte van het Plan bepaald voor auto (3.1) en fiets (3.2).

## 3.1 Parkeerbehoefte – auto

Alle te realiseren appartementen vallen volgens het beleid van de gemeente in de categorie zeer klein. Toepassing van de gemeentelijke parkeernormen levert de volgende bruto parkeerbehoefte op:

type	aantal	P-norm	P-behoefte
bewoners A app (kamer, zelfstandig)	171	0,3	51,3
bewoners C app (huur, vrije sector)	29	0,9	26,1
bezoekers A app (kamer, zelfstandig)	171	0,2	34,2
bezoekers C app (huur, vrije sector)	29	0,3	8,7
<b>totaal</b>			<b>120,3</b>

Tabel 3.1: Toepassing parkeernorm gemeente Velsen

Toepassing van de parkeernormen van de gemeente Velsen levert een bruto parkeerbehoefte van 120 parkeerplaatsen op, waarvan 77,4 voor bewoners en 42,9 voor bezoekers. Bij het toepassen van de normen van kleine koopappartementen (i.p.v. huur vrije sector), voor de C-appartementen zou het totaal 6 pp lager uitvallen.

### Toepassen deelauto's

De ontwikkelaar is voornemens deelvervoer in te zetten, mede omdat de verwachting is dat een groot deel van de jonge doelgroep geen auto bezit en incidenteel een auto nodig heeft. Hierdoor is de noodzaak voor bewoners om een eigen auto aan te schaffen lager. Voor het bepalen van het aantal deelauto's wordt ervan uitgegaan dat 20% van de parkeervraag van bewoners kan worden vervangen door deelauto's: 20% van 77,4 is 15,5 pp.

Afgerond kunnen 4 deelauto's worden ingezet, waarmee de parkeervraag voor bewoners uitkomt op  $(77,4 - 16 =) 61,4$  pp.

Mocht de vraag naar deelauto's, vanwege de specifieke groep bewoners hoger uitvallen, dan is er de bereidheid dit aantal te verhogen.

### Toepassen medegebruik

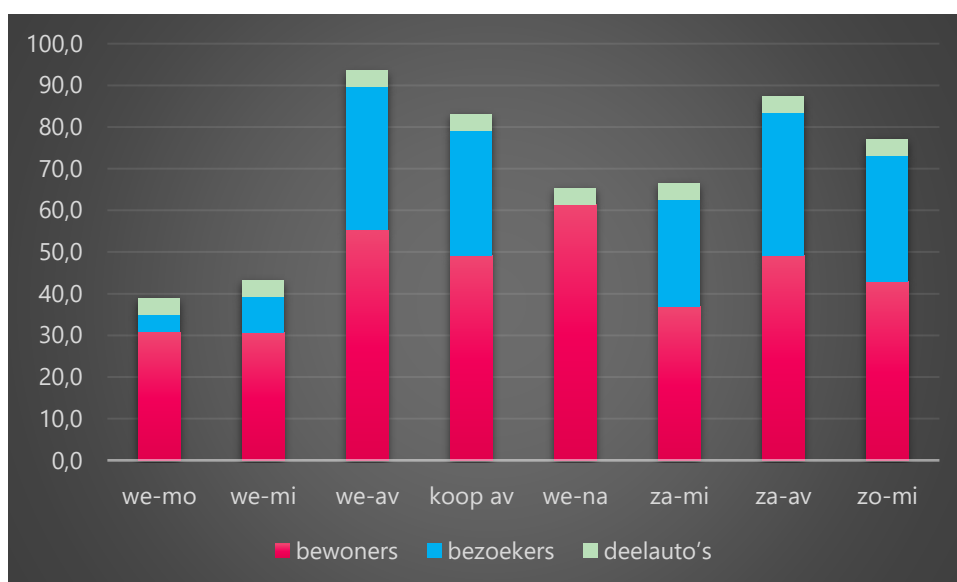
Bij volledig medegebruik mag rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit tabel 1.2. Dit resulteert in het volgende overzicht:

	bruto	we-mo	we-mi	we-av	koop av	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	61,4	30,7	30,7	55,3	49,1	61,4	36,8	49,1	43,0
bezoekers	42,9	4,3	8,6	34,3	30,0	0,0	25,7	34,3	30,0
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
<b>totaal</b>	<b>108,3</b>	<b>39,0</b>	<b>43,3</b>	<b>93,6</b>	<b>83,2</b>	<b>65,4</b>	<b>66,6</b>	<b>87,4</b>	<b>77,0</b>

Tabel 3.2: Berekening van de maatgevende parkeervraag

Bij volledig medegebruik van de parkeerplaatsen is de maatgevende parkeervraag 94 plaatsen. Deze parkeervraag treedt op gedurende de werkdagavonden. Ook tijdens zaterdagavonden is de vraag hoog met 87 plaatsen. Als er geen sprake is van medegebruik zijn er 108 parkeerplaatsen nodig.

Grafisch is dit de weergave van de parkeervraag op de verschillende tijdstippen:



Figuur 3.1: Parkeervraag in aantal parkeerplaatsen naar categorie op de verschillende tijdstippen

Uit de tabel en figuur blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners het grootst is gedurende de avonden als er zowel een hoge parkeervraag is van bewoners, als van bezoekers.

### Parkeeroplossing

De parkeervraag van het plan (bij medegebruik 94 pp) overstijgt het aantal parkeerplaatsen in het plangebied (29 pp). Er resteert een parkeervraag van 65 pp bij medegebruik. Echter op P2 is ruimte beschikbaar: zie hoofdstuk 1.

Op P2 vervallen echter een aantal pp vanwege:

- Het plaatsen van afvalcontainers (-2 pp) en
- De draaicirkels van afvalwagens en andere vrachtauto's (-3 pp).

Zie figuur 3.2. Dat betekent dat er 123 pp overblijven en, rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85%, is de bruikbare capaciteit **105 pp**.



Figuur 3.2: Parkeerterrein P2 met vervallen parkeerplaatsen

Uitgaande van de bruikbare capaciteit is in de tabel de resterende parkeervraag (vraag minus 29 pp op eigen terrein) vergeleken met de maatgevende restcapaciteit op P2. Hierbij zijn alleen de meest kritische momenten weergegeven:

Kritisch moment	Resterende P-vraag Plan	Restcapaciteit P2	Saldo
Werkdagavond	64,6	87	22
Werkdagnacht	54,2	87*	33
Zaterdagavond	58,4	81*	23
Zondagmiddag	48,0	88	40

Tabel 3.1: Resterende parkeervraag van het plan en de maatgevende bruikbare capaciteit van P2

\*De parkeertelling heeft niet plaatsgevonden op werkdag nacht en zaterdag avond. Hier is de maatgevende restcapaciteit van het dichtstbijzijnde moment genomen op werkdag avond en zaterdag overdag.

Uit tabel 3.1 valt af te lezen dat op het maatgevende moment (werkdagavond) er minstens 22 bruikbare parkeerplaatsen overblijven. Op andere momenten is het overschot hoger.

Hierbij past nog de volgende opmerking:

- In het parkeerbeleid wordt gerekend met een hoge norm voor bezoekers (0,2 en 0,3), zeker voor kleine appartementen die door jongeren worden bewoond. Uit recent onderzoek blijkt dat een bezoekersnorm van 0,15 pp/woning voor 'gewone' woningen passend is en het is aannemelijk dat dit voor de doelgroep nog lager ligt.

Kortom, er is gerekend met worst-case situatie, waarbij verwacht wordt dat de parkeer-situatie uiteindelijk ruimer uitvalt.

Indien wenselijk kan ook een parkeerplaats voor mindervaliden worden gereserveerd bij de ingang van het complex. Ook is het mogelijk specifieke bewoners gereserveerde plaatsen te geven naast het geplande gebouw.

## 3.2 Parkeerbehoefte - fiets

In het ontwerp is plaats gereserveerd voor 238 fietsen en 20 scooters. De totale parkeer-behoefte voor de bewoners aan fietsparkeerplaatsen (fpp) in het plan is als volgt:

type	aantal	fietsparkeernorm	totaal
type A-appartement	171	1	171
type C-appartement	29	2(3)	58 (87)
<b>totaal</b>	<b>200</b>		<b>229 (258)</b>

Tabel 3.3: Berekening totale parkeerbehoefte fietsen

Gelet op het beperkte oppervlakte van de C-appartementen (49 m<sup>2</sup> gbo) worden de kentallen van kleine koopappartementen gevolgd, namelijk 2 pp per appartement. Dit komt ook overeen met het Bouwbesluit waarbij wordt uitgegaan van 1 fpp per 25 m<sup>2</sup> gbo. Hiermee komt de parkeervraag voor fietsen op 229 pp.

Geconcludeerd kan worden dat het aantal fietsparkeerplaatsen, dat is opgenomen in het plan, passend is voor de berekende parkeervraag. Daarnaast wordt voorzien in aanvullende

ruimte voor specifieke voertuigen, zoals: snorfietsen, scooters, fietsen met krat, bakfietsen et cetera.

Het voornemen is om in te spelen op de daadwerkelijke vraag, zoals deze optreedt bij de gebruikers en hierop de ruimte adequaat in te richten. Mocht er ruimte tekort komen voor de fietsen, scooters of andere voertuigen, dan is er ruimte om parkeerplaatsen om te zetten naar stallingsplaatsen voor deze voertuigen.

# 4. Verkeersgeneratie en ontsluiting

## 4.1 De verkeersgeneratie van het plan

De verkeersgeneratie kan worden bepaald met behulp van de kentallen van het CROW conform de publicatie 381. In deze publicatie staan kencijfers voor het aantal parkeerplaatsen en kencijfers voor de verkeersgeneratie per weekdagemaal en op deze wijze kan de verkeersgeneratie per parkeerplaats worden bepaald. Dit is gedaan in tabel 4.1; hierbij is gewerkt met de gemiddelde waarden van de kencijfers uit CROW 381, waarbij het plangebied ligt in een schil van een sterk stedelijke gemeente.

categorie	P-norm	VG/app	gemiddelde VG/pp
huur app middelduur	1,0	3,2	3,2
kamerverhuur zelfstandig	0,35	1,65	4,7
gemiddeld (gewogen)			4,5

Tabel 4.1: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (VG) per weekdagemaal per parkeerplaats (pp)

Voor deelauto's wordt uitgegaan van een dubbele verkeersgeneratie: 9 ritten per deelauto. Dit resulteert in de volgende berekening:

	aantal pp	verkeersgeneratie/pp	totale verkeersgeneratie
aantal pp	92	4,5	414
aantal deelauto's	4	9	36
<b>totaal</b>	<b>96</b>		<b>450</b>

Tabel 4.2: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (per weekdagemaal)

450 ritten per weekdagemaal komt overeen met 495 autoritten per werkdagemaal.

De berekende ritten betreffen zowel aankomende als vertrekkende ritten.

Van het gemiddelde aantal van 495 per werkdagemaal wordt:

- 7% (35 ritten) afgelegd in het drukste ochtendspitsuur en
- 9% (45 ritten) afgelegd in het drukste avondspitsuur.

## 4.2 Ontsluiting

De drukste momenten van verkeer van/naar de locatie 1828, namelijk de ochtend- en avondspits, vallen deels wel en deels niet samen met die van de andere bestemmingen, onderstaand is dit inzichtelijk gemaakt:

bestemming	ochtendspits	avondspitsuur
Koninkrijkszaal		
McDonalds		X
Bastionhotel	X	X
overloop parkeren sportvelden		

Tabel 4.3: Samenvallen spits 1828 met andere bestemming rond P2

De huidige aansluiting van het gebied P2 met de Vlietweg is vormgegeven zonder een middenberm op de Vlietweg en zonder fietsoversteek. De aansluiting van P2 ligt vlakbij:

- de Bastionhotel/McDonalds (afstand 20 m): deze aansluiting is vormgegeven met een middenberm en fietsoversteek;
- de aansluiting van de busbaan op de hoofdrijbaan (afstand 20 m tot de stopstreep); deze aansluiting is met verkeerslichten geregeld.

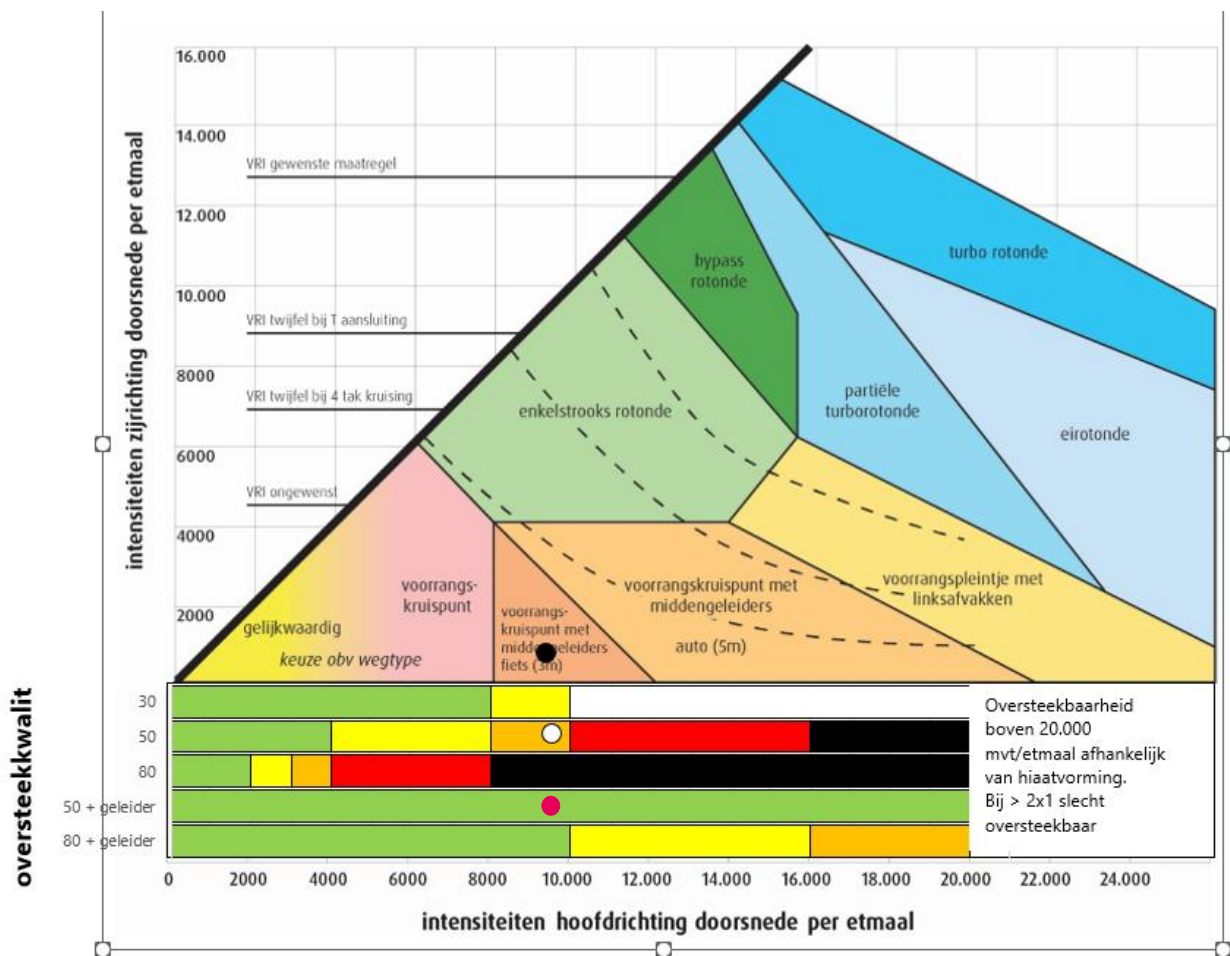
Fietsers moeten de Vlietweg oversteken bij het Bastionhotel om het fietspad te bereiken.



Figuur 4.1: Aansluiting op de Vlietweg

Op de Vlietweg rijden in 2030 in totaal 9.500 mvt/etm (bron verkeersmodel Noord-Holland Zuid, versie 3.1) en van/naar P2 circa 750 mvt/etm op de zijrichting (nieuw + bestaand verkeer) is in de figuur de kruispuntverkenner uit de Wegenscan opgenomen (figuur 4.1). Hier geeft de zwarte punt aan welk kruispunttype het meest geschikt is en de witte stip hoe de oversteekwaliteit voor fietsers en voetgangers is.



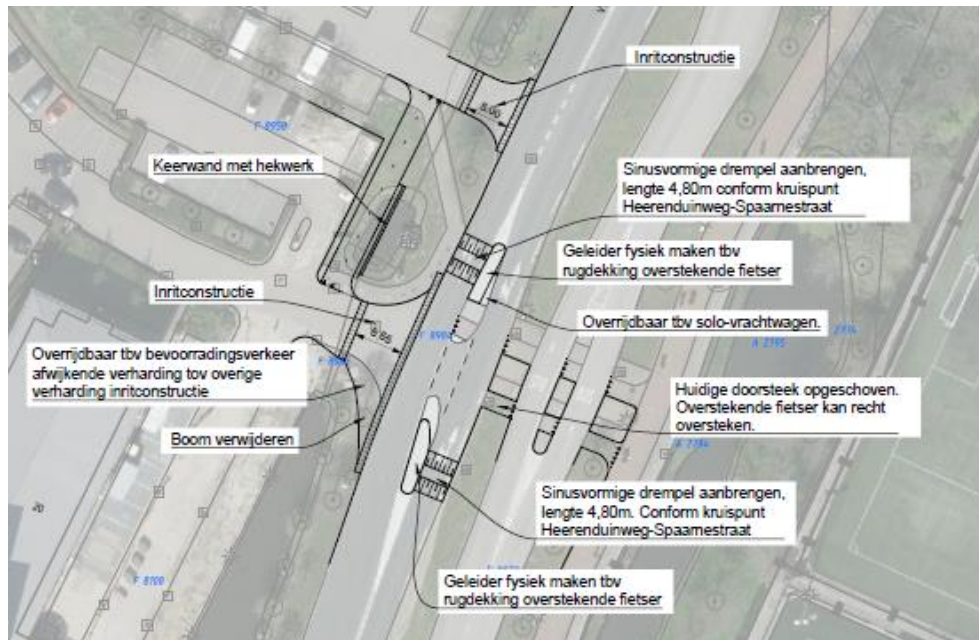


Figuur 4.2: Kruispuntverkenner van de wegscan

Op basis van de Kruispuntverkenner is er voor de oversteek van de fietsers een middengeleider nodig van 3 meter. Dit kan worden opgelost door de fietsers gebruikt te laten maken van de bestaande aansluiting bij het Bastionhotel: daar is een doorsteek naar het fiets-/ voetpad aanwezig en een middenberm. De oversteekwaliteit wordt met een middengeleider als 'goed' beoordeeld, zie rode punt. Wel vraagt het ontwerp van de aansluiting bij het Bastion-hotel verbetering, vanwege:

- de hoge snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de oversteek.
- het feit dat vanaf de zuidzijde overstekende fietsers en voetgangers geen verticale 'bescherming' hebben. Dit zou de attentiewaarde van de oversteek verhogen.
- het feit dat de oversteek voor het langzaam verkeer naar het fietspad niet gestrekt en logisch is.
- Invoegende vrachtauto's die een stuk van de middenberm nodig hebben vanwege de scherpte van de bocht.
- Een ontbrekende goede fietsverbinding van de locatie jongerenhuisvesting naar de aansluiting Vlietweg.

Voor het oplossen van deze punten is een nieuw ontwerp gemaakt voor deze aansluiting:



Figuur 4.1: voorstel ontwerp aansluiting Bastion hotel op de Vlietweg

In het ontwerp is een fietsverbinding en een verbeterde oversteek voor zowel fiets als voetganger opgenomen, aangevuld met snelheidsremmers voor het autoverkeer en een verbeterde uitrijmogelijkheid voor het vrachtverkeer. Dit gaat echter wel ten koste van een boom.

Het autoverkeer maakt gebruik van de bestaande aansluiting van P2.

Het plan genereert 495 autoritten en uitgaande van een verdeling 80% zuid en 20% noord betekent dit een toename van:

- 396 autoritten op de Vlietweg-zuid wat neerkomt op een toename van 4%
- 99 autoritten op de Vlietweg-noord wat neerkomt op een toename van 1%

Het meeste verkeer gaat richting zuid: kruispunt Vlietweg – Hoofdstraat – Delftplein. Op dit kruispunt lijkt het verkeer in de avondspits wat op te stropen op de Vlietweg. Dat is qua planeffect niet de spitsrichting: die is in de avondspits richting noord en het plangebied. Op basis daarvan wordt niet verwacht dat deze ontwikkeling een merkbaar effect heeft op de verkeersafwikkeling van het kruispunt.



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



**Bijlage 2**

**AERIUS**

# 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](http://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers)*



### Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Peutz  
Vlietweg 2,  
2071 KW Santpoort-Noord

### Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

Vlietweg 2  
Toekomstige situatie woningbouw Vlietweg 2 - aanleg-/bouwfase  
ingeval elektrisch materieel

### Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

Rpqpwr1zJqSK  
11 juli 2023, 10:29  
Wnb-rekengrid

### Totale emissie

Aanleg-/bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH <sub>3</sub>	Emissie NO <sub>x</sub>
2023	65,8 g/j	2,7 kg/j

### Resultaten

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

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		





Aanleg-/bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen	Emissie NH <sub>3</sub>	Emissie NO <sub>x</sub>
✖ Verkeersnetwerk	65,8 g/j	2,7 kg/j

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



- |  |  |
|--|--|
|  Habitrichtlijn                 |  Grootste toename (projectberekening)             |
|  Vogelrichtlijn                 |  Grootste afname (projectberekening)              |
|  Vogelrichtlijn, Habitrichtlijn |  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 "Aanleg-/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	-	-	-	-	-	-

## Aanleg-/bouwfase, Rekenjaar 2023

## 1 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer		Links	Rechts	NO <sub>x</sub>	2,7 kg/j
Locatie	X:104682,49 Y:493435,75	Type scherm	-	-	NO <sub>2</sub>	0,7 kg/j
Lengte	205,29 m	Hoogte	-	-	NH <sub>3</sub>	65,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgescreven factoren	7.333,0 p/jaar	15,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgescreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgescreven factoren	2.667,0 p/jaar	15,0 %
Busverkeer	Voorgescreven factoren	0,0 p/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 2022.2\_20230704\_bb872f8ea4

Database versie 2022.2\_bb872f8ea4

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](http://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers)*



### Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Peutz  
Vlietweg 2,  
2071 KW Santpoort-Noord

### Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

Vlietweg 2 te Santpoort-Noord  
Toekomstige situatie woningbouw Vlietweg 2 - gebruiksfase

### Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

RaQ7ZXgejdwF  
11 juli 2023, 09:51  
Wnb-rekengrid

### Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH <sub>3</sub>	Emissie NO <sub>x</sub>
2025	1,3 kg/j	22,1 kg/j

### Resultaten

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

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2025

**Emissiebronnen**

Emissie NH<sub>3</sub>

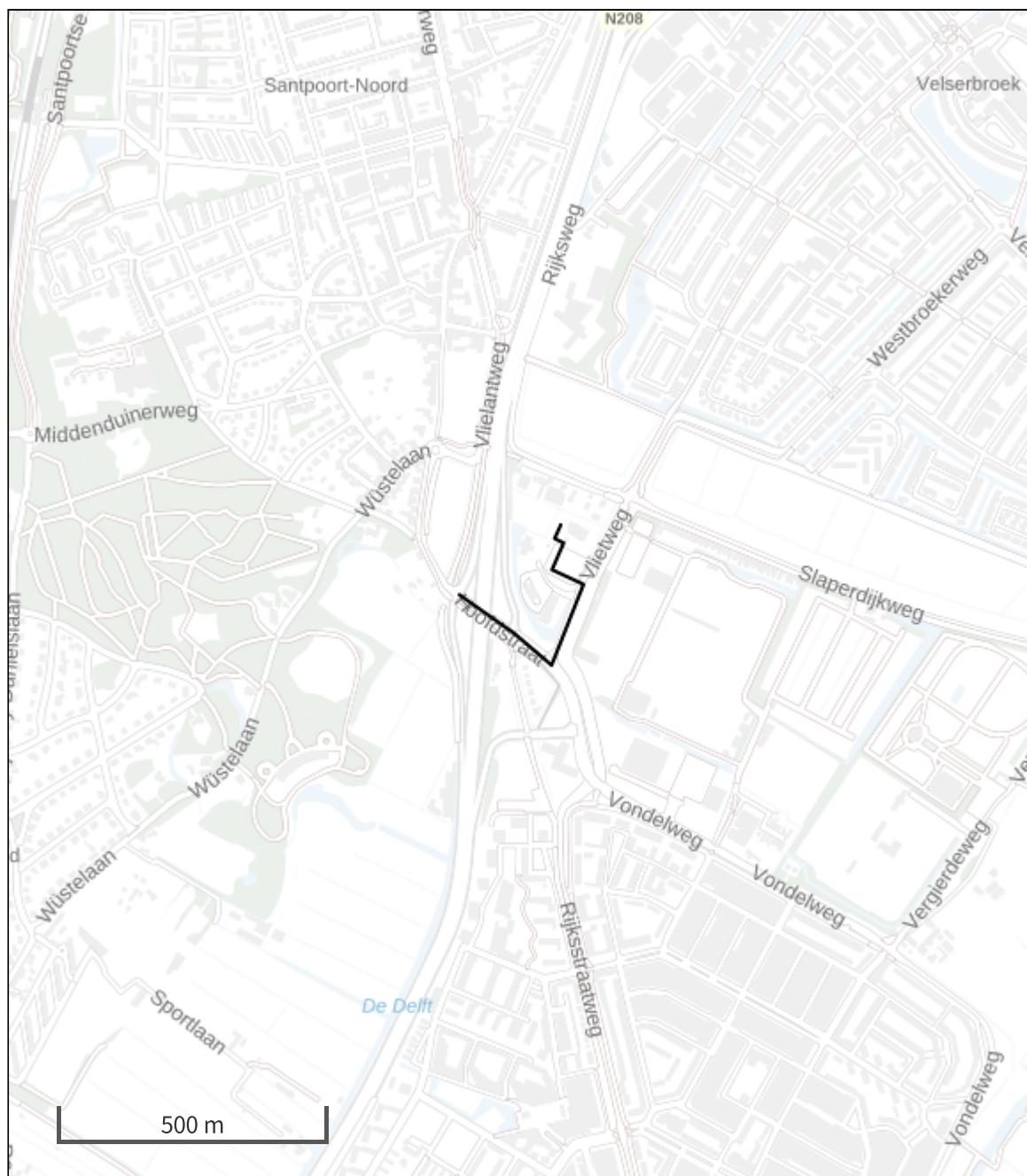
Emissie NO<sub>x</sub>

 Verkeersnetwerk

1,3 kg/j

22,1 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 salderingsituatie (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	-	-	-	-	-	-

## Gebruiksfase, Rekenjaar 2025

**1** Wegverkeer | Weg

Naam	Wegverkeer		Links	Rechts	NO <sub>x</sub>	22,1 kg/j
Locatie	X:104687,05 Y:493274,31		-	-	NO <sub>2</sub>	4,9 kg/j
Lengte	552,91 m		-	-	NH <sub>3</sub>	1,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)		Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	450,0 p/etmaal	15,0 %			
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2,0 p/etmaal	15,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/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 2022.2\_20230704\_bb872f8ea4

Database versie 2022.2\_bb872f8ea4

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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