

Passende beoordeling
Hoogenboomlaan 34 te Renesse
(2501967JK-01, versie C)



Passende beoordeling

in opdracht van

Joepvanos Architect

T.a.v. [REDACTED]

Stationslaan 75

4815 GW BREDA

betreffende locatie

Hoogenboomlaan 34

Renesse

documentkenmerk

2501967JK-01

versie

C

vestiging

Nuenen

datum

30 januari 2026

opgesteld door:

[REDACTED]

Projectleider stikstof

gecontroleerd door:

[REDACTED]

Projectmedewerker Stikstof

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies.

Op dit rapport is een disclaimer van toepassing; zie <https://www.tritium.nl/algemene-disclaimer/>

Tritium Advies B.V.

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

T. 088 44 02 900

E. info@tritium.nl

I. www.tritium.nl

KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Breda >> Nuenen >> Rijkevoort

Inhoudsopgave

	pagina
1. Inleiding	1
2. Projectinformatie	2
3. Wettelijk kader	3
4. Opzet onderzoek	4
5. Effecten stikstof	5
5.1 Uitgangspunten gebruiksfase	5
5.2 Uitgangspunten aanlegfase	6
5.3 Modellerings	10
5.4 Resultaten	11
5.5 Intern salderen	13
5.6 Resultaten verschilberekening	16
5.7 Additionaliteit	17
6. Overige effecten	20
7. Conclusie	21

Bijlagen

- Bijlage 1: Overzicht vergunningen en meldingen
- Bijlage 2: Delta Energie B.V. – Jaaroverzicht 2002, Hoogenboomlaan 34, Renesse
- Bijlage 3: PDF-rapport rekenresultaten gebruiksfase (rekenjaar 2027) AERIUS Calculator
- Bijlage 4: PDF-rapport rekenresultaten aanlegfase (rekenjaar 2026) AERIUS Calculator
- Bijlage 5: PDF-rapport rekenresultaten verschilberekening referentie- gebruiksfase AERIUS Calculator

1. Inleiding

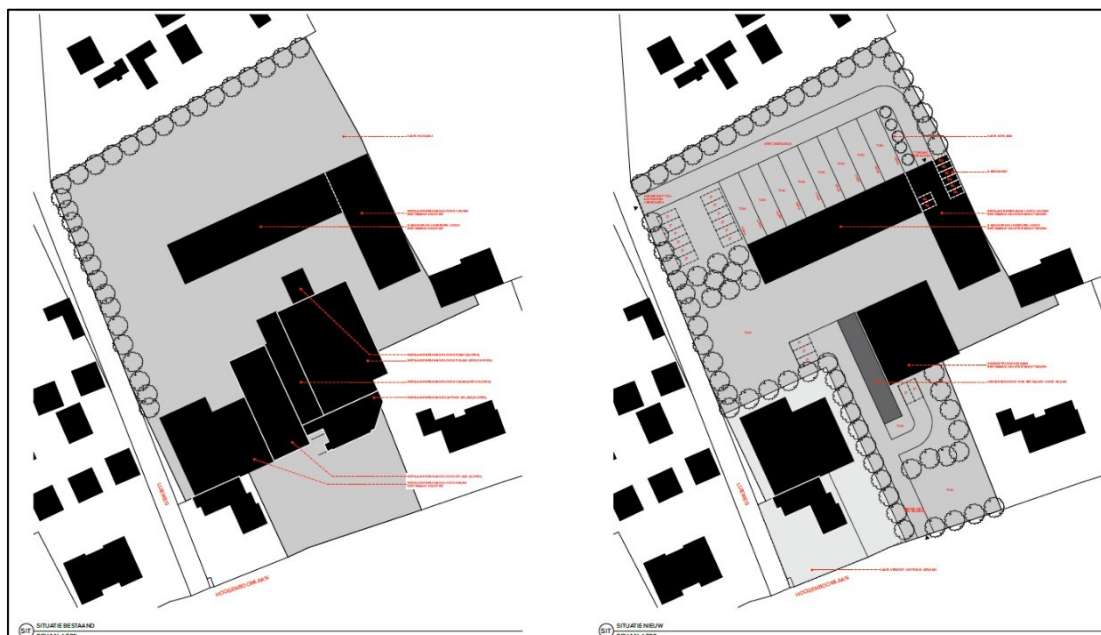
Door de opdrachtgever wordt beoogd 9 woningen en een bed & breakfast te realiseren aan de Hoogenboomlaan 34 in Renesse. Om zekerheid te verkrijgen ten aanzien van eventuele stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de gebruiks- en aanlegfase van de beoogde planontwikkeling, is een berekening stikstofdepositie uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator. Daarnaast is onderzocht of er sprake is van verstoring door andere storingsfactoren zoals licht, geluid en trillingen. Uit het onderzoek zal blijken of de ontwikkeling mogelijke belemmeringen met zich meebrengt.

2. Projectinformatie

De ontwikkeling betreft de percelen kadastraal bekend gemeente Westerschouwen, sectie L, nummers 525 en 689, plaatselijk bekend als Hoogenboomlaan 34 te Renesse. Het planvoornemen bestaat uit de gedeeltelijke sloop van de thans aanwezige meelfabriek en realisatie van 8 appartementen en een woning met een naastgelegen bed & breakfast. De bedrijfsactiviteiten van de meelfabriek worden hierbij definitief beëindigd. De appartementen worden gerealiseerd in de meest noordelijk gelegen loods, deze blijft volledig staan, maar wordt omgebouwd tot 8 appartementen. De loods waar de woning en bed & breakfast worden gerealiseerd wordt gesloopt waarbij enkel het stalen frame behouden blijft.



Figuur 2.1: Streetview bedrijfsvoering meelfabriek (Google Street View, augustus 2018)

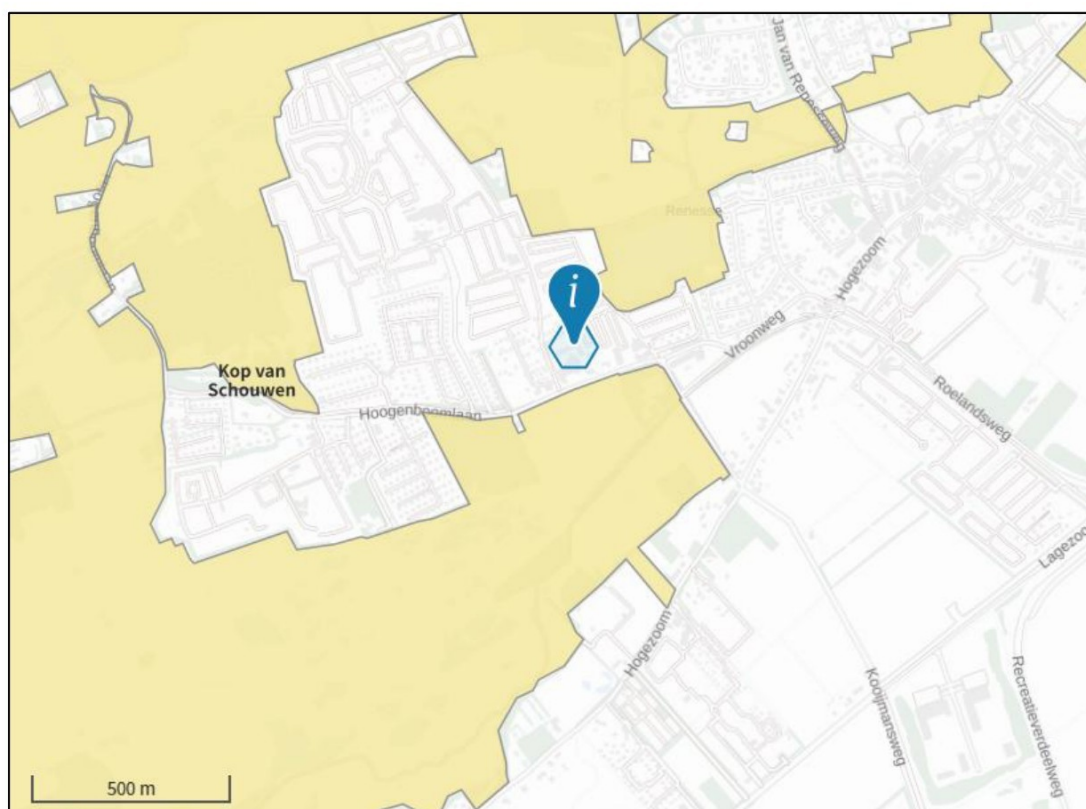


Figuur 2.2: Situatietekening bestaande (links) en nieuwe situatie (rechts)

3. Wettelijk kader

De Omgevingswet en hiermee samenhangende besluiten en regelingen zijn het wettelijke kader met betrekking tot de bescherming van de Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. Een onderdeel daarvan zijn de Natura 2000-gebieden, waarvan er in Nederland ruim 160 zijn. Natura 2000-gebieden zijn natuurgebieden met een Europese beschermingsstatus en zijn aangewezen onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen. Alle Vogel- of Habitatrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Veel van de gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante (negatieve) effecten' op het beschermde natuurgebied.

Op basis van de omgevingswet is het niet toegestaan plannen en/of projecten te realiseren die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied. Middels de AERIUS Calculator kan op grond van objectieve gegevens worden nagegaan of op voorhand verslechterende of significant verstorende gevolgen zijn uitgesloten.



Figuur 3.1: Ligging projectlocatie (aangeduid met informatieteken) met nabijgelegen Natura 2000-gebieden

Figuur 3.1 geeft de ligging van de projectlocatie weer met de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. De meest nabijgelegen stikstofgevoelige habitat ligt in het Natura 2000-gebied 'Kop van Schouwen' (gebiedsnummer 116) op een afstand van circa 50 meter.

4. Opzet onderzoek

Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de relevante Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied is gebruik gemaakt van AERIUS Calculator 2025.0.1. Voor de opzet en achtergrond van de invoergegevens en onderhavige rapportage is gebruik gemaakt van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025' zoals opgesteld door BIJ12 (verder: de invoerinstructie). In de berekeningen zijn de emissies van NO_x, NO₂ en NH₃ van de relevante bronnen meegenomen. Het gaat hierbij om:

- verkeersbewegingen binnen en buiten het plangebied (gebruiksfase, aanlegfase, referentie);
- koude start van motorvoertuigen (gebruiksfase, aanlegfase, referentie);
- manoeuvreren van vrachtwagens (aanlegfase);
- stationair draaien van vrachtwagens (aanlegfase, referentie);
- stookinstallaties (referentie);
- mobiele werktuigen (aanlegfase, referentie).

In het volgende hoofdstuk worden de uitgangspunten van het planvoornemen weergegeven. Deze uitgangspunten dienen als input voor de stikstofdepositie berekening in AERIUS Calculator. Zowel de depositie in de gebruiksfase als in de aanlegfase is berekend en vervolgens gesaldeerd met de referentiesituatie. Daarnaast is onderzocht of er sprake is van verstoring door andere storingsfactoren zoals licht, geluid en trillingen.

5. Effecten stikstof

5.1 Uitgangspunten gebruiksfase

Het planvoornemen voorziet in de gedeeltelijke sloop van de thans aanwezige loodsen en realisatie van 8 appartementen, een woning en een bed & breakfast. Alle woningen en de bed & breakfast zullen volledig gasloos worden opgeleverd vanwege de meest recente nieuwbouweisen. Van stikstofemissie ten gevolge van stookinstallaties met aardgasverbruik in de gebruiksfase is derhalve geen sprake.

Wel wordt er in onderhavige situatie vanuit gegaan dat er mogelijk stikstofdepositie plaatsvindt ten gevolge van de verkeersbewegingen van het planvoornemen. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'. Voor de functie 'bed & breakfast' is geen verkeersgeneratie bekend, derhalve is er worst-case vanuit gegaan dat de bed & breakfast 365 dagen per jaar verhuurd is en elke dag een aankomende en vertrekkende beweging heeft.

Tabel 5.1: Verkeersgeneratie planvoornemen

Functie	Aantal	Stedelijkheid*	Ligging	Verkeers-bewegingen**	Totaal bewegingen /etmaal
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	8	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom	5,3 – 6,1	45,6
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom	7,4 – 8,2	7,8
Bed & Breakfast	1	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom	2	2
Totaal verkeersbewegingen per etmaal (afgerond)					55,4

* Voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad is uitgegaan van het aantal omgevingsadressen van de gemeente Schouwen-Duiveland in 2025 (490 per km²).

** Voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van het gemiddelde aantal verkeersbewegingen.

Conform de invoerinstructie dient het verkeer meegenomen te worden totdat het opgaat in het heersend verkeersbeeld. Dit is het moment dat het verkeer zich qua rij- en stopgedrag niet meer onderscheidend maakt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. In de regel wordt het verkeer ten gevolge van de ontwikkeling in de berekening betrokken tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

In onderhavige situatie wordt ervan uitgegaan dat het verkeer van de woning en bed & breakfast direct wordt ontsloten aan de Hoogenboomlaan. Het verkeer afkomstig van de 8 appartementen zal ontsluiten aan de Luieweg en vervolgens richting de Hoogenboomlaan rijden. Het verkeer zal ter hoogte van de Hoogenboomlaan opgaan in het heersende verkeersbeeld. Volgens verkeerscijfers van de gemeente rijden er 2.221 motorvoertuigen per etmaal (jaargemiddelde weekdag) op de Hogeboomlaan tussen de Krabbelaarsweg en de Luieweg. De toevoeging van 55,4 mvt/etmaal bedraagt daarmee slechts 2,5% van het totale verkeersbeeld.

In AERIUS wordt de emissie berekend op basis van de lengte van de ingetekende rijroute, het aantal en type voertuigen, het wegtype en de mate van stagnatie (file). De gehanteerde wegkarakteristieken, alsmede het aantal verkeersbewegingen van iedere voertuigklasse, is weergegeven in de navolgende tabel. Er is in overeenstemming met de CROW-publicatie rekening gehouden met enig aandeel zwaar vrachtverkeer (levering goederen etc.), in dit geval 0,02 per woning.

Tabel 5.2: Gehanteerde wegkarakteristiek

Bron	Omschrijving	Wegtype	Stagnatie	Voertuigklasse	Bewegingen / etmaal
1	Verkeersbewegingen appartementen	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	0%	Licht verkeer	45,44
		Binnen bebouwde kom (doorstromend)	0%	Zwaar vrachtverkeer	0,16
2	Verkeersbewegingen woning en b&b	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	0%	Licht verkeer	9,76
		Binnen bebouwde kom (doorstromend)	0%	Zwaar vrachtverkeer	0,04
Totaal					55,4

Op basis van bovenstaande gegevens is in AERIUS de emissie ten gevolge van het wegverkeer berekend (bron 1 & 2).

Koude start

Conform de invoerinstructione dient de koude start van motorvoertuigen als aparte bron ingevoerd te worden. Het gaat hierbij om de emissie van voertuigen die met een koude motor opstarten. Conform de handreiking 'koude start' zal zwaar vrachtverkeer tijdens de gebruiksfase voornamelijk af- en aanrijden met een warme motor, aangezien zij de locatie slechts kort bezoeken. Het aantal koude starts van de woningen is gebaseerd op het gemiddelde autobezit per huishouden¹ en het gemaximaliseerde aantal koude starten voor licht verkeer. Het gemiddelde autobezit in de gemeente Schouwen-Duiveland bedraagt 1,2 auto per huishouden, voor onderhavig plan (9 woningen) komt dit neer op 10,8 auto's. Uit TNO onderzoeken²³ blijkt dat er maximaal 300 koude starts per jaar per auto plaatsvinden waarvan 50% van de koude starts plaatsvindt bij de woningen zelf. Derhalve bedraagt het aantal koude starts per woning 180 per jaar (1,2 auto * 300 koude starts * 50%). Voor de bed & breakfast functie is worst-case aangenomen dat iedere vertrekkende beweging een koude start betreft, wat neerkomt op 365 koude starts per jaar. Het aantal koude starts bedraagt hiermee 1.440 per jaar voor de 8 appartementen (bron 3) en 545 per jaar voor de woning met bed & breakfast (bron 4).

5.2 Uitgangspunten aanlegfase

Op basis van het planvoornemen en de daarmee verbonden planning is ingeschat welke bouwwerkzaamheden plaatsvinden, alsmede het materieel dat daarbij wordt gebruikt en het aantal verkeersbewegingen dat plaatsvindt. In afstemming met de opdrachtgever zijn de volgende gefundeerde aannames ten aanzien van de aanlegfase gedaan:

¹ CBS. Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden naar gemeente, 1 januari 2023.

² TNO. Emissiefactoren wegverkeer 2023, 22 juni 2023.

³ TNO. Emissiefactoren wegverkeer 2024, 4 juni 2024.

- De duur van de werkzaamheden wordt geschat op 12 maanden (52 weken);
- Verkeersbewegingen van licht verkeer (bron 1) zal bestaan uit verkeersbewegingen van aannemers en onderaannemers met (bestel)busjes;
- Verkeersbewegingen van middelzwaar vrachtverkeer (bron 1) zal bestaan uit Verkeersbewegingen ten behoeve van levering goederen;
- Verkeersbewegingen van zwaar vrachtverkeer (bron 1) zal bestaan uit verkeersbewegingen ten behoeve van levering zware goederen en materieel;
- Het manoeuvreren van vrachtwagens (middelzwaar en zwaar vrachtverkeer) op het bouwterrein wordt apart gemodelleerd (bron 2);
- De koude start van licht verkeer wordt apart gemoduleerd (bron 3);
- Het stationair draaien van vrachtwagens (middelzwaar en zwaar vrachtverkeer) op het bouwterrein wordt apart gemodelleerd (bron 4);
- Gebruik van materieel op de bouwplaats zal enkel bestaan uit een elektrische graafmachine, kraan, trilplaat en divers klein handgereedschap, aangezien deze volledig elektrisch zijn en geen emissie hebben zijn deze niet meegenomen in onderhavige berekening.

Verkeersbewegingen

De werkzaamheden in de aanlegfase brengen verkeersbewegingen met zich mee waardoor stikstofdepositie kan plaatsvinden. De stikstofuitstoot ten gevolge van de te verwachten verkeersbewegingen tijdens de aanlegfase zijn derhalve betrokken in de berekening. Navolgende tabel 5.3 geeft de aannames ten aanzien van de te verwachten verkeersbewegingen weer. In AERIUS wordt, zoals eerder aangegeven, de emissie berekend op basis van de lengte van de ingetekende rijroute, het aantal en type voertuigen, het wegtype en de mate van stagnatie (file).

Tabel 5.3: Verkeersgeneratie aanlegfase

Type	Bron	Verkeer	Wegtype	Stagnatie	Totaal * bewegingen / jaar
Licht verkeer	1	Aannemer & onderaannemer	Binnen bebouwde kom	0%	500
Totaal verkeersbewegingen licht verkeer					500
Middelzwaar vrachtverkeer	1	Aanvoer gevelmateriaal	Binnen bebouwde kom	0%	6
		Aanvoer ramen en kozijnen			10
		Aanvoer materiaal daken			4
		Overige			10
Totaal verkeersbewegingen middelzwaar vrachtverkeer					30
Zwaar vrachtverkeer	1	Afvoer sloopcontainers	Binnen bebouwde kom	0%	20
		overige			20
Totaal verkeersbewegingen zwaar vrachtverkeer					40

Het verkeer is gemodelleerd totdat het opgaat in het heersend verkeersbeeld (bron 1). Het uitgangspunt is dat al het bouwverkeer wordt ontsloten via de Luiweg, waar het ter hoogte van de Hoogenboomlaan opgaat in het heersend verkeersbeeld. Het verkeer bedraagt hier ruimschoots minder dan 5% dan het huidige verkeer op de Hoogenboomlaan.

Manoeuvreren

Daarnaast is rekening gehouden met het manoeuvreren van de vrachtwagens op het bouwterrein. Hiervoor is een aanvullende bron (bron 2) met verkeersbewegingen gemodelleerd binnen het bouwterrein waarbij rekening wordt gehouden met het aantal verkeersbewegingen van het middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Er wordt hierbij uitgegaan van het wegtype 'binnen de bebouwde kom (stagnerend)'.

Koude start

Conform de invoerinstructie dient de koude start van motorvoertuigen als aparte bron ingevoerd te worden. Het gaat hierbij om de emissie van voertuigen die met een koude motor opstarten. Het middelzwaar en zwaar vrachtverkeer zal tijdens de aanlegfase voornamelijk af- en aanrijden met een warme motor, aangezien zij de locatie slechts kort bezoeken. In onderhavige berekening wordt er derhalve van uitgegaan dat enkel bij de vertrekkende, lichte voertuigen sprake is van opstarten met een koude motor. Aangezien de aankomende voertuigen elders de motor hebben opgestart zijn deze buiten beschouwing gelaten. Zodoende bedraagt het aantal koude starts 50% van de verkeersbewegingen van licht verkeer per jaar, ofwel een aantal van 250 (bron 3).

Stationair draaien

Conform de invoerinstructie kan het bij sommige projecten/initiatieven nodig zijn om het stationair draaien van wegverkeer te berekenen. Het gaat hierbij om voertuigen die stilstaan met draaiende motor op eigen terrein voor bijvoorbeeld het laden/lossen.

In onderhavige berekening is er van uitgegaan dat alle vrachtwagens 5 minuten stil staan met stationair draaiende motor. Het uitgangspunt is dat er in de aanlegfase 15 middelzware en 20 zware vrachtwagens van en naar de bouwplaats rijden, dit resulteert in circa 1 uur stationair draaien voor middelzware en 2 uur voor zware vrachtwagens. Op basis van de tabel 'Stationaire emissie wegverkeer' (bijlage 1 van de invoerinstructie) is de emissie berekend. Voor de emissiegegevens is rekenjaar 2026 en types 'middelzwaar vrachtverkeer' en 'zwaar vrachtverkeer' gehanteerd. De emissiecijfers voor middelzwaar vrachtverkeer bedragen 58,5348 g/uur NO_x en 0,7272 g NH₃/uur, voor zwaar vrachtverkeer is dit 74,06088 g/uur NO_x en 0,99312 g NH₃/uur. De totale emissie van stationair draaiende vrachtwagens op de bouwplaats bedraagt derhalve 0,20 kg NO_x én 0,00 kg NH₃ per jaar (bron 4).

Materieel

De emissie tijdens de werkzaamheden wordt bepaald op basis van het brandstofverbruik, het AdBlue verbruik, het vermogen, het aantal draaiuren en de emissieklasse. Het totale verbruik wordt vervolgens in de AERIUS Calculator ingevoerd. In tabel 5.4 zijn de aannames ten aanzien van het te gebruiken materieel voor de aanlegfases weergegeven. Hierbij is gebruik gemaakt van de invoerinstructies van BIJ12. De motorbelasting en daarbij behorende brandstofverbruik zijn op basis van de tabellen 5 en 9 behorende bij het rapport TNO 2021 R12305 AUB berekend. In overeenstemming met het type werktuig is de motorbelasting bepaald. Aangezien alle werktuigen elektrisch worden ingezet is er geen sprake van verbruik van fossiele brandstoffen.

Tabel 5.4: Aannames inzet materieel aanlegfase

Werktuig	Stage klasse	Vermogen (KW)	Bedrijfstijd (draaiuren)	Brandstof	Verbruik (l/u)	AdBlue (l/u)	Totaal verbruik (l/u)	Totaal adBlue (l/u)
Sloop bestaande situatie								
Sloopkraan	IV	160	20	Elektrisch	-	-	-	-
Gevels en daken								
Mobiele hijskraan	IV	240	20	Elektrisch	-	-	-	-
Afbouw en terrein								
Graafmachine	IV	160	8	Elektrisch	-	-	-	-
Triplaat	IV	40	4	Elektrisch	-	-	-	-

Voor de uitvoering van de werkzaamheden in de bouwfase wordt gebruikgemaakt van volledig elektrisch aangedreven bouw materieel. De projectlocatie betreft een voormalig fabrieksterrein, waar reeds permanente elektrische aansluitingen aanwezig zijn. Daarmee is de benodigde stroomvoorziening voor het inzetten van het elektrische materieel beschikbaar. Het gebruik van dieselaggregaten of andere fossiele noodvoorzieningen is hierdoor niet aan de orde.

Daarnaast betreft het werkzaamheden waarvoor geen specialistische werktuigen noodzakelijk zijn waarvoor momenteel geen elektrische varianten beschikbaar zijn. De in te zetten werktuigen behoren tot het gangbare bouw materieel waarvoor volwaardige elektrische alternatieven op de markt beschikbaar zijn en kunnen worden ingezet. Hiermee is de inzet van elektrisch materieel in de bouwfase niet alleen beoogd, maar ook praktisch uitvoerbaar.

Op basis van de feitelijke beschikbaarheid van het elektrische materieel en de aanwezige elektrische infrastructuur op de locatie, kan de inzet van elektrisch materieel in de bouwfase als reëel en uitvoerbaar worden beschouwd. De uitgangspunten die in de AERIUS-berekeningen voor de bouwfase zijn gehanteerd, sluiten daarmee aan bij de beoogde en technisch haalbare uitvoeringswijze.

5.3 Modellerings

De verspreiding en depositie is op 11 november 2025 berekend met het model AERIUS Calculator 2025.0.1. Gelet op het feit dat de aanleg- en gebruiksfase niet gelijktijdig plaatsvinden zijn deze separaat berekend. Bij de berekening van de depositiebijdragen van de aanlegfase is in AERIUS Calculator uitgegaan van het rekenjaar 2026, in overeenstemming met het verwachte startjaar van uitvoering van het plan. Voor de gebruiksfase is rekenjaar 2027 gehanteerd, in overeenstemming met het verwachte jaar van ingebruikname van het plan.

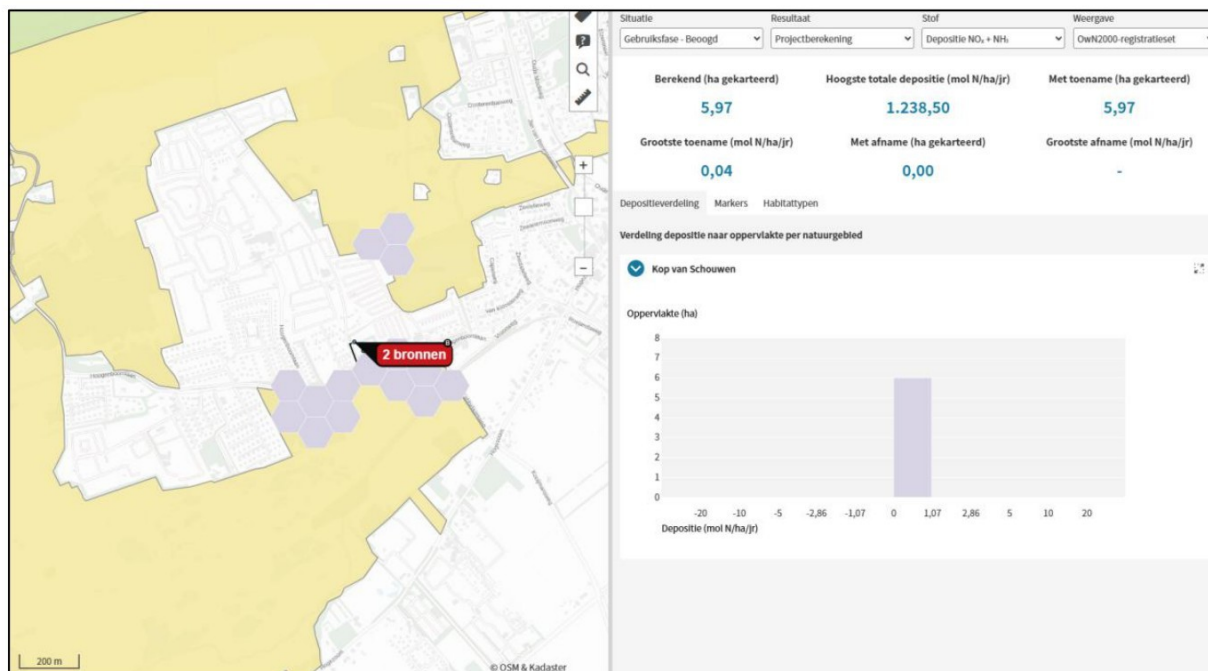
De bronnen zijn in AERIUS ingetekend op basis van aangeleverde gegevens, de in AERIUS opgenomen achtergrondkaart en de hiervoor genoemde aannames. De verkeersbewegingen in de gebruiks- en aanlegfase zijn gemodelleerd als lijnbron. Er is gebruikgemaakt van de sectorgroep 'Wegverkeer' en het wegtypes 'Binnen bebouwde kom (doorstromend)' en 'Binnen bebouwde kom (stagnerend)'. De koude start is gemodelleerd als puntbron, er is gebruikgemaakt van de sectorgroep 'Koude start: overige'. Het stationair draaien van vrachtverkeer is gemodelleerd als vlakbron, hiervoor is sectorgroep 'Anders' en temporele variatie 'Zwaar Verkeer' aangehouden met een uitreedhoogte van 1 meter en spreiding van 0,5 meter. Voor het overige zijn, waar niet anders vermeld, de default-waarden aangehouden. Er is conform de invoerinstructie, geen rekening gehouden met 'gebouwinvloed'.

AERIUS genereert uitgebreide rapporten met de ingevoerde gegevens. Deze zijn opgenomen als bijlage bij dit rapport. In het volgende hoofdstuk is een afdruk van de rekenresultaten opgenomen.

5.4 Resultaten

Gebruiksphase (rekenjaar 2027)

Uit de rekenresultaten blijkt dat er sprake is van stikstofdepositie waarbij significant negatieve effecten in Natura 2000-gebieden kunnen plaatsvinden ten gevolge van de activiteiten in de gebruiksphase van onderhavige planvoornemen. Er vindt een depositietoename tot 0,04 mol N/ha/jr plaats binnen Natura 2000-gebied 'Kop van Schouwen'.



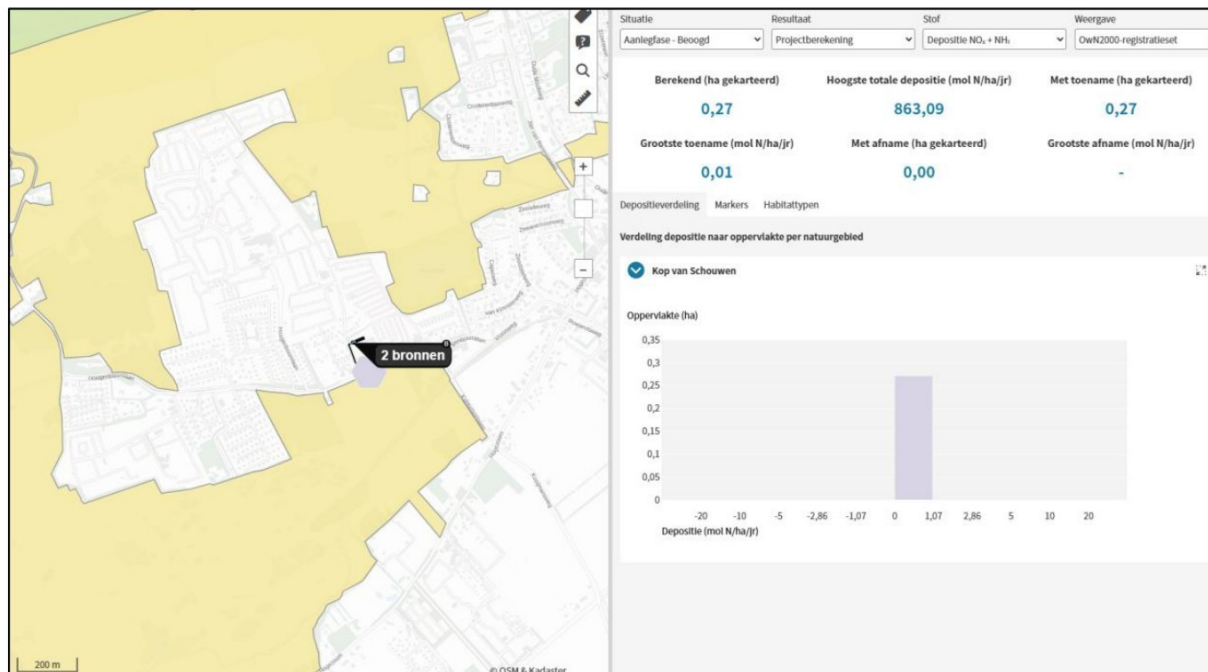
Figuur 5.1: Resultaten gebruiksphase (rekenjaar 2027)

Kop van Schouwen				
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	2,76	929	0,04
H2180Abe	Duinbossen (droog), berken-eikenbos	2,51	1.071	0,02
H2180C	Duinbossen (binnenduinrand)	0,64	1.786	0,01
H2180Ao	Duinbossen (droog), overig	0,06	1.071	0,01

Figuur 5.2: Resultaten gebruiksphase per habitattype (rekenjaar 2027)

Aanlegfase (rekenjaar 2026)

Uit de rekenresultaten blijkt dat er sprake is van stikstofdepositie waarbij significant negatieve effecten in Natura 2000-gebieden kunnen plaatsvinden ten gevolge van de activiteiten in de aanlegfase van onderhavige planvoornemen. Er vindt een depositietoename tot 0,01 mol N/ha/jr plaats binnen Natura 2000-gebied 'Kop van Schouwen'.



Figuur 5.3: Resultaten aanlegfase (rekenjaar 2026)

<div> Kop van Schouwen </div>				
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	0,27	929	0,01

Figuur 5.4: Resultaten aanlegfase per habitattype (rekenjaar 2026)

Hoewel daarmee sprake is van een depositietoename in de aanlegfase, blijkt uit de berekeningsresultaten dat de aanlegfase niet de maatgevende fase is voor de stikstofbelasting op Natura 2000-gebieden. De berekende effecten in de aanlegfase zijn dusdanig gering en bovendien maar tijdelijk van aard dat deze niet tot significante negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied kunnen leiden.

Uit de AERIUS-berekeningen blijkt dat de gebruiksfase de maatgevende fase vormt voor de stikstofdepositie van het planvoornemen. Om die reden zal de passende beoordeling zich uitsluitend richten op de gebruiksfase.

5.5 Intern salderen

Wanneer de beoogde activiteit stikstofdepositie veroorzaakt op dezelfde locatie als een reeds bestaande en toegestane activiteit die stikstofuitstoot veroorzaakt kan er mogelijk intern gesaldeer worden. Van intern salderen is sprake als de beoogde activiteit niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op relevante voor stikstof gevoelige en (bijna) overbelaste habitattypen in een Natura 2000-gebied ten opzichte van de laagst vergunde emissie vanaf de referentiedatum van het betreffende Natura 2000-gebied. Dit betekent dat de emissie van een reeds bestaande activiteit dusdanig moet zijn dat de nieuw te verwachten depositie daar in zijn geheel – dus op alle betreffende locaties/hectare in alle betreffende Natura-2000 gebieden – tegen weggestreept kunnen worden.

De omvang van de referentiesituatie wordt bepaald aan de hand van de gevolgen van activiteiten die zijn vergund (stikstofdepositie). Deze referentiesituatie dient feitelijk aanwezig te zijn en wanneer deze niet structureel in gebruik is – zonder natuurtoestemming kunnen worden hervat. De activiteiten van de meelfabriek zijn enige tijd geleden gestopt om herontwikkeling van de locatie voor wonen mogelijk te maken. De meelfabriek en alle benodigde faciliteiten zijn echter nog steeds feitelijk aanwezig op de locatie en de activiteiten van de meelfabriek (referentiesituatie) kunnen zonder natuurtoestemming worden hervat. Mocht de ontwikkeling van de projectlocatie tot woonbestemming niet haalbaar geacht worden, en dus de benodigde en gevraagde vergunning niet zal worden verleend, dan is de initiatiefnemer voornemens een doorstart te maken van de vergunde activiteiten van meelfabriek. De meelfabriek zal dan in gebruik genomen worden conform de geldende referentiesituatie, ofwel de laagst vergunde activiteiten vanaf de referentiedatum. Deze referentiesituatie wordt hierna verder toegelicht.

Referentiedatum

Zoals uit de emissieberekening is gebleken vindt er ten gevolge van de beoogde activiteiten stikstofdepositie plaats binnen het Natura 2000-gebied 'Kop van schouwen'. Dit gebied is aangewezen op 7-12-2004. De situatie die ingezet kan worden ten behoeve van intern salderen betreft de laagst vergunde emissie vanaf de referentiedatum, in dit geval 7-12-2004. Om de laagst vergunde emissie te bepalen zijn de vergunde activiteiten van de inrichtingslocatie vanaf referentiedatum in kaart gebracht en in onderhavig hoofdstuk beschreven.

De referentiesituatie is vastgesteld op basis van de vergunde situatie zoals aangevraagd op 22 februari 1993 en verleend op 22 juni 1994. In de jaren 1995 en 1996 zijn aanvullend enkele meldingen gedaan met betrekking tot beperkte wijzigingen in de bedrijfsvoering (bijlage 1). Deze vergunning, inclusief de meldingen, vormt de juridische basis voor de vergunde situatie zoals deze van kracht was ten tijde van het aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied Kop van Schouwen op 7 december 2004. In 2005 is nog een melding gedaan ten behoeve van een beperkte wijziging in de bedrijfsvoering. Op 6 februari 2007 is de milieuvergunning voor de meelfabriek door de gemeente Schouwen-Duiveland voor onbepaalde tijd verlengd. Uitsluitend indien op basis van deze latere vergunning sprake is van een minder vergunde stikstofdepositie, dient deze afwijking in de beoordeling betrokken te worden. In de vergunning van 2007 is aangegeven dat de diesel aangedreven vorkheftruck wordt vervangen door een vorkheftruck op LPG. Aangezien lpg-werktuigen een lagere emissie hebben is deze nieuwere heftruck betrokken in de referentiesituatie. Voor de overige activiteiten betreft de referentie de (lagere) vergunde activiteiten zoals deze op 7 december 2004 van kracht waren, bestaande uit de in bijlage 1 opgenomen vergunning(en) en

meldingen.

Verkeersbewegingen

In 2004 waren op basis van informatie van de familie Krijger dagelijks 24 werknemers in dienst. Iedere werknemer arriveerde en vertrok met een eigen voertuig, wat resulteerde in 48 lichte motorvoertuigbewegingen per werkdag, oftewel circa 12.000 bewegingen per jaar (uitgaande van 250 werkdagen). Daarnaast vonden jaarlijks aanvullend circa 3.000 tot 3.500 lichte verkeersbewegingen plaats van onder andere vertegenwoordigers, ingehuurd personeel, koeriers, pakketdiensten, bezoekers, relaties en adviseurs. Deze aanvullende bewegingen zijn worst-case buiten beschouwing gelaten in de AERIUS-berekening (tabel 8.1).

Voor wat betreft het zware verkeer is in de vergunning vastgelegd dat dagelijks maximaal 7 vrachtwagens het terrein mogen betreden. Dit komt neer op 14 zware motorvoertuigbewegingen per werkdag, oftewel 3.500 bewegingen per jaar (14×250 werkdagen). Hoewel de productiecapaciteit van de inrichting sinds 1993 is toegenomen en dit in de praktijk heeft geleid tot meer vrachtwagenbewegingen, is bij de AERIUS-berekening uitgegaan van het vergunde, lagere aantal van 7 vrachtwagens per dag (tabel 8.1).

Gedurende een periode van minimaal 2 weken tot maximaal 6 weken per jaar vindt daarnaast de aanvoer van grondstoffen plaats met maximaal 150 tractoren per dag (300 bewegingen). Op basis van de vergunning zijn hiermee jaarlijks tussen de 3.000 en 9.000 tractorbewegingen toegestaan. In de praktijk leveren deze tractoren, met een gemiddeld laadvermogen van 8 ton, jaarlijks circa 4.000 ton aan grondstoffen aan. Hiervoor zijn slechts 500 tractorritten nodig, wat resulteert in maximaal 1.000 middelzware motorvoertuigbewegingen per jaar (heen en terug). Voor de referentiesituatie is worst-case uitgegaan van het realistische, lagere aantal verkeersbewegingen zoals dat in de praktijk voorkomt, en niet van het maximale aantal zoals vergund (tabel 5.5).

Tabel 5.5: Verkeersbewegingen referentie

Bron	Omschrijving	Wegtype	Stagnatie	Voertuigklasse	Verkeersbewegingen/ jaar
1	Verkeersbewegingen werknemers	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	0%	Licht verkeer	12.000
2	Verkeersbewegingen tractoren	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	0%	Middelzwaar vrachtverkeer	1.000
	Verkeersbewegingen vrachtwagens			Zwaar vrachtverkeer	3.500
Totaal					16.500

Het verkeer is gemodelleerd totdat het opgaat in het heersend verkeersbeeld (bron 1 & 2). Het uitgangspunt is dat al het verkeer, evenals in de gebruiks- en aanlegfase, direct opgaat ter hoogte van de Hoogenboomlaan. Dit is een worst-case scenario aangezien het aantal voertuigbewegingen van middelzwaar en zwaar vrachtverkeer aanzienlijk hoger is in vergelijking met de gebruiks- en aanlegfase. Daarnaast is het vrachtverkeer binnen de inrichting worst-case ingevoerd als binnen bebouwde kom (doorstromend), het manoeuvreren van vrachtwagens binnen de inrichting is hierbij dus buiten beschouwing gelaten.

Koude start

Conform de invoerinstructione dient de koude start van motorvoertuigen als aparte bron ingevoerd te worden. Het gaat hierbij om de emissie van voertuigen die met een koude motor opstarten. In de vergunde bedrijfssituatie zal middelzwaar en zwaar vrachtverkeer voornamelijk af- en aanrijden met een warme motor, aangezien zij de locatie slechts kort bezoeken om te laden/lossen. In

onderhavige berekening wordt er van uitgegaan dat enkel bij de lichte voertuigen van werknemers sprake is van opstarten met een koude motor aangezien de voertuigen van de werknemers gedurende langere tijd (>2 uur) met motor uit binnen de inrichting aanwezig zijn. Aangezien de aankomende voertuigen elders de motor hebben opgestart zijn deze buiten beschouwing gelaten, zodoende bedraagt het aantal koude starts 50% van de verkeersbewegingen van licht verkeer van werknemers, ofwel 6.000 koude starts (bron 3).

Stationair draaien

Conform de invoerinstructie kan het bij sommige projecten/initiatieven nodig zijn om het stationair draaien van wegverkeer te berekenen. Het gaat hierbij om voertuigen die stilstaan met draaiende motor op eigen terrein voor bijvoorbeeld het laden/lossen.

In de vergunde bedrijfssituatie is een weegbrug aanwezig waar alle vrachtwagens kortstondig stil zullen staan met draaiende motor voor zowel het in als uitwegen. Daarnaast zullen vrachtwagens gedurende het laden/lossen van bulkproducten ook enige tijd stationair draaien. In onderhavige berekening is er conservatief van uitgegaan dat alle vrachtwagens slechts 5 minuten stil staan met stationair draaiende motor voor zowel het laden/lossen als het in en uitwegen. Het uitgangspunt is dat er 500 middelzware en 1.750 zware voertuigen van en naar de inrichting rijden, dit resulteert in circa 42 uur stationair draaien voor middelzware en 146 uur voor zware voertuigen. Op basis van de tabel 'Stationaire emissie wegverkeer' (bijlage 1 van de invoerinstructie) is de emissie berekend. Voor de emissiegegevens is rekenjaar 2026 en types 'middelzwaar vrachtverkeer' en 'zwaar vrachtverkeer' gehanteerd. De emissiecijfers voor middelzwaar vrachtverkeer bedragen 58,5348 g/uur NO_x en 0,7272 g NH₃/uur, voor zwaar vrachtverkeer is dit 74,06088 g/uur NO_x en 0,99312 g NH₃/uur. De totale emissie van stationair draaiende vrachtwagens op de bouwplaats bedraagt derhalve 13,24 kg NO_x én 0,18 kg NH₃ per jaar (bron 4).

Stookinstallatie

De installaties van de meelfabriek werken volledig elektrisch. Voor de verwarming van het kantoor, de kantine, douches, bakkerij en het laboratorium wordt echter gebruik gemaakt van gasgestookte verwarming, wat resulteert in gebouwgebonden emissies. De aanwezigheid van een centrale verwarmingsketel (CV-ketel) voor deze voorzieningen is opgenomen in de vergunning. In de vergunningsdocumentatie wordt echter geen specifieke vermelding gemaakt van de omvang van het gasverbruik. Ter onderbouwing hiervan wordt gebruikgemaakt van gegevens verstrekt door de familie Krijger. Het jaarlijkse gasverbruik voor het adres Hoogenboomlaan 34 te Renesse bedraagt 4.277 m³ (bron: familie Krijger, verbruiksgegevens 2002; zie bijlage 2, Delta Energie B.V. – Jaaroverzicht 2002, Hoogenboomlaan 34, Renesse). Aan de hand van dit verbruik is de jaarlijkse emissie van NO_x berekend.

In overeenstemming met de invoerinstructie geldt voor het verstoken van aardgas dat 1 m³ aardgas, 9 m³ rookgas oplevert. Voor het berekenen van de stikstofemissie als gevolg van het gebruik van aardgas wordt aangesloten bij het feit dat de installatie voldoet aan de maximale emissienormen voor NO_x zoals vastgelegd in het Besluit Activiteiten Leefomgeving (indien deze periodiek preventief wordt onderhouden). Derhalve wordt een norm van 70 mg/Nm³ gehanteerd. Dit resulteert uiteindelijk in een totale emissie (bron 5) van 2,69 kg NO_x per jaar (4.277 m³ x 9 m³ x 70mg).

Mobiele werktuigen

Voor de werkzaamheden op het terrein wordt gebruik gemaakt van vorkheftrucks. Volgens de oorspronkelijke vergunning waren er twee dieselheftrucks in gebruik. In de melding uit 1996 is

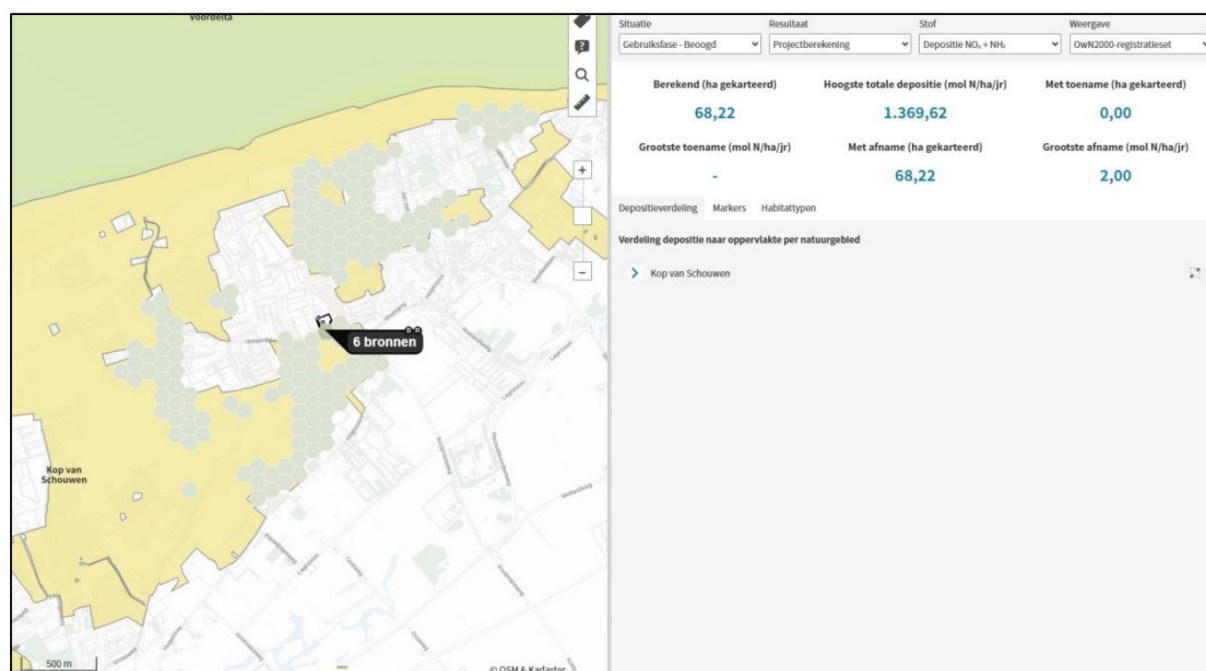
aangegeven dat één van deze dieselheftrucks vervangen is door een elektrische variant. In de vergunning van 2007 is opgenomen dat de overgebleven dieselheftruck is vervangen door een LPG-aangedreven vorkheftruck. De overige heftrucks die in 2007 in gebruik waren, zijn allemaal elektrisch aangedreven.

Volgens de vergunning betreft het een lpg-vorkheftruck met een laadvermogen van 2 ton en een motorvermogen tussen de 40 en 50 kW. Deze heftruck is volgens de vergunningsgegevens gemiddeld 2 uur per dag in gebruik, wat neerkomt op een geschat jaarlijks gebruik van circa 500 uur, uitgaande van 250 werkbare dagen per jaar. Uitgaande van een gemiddeld brandstofverbruik van 5,36 liter per uur⁴ bedraagt de totale hoeveelheid LPG 2.680 liter per jaar (bron 6).

5.6 Resultaten verschilberekening

Gebruiksfase minus referentie

Uit de rekenresultaten van de verschilberekening van de gebruiksfase en referentie situatie blijkt dat er geen toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden ten gevolge van het beoogde planvoornemen minus de vergunde bedrijfsactiviteiten plaatsvindt. Op meerdere habitattypen vindt zelfs een afname tot 2,00 mol N/ha/jr plaats.



Figuur 5.5: Resultaten verschilberekening gebruiksfase-referentie

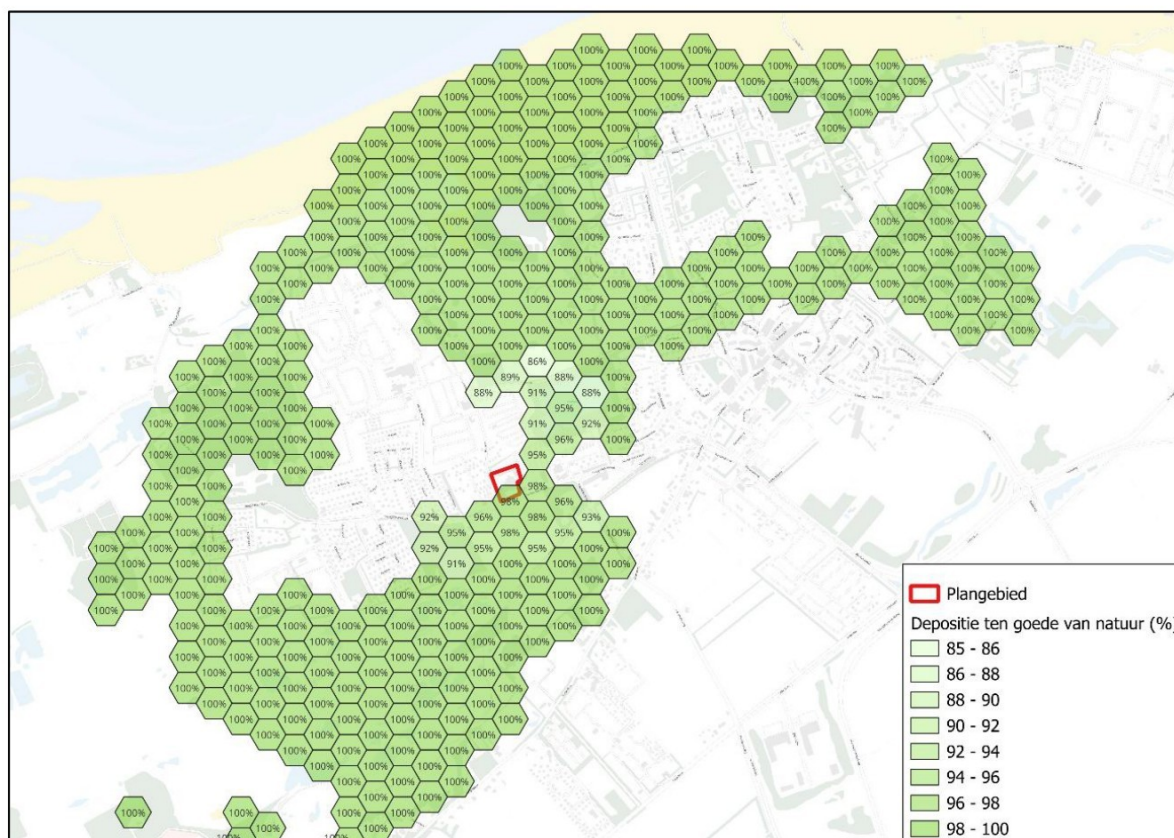
⁴ Tripple-test, Wie van de drie Heftruck op diesel, gas of elektrisch?., LandbouwMechanisatie april 2014, geraadpleegd via edepot.wu.nl op 30-07-2025.

5.7 Additionaliteit

Uit recente uitspraken van de Raad van State (AbRS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923 (Rendac); AbRS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923 (Amercentrale)) is gebleken dat intern salderen met een referentiesituatie niet langer betrokken mag worden in de zogeheten 'voortoets'. Intern salderen is hiermee vergunning plichtig geworden en dient passend beoordeeld te worden. Een aanvullende eis van de 'passende beoordeling' is de toetsing aan het zogeheten additionaliteitsvereiste. Het additionaliteitsvereiste houdt in dat een maatregel die als instandhoudings- of passende maatregel kan worden ingezet alleen als mitigerende maatregel (intern salderen) in een passende beoordeling kan worden betrokken als, gelet op de staat van instandhouding en de instandhoudingsdoelstelling, het behoud van natuurwaarden is geborgd of in geval een verbeter- of hersteldoelstelling geldt, dat doel ook op andere wijze kan worden gerealiseerd.

Uit de resultaten van de verschilberekening blijkt dat de depositie van activiteiten die zijn vergund vele malen groter is dan de depositie van de beoogde activiteiten. Zo is de hoogst berekende toename ten gevolge van de vergunde situatie 2,04 mol/ha/jr en ten gevolge van de beoogde situatie slechts 0,04 mol/ha/jr. Ook het areaal waarop stikstofdepositie plaatsvindt verschilt tussen de vergunde (73,13 ha) en beoogde situatie (5,97 ha). In feite wordt dus slechts een geringe hoeveelheid van de vergunde depositie ingezet voor intern salderen, de overige vergunde ruimte komt na realisatie van het planvoornemen volledig ten goede aan de natuur (Figuur 5.7). Om precies te zijn wordt slechts 4,5% van de totale vergunde depositie (12,95 mol N⁵) ingezet om de totale beoogde depositie (0,58 mol N⁵) te salderen.

⁵ Het totaal van alle deposities per ha bij elkaar opgeteld maal het oppervlak waar de depositie op plaatsvindt. Dus bij een depositie van 0,02 mol N op 1 ha en een depositie van 0,01 mol N op 5 ha bedraagt de totale depositie 0,07 mol N ($1 * 0,02 + 5 * 0,01$)



Figuur 5.7: Depositie die ten goede komt van de natuur (groene hexagonen) uitgedrukt in percentage van totale vergunde depositie

De overige 95,5% van vergunde depositieruimte wordt daarmee ook niet betrokken als mitigerende maatregel (intern salderen) voor onderhavige projectontwikkeling. Deze depositie komt hoe dan ook ten goede van de natuur en hoeft derhalve niet getoetst te worden aan additionaliteit.

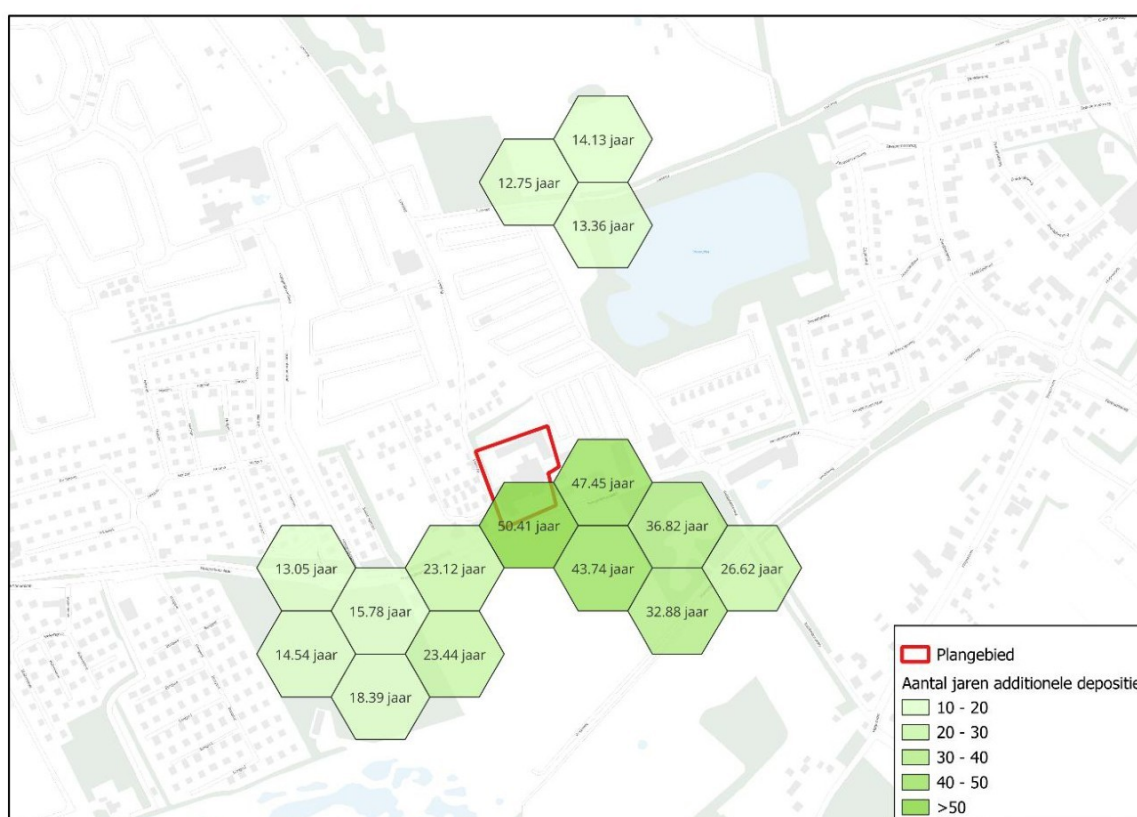
Op het moment van schrijven heeft de Provincie Zeeland nog geen plan, programma of pakket van maatregelen waarin gemotiveerd wordt welke instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen nodig zijn om uitvoering te geven aan artikel 6, eerste en tweede lid, van de Hrl. Echter, gezien het aanbod van agrarische bedrijven en bemeste gewaspercelen in de directe omgeving van het Natura 2000-gebied evenals de honderden gasgestookte vakantiewoningen gelegen in de kern van het Natura 2000-gebied die naar hun aard zeer geschikt zijn als natuur(herstel)maatregel is het inzetten van het plangebied met een behaalde depositiewinst van maximaal 0,04 mol N/ha/jr geen logische en/of realistische passende maatregel. Zeker niet omdat de stikstofemissies van het beoogde plan enkel afkomstig zijn van verkeersbewegingen waarvan bekend is dat de emissies door autonome ontwikkelingen zullen dalen. Hoe dan ook is logischerwijs te stellen dat het wegnemen van alle emissies op het perceel op korte termijn niet ingezet zal worden als passende maatregel.

De vergunde depositieruimte als gevolg van onderhavig plan zal wel per direct komen te vervallen. De huidige meelfabriek zal deels worden gesloopt/verbouwd en de bedrijfsvoering van de meelfabriek kan daarmee niet zonder natuurtoestemming worden hervat. Mocht de ontwikkeling van de projectlocatie tot woonbestemming niet haalbaar geacht worden, en dus de benodigde en gevraagde vergunning niet zal worden verleend, dan is de initiatiefnemer voornemens een

doorstart te maken van de vergunde activiteiten van meelfabriek. De meelfabriek zal dan op dezelfde manier (dus ongewijzigd) in gebruik wordt genomen zoals de vergunde situatie (referentie).

Het beoogde planvoornemen reduceert/beperkt dus per direct de stikstofdepositie op de omliggende hexagonen. Zelfs als het gebruik van het perceel na een relatief korte termijn van 1 jaar volledig buiten gebruik wordt gesteld als onderdeel van een passende maatregel (wat zoals eerder genoemd niet te verwachten is) zal het afhankelijk van het betreffende hexagon circa 12 tot 50 jaar duren voordat een depositiereductie is bereikt vergelijkbaar met de depositiereductie van het per direct uitvoeren van het beoogd planvoornemen⁶ (Figuur 5.8).

De reductie van stikstofdepositie die bereikt wordt als gevolg van het uitvoeren van het planvoornemen is hiermee hoger dan realistisch te verwachten is bij het aanstellen van het plangebied als passende maatregel en is daarmee ook additioneel aan de passende maatregel.



Figuur 5.8: Aantal jaren (per hexagon) tot depositiereductie van het beoogd planvoornemen is bereikt

⁶ Uitgewerkt voor het hexagon direct ten zuiden van het plangebied: Het wegnemen (of niet toelaten) van de depositie ten gevolge van de woningen geeft een stikstofreductie van $\sim 0,04$ mol N per jaar. Het wegnemen van de depositie van de fabriek geeft een stikstofreductie van $\sim 2,04$ mol N per jaar. Het duurt hiermee dus ~ 51 jaar ($2,04/0,04$) voordat het wegnemen van de woningen hetzelfde effect heeft bereikt als het wegnemen van de fabriek na slechts één jaar heeft bereikt.

6. Overige effecten

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied, het meest nabije Natura 2000-gebied ligt op circa 50 meter afstand. Het plangebied is direct gesitueerd tegen de Hoogenboomlaan en valt daarmee binnen de invloedssfeer van deze weg. Deze locatie wordt reeds permanent beïnvloed door licht, geluid en beweging als gevolg van het heen en weer rijden van verkeer op deze weg. De algehele capaciteit van de activiteiten ter plaatse en de bijkomende storingsfactoren worden met de beoogde ontwikkeling niet vergroot, door het wegnemen van de huidige meelfabriek met bijbehorende activiteiten (heftrucks, machines en vrachtverkeer) zal de intensiteit van verstoring zelfs dalen.

Als gevolg van het bestaande gebruik evenals de voorgenomen ontwikkeling is er mogelijk sprake van een verstoring door geluid. Het standaard geluidsniveau binnen het plangebied en de meest nabije delen van de omliggende natuurgebieden is, door de aanwezige verkeersader, tussen de 55 en 55 dB (Atlas Leefomgeving). De aanwezige fauna binnen deze zone is dus reeds onderhevig aan deze geluidslast. Het gebruik van de beoogde woningen zal het bestaande geluidsoverlast niet zodanig negatief verslechteren dat de fauna in de omgeving en nabijgelegen natuurgebieden extra hinder ondervindt. De activiteiten ten gevolge van de aanlegfase van het plan zijn ook dusdanig gering dat deze geen significante geluidsverstoring tot gevolg hebben.

Als gevolg van het bestaande gebruik evenals de voorgenomen ontwikkeling is er mogelijk sprake van een verstoring door licht en trillingen. In de directe omgeving van de ontwikkeling is echter reeds sprake van lichtverstoring en trillingen door het verkeer op de Hoogenboomlaan gelegen tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied. Het gebruik van de beoogde woningen zal het bestaande lichtoverlast niet zodanig negatief verslechteren dat de fauna in de omgeving en nabijgelegen natuurgebieden extra hinder ondervindt. De activiteiten ten gevolge van de aanlegfase van het plan zijn ook dusdanig gering en worden bovendien overdag uitgevoerd zodat deze geen significante trillingen en/of lichtverstoring tot gevolg hebben.

Gezien de aard en omvang van de werkzaamheden zijn negatieve effecten van storingseffecten zoals verdroging, vernatting, mechanische verstoring en optische vertoring niet aan de orde.

7. Conclusie

Uit de rekenresultaten van AERIUS Calculator 2025.0.1 blijkt dat er ten gevolge van het planvoornemen geen sprake is van een toename van stikstofdepositie waarbij significant negatieve effecten in Natura 2000-gebieden kunnen plaatsvinden ten gevolge van de aanlegfase en gebruiksfase, ten opzichte van de eerder vergunde situaties (intern salderen). De berekening toont aan dat het aspect stikstofdepositie geen beperkingen oplevert ten aanzien van de uitvoering van het beoogde planvoornemen wanneer conform de beschreven uitgangspunten wordt gewerkt. Ook blijkt dat er geen sprake is van overige storingsfactoren waarbij significant negatieve effecten in Natura 2000-gebieden kunnen plaatsvinden.

Bijlage 1: Overzicht vergunningen en meldingen

- 1994 juni 22, Verlening Revisievergunning en vergunning Wet geluidhinder, Provincie Zeeland, kenmerk: 891
- 1993 februari 22, Aanvraag milieuvergunning
 - Renvooi (o.a. 2 heftrucks) + toelichting.
- 1992 Akoestisch onderzoek bedrijfsactiviteiten
 - Een overzicht van de bedrijfsactiviteiten (gedurende en buiten oogstseizoen).
- 1993 Akoestisch onderzoek bedrijfsactiviteiten
 - Voor de bedrijfsactiviteiten wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek uit 1992.
- 1995 Melding + 1995 Akoestisch onderzoek wijzigingen bedrijfsactiviteiten
 - O.a. vermindering van transport- en heftruckbewegingen.
- 1996 Melding + 1995 Akoestisch onderzoek wijzigingen bedrijfsactiviteiten
 - O.a. diesel heftruck wordt vervangen voor elektrische heftruck.
- 2005 Melding
 - Vervanging silo's, uitbreiding kantoor en blowerruimte zonder uitbreiding machinaal vermogen.
- 2007 februari 6, Milieuvergunning
 - Uiteenzetting bedrijfsactiviteiten
 - O.a. diesel heftruck wordt vervangen voor LPG heftruck.

Bijlage 2: Delta Energie B.V. – Jaaroverzicht 2002,
Hoogenboomlaan 34, Renesse

Bijlage 3 Delta Energie B.V. – Jaaroverzicht 2002



LOC. NR. 3289
CRED. NR. 090407

DELTA N.V.

REKENNOTA

KRIJGER MOLENAARS
HOOGENBOOMLN 34
4325 DH RENESSE
|||||

notadatum 15 JANUARI 2003
verbruiksperiode 20 NOV 2001 T/M 28 NOV 2002
BETAALD OP 1/11/03

debiteurennummer	4373655 020
dit nummer vermelden bij betaling en correspondentie	

leveringsadres

HOOGENBOOMLN 34 BEDR

RENESSE

afrekening van	meterstanden		verbruik in eenheden	onbelast verbruik	prijs in ct. ① per eenheid	verbruiks- bedragen	vaste bedragen		code O.B.	bedrag in euro's	
	eind	begin					code ②	bedrag			
GAS	60137	55860E	4277		24,06	1029,05		37,21	2	1066,26	
GAS	ENERGIEBELASTING		4277		12,68	542,32			2	542,32	
WATER	4238	2707E	1531		104,47	1599,44		41,96	1	1641,40	
WATER	WATERBELASTING		300		13,55	40,65			1	40,65	
VOLLEDIG PAKKET KABEL TV										2	118,49
AF: KORTING VOOR AUTOMATISCHE AFSCHRIJVING										2	- 4,40
E BIJ METERSTAND = DOOR OF NAMENS UZELF OPGENOMEN											
③ OMZETBELASTING CODE 1 6,00 PROCENT VAN + 1682,05							+	100,92		+ 3404,72	
OMZETBELASTING CODE 2 19,00 PROCENT VAN + 1722,67							+	327,31			
omzetbelasting over verbruikskosten							+	428,23		+ 428,23	
④ af: reeds in rekening gebrachte termijnbedragen (incl. omzetbelasting)										+ 3832,95	
DEC JAN FEB MRT APR MEI JUN											
349,41+ 348,00+ 348,00+ 348,00+ 348,00+ 348,00+											
JUL AUG SEP OKT NOV											
349,00+ 349,00+ 349,00+ 349,00+ 349,00+										- 4182,41	
⑤ in termijnbedragen begrepen omzetbelasting							-	483,88			
BIJ:NIEUW TERMIJNBEDRAG OVER JAN 2003							-	55,65		- 349,46	
*****							+	42,57		+ 365,00	
OP DEZE NOTA TE BETALEN OMZETBELASTING							-	13,08			
CA 31 JAN 2003 WORDT AUTOMATISCH VAN											+ 15,54
BANKREKENING 035.78.00.982 AFGESCHREVEN											

VOOR INFORMATIE OVER DEZE NOTA KUNT U BELLEN (tijdens kantoor uren 08.00 - 17.00): (0118) 882982.
WARMTE ZONDER ZORGEN, MET ESD CV - VERHUURPLAN. INFO: (0113) 884100.

informatie	gebruik verstandig, kijk hoeveel het kost ⑥			
GAS	100	M3	EUR	46,46
WATER	100	M3	EUR	131,54

CORRESPONDENTIEADRES: Postbus 5048, 4330 KA Middelburg • BANKRELATIES: Postbank 49778 • ABN-AMRO 51 04 60 739
HOOFDKANTOOR: Poelendaesingel 10, 4335 JA Middelburg • tel. (0118) 88 20 00 • fax. (0118) 88 21 00 • e-mail: info@delta.nl
K.V.K. Middelburg, nr. 22091457 • RTW nr. M. 8968 RD 334 R01 • voor toelichting zie omzetbelasting • alle bedragen zijn vermeld in euro's

Bijlage 3: PDF-rapport rekenresultaten gebruiksfase
(rekenjaar 2027) AERIUS Calculator

Projectberekening

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



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

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



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Tritium Advies
Hoogenboomlaan 34 ,
4325 DH Renesse

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Hoogenboomlaan 34 te Renesse
Berekening gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Rd7r5EHTy9Zh
11 november 2025, 14:06
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2027	100,0 g/j	0,9 kg/j


Resultaten

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

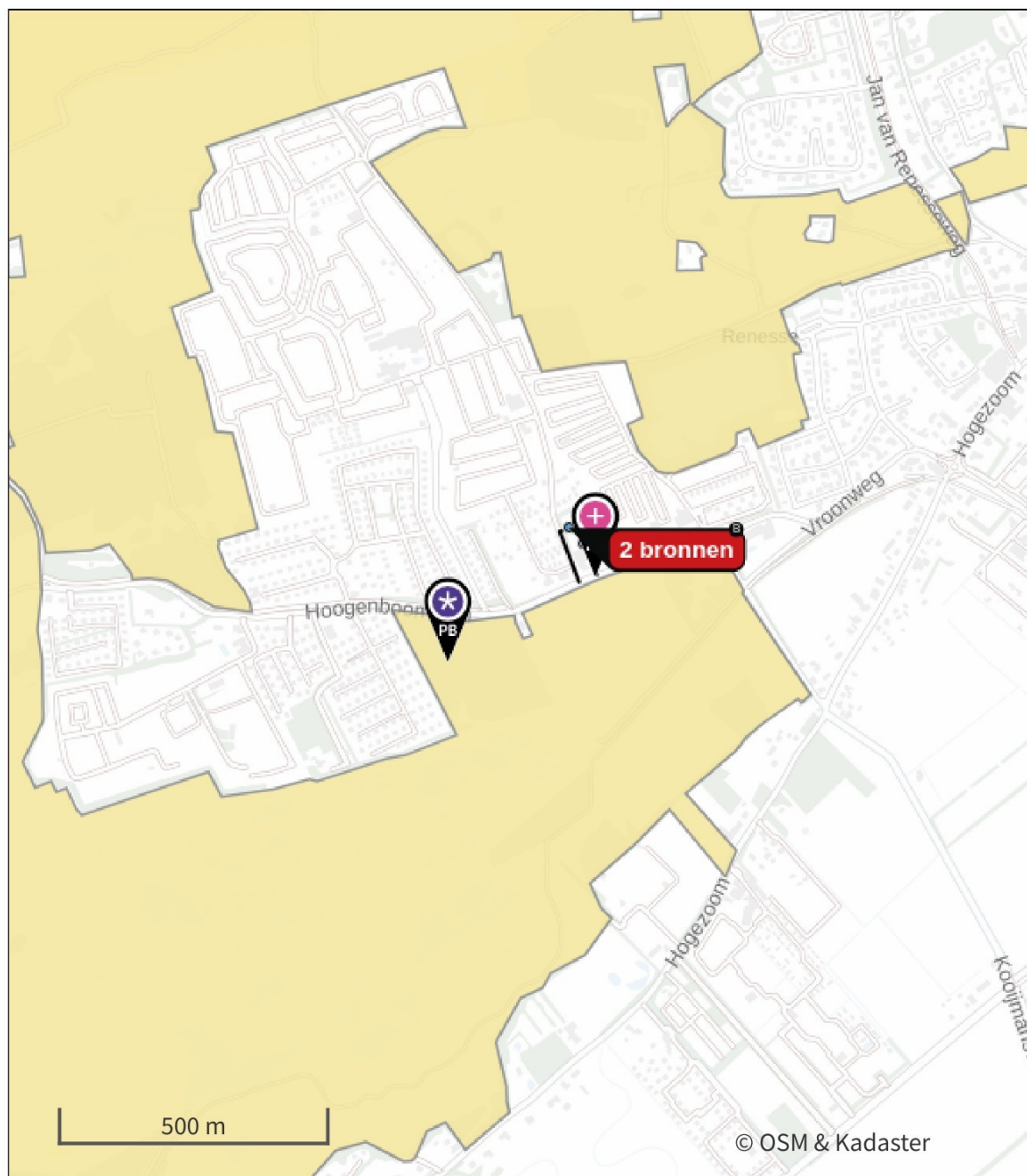
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,04 mol/ha/j	3411409	Kop van Schouwen
5,97 ha		
0,00 ha		
0,04 mol/ha/j		
-		


Gebruiksfasen (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
3 Verkeer Koude start: overig Koude start appartementen	58,0 g/j	0,4 kg/j
4 Verkeer Koude start: overig Koude start woning en b&b	22,0 g/j	0,1 kg/j
 Verkeersnetwerk	20,0 g/j	0,4 kg/j

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



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

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

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

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	5,97	1.238,50	5,97	0,04	0,00	-

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Kop van Schouwen (116)	5,97	1.238,50	5,97	0,04	0,00	-

Gebruiksphase, Rekenjaar 2027

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersbewegingen appartementen	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Locatie	X:42542,14 Y:416716,56	Type scherm	-	-	NO ₂ 42,5 g/j
Lengte	119,33 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 18,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	45,4 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,2 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersbewegingen woning en b&b	Links	Rechts	NO _x	43,6 g/j
Locatie	X:42585,2 Y:416702,95	Type scherm	-	-	NO ₂ 4,8 g/j
Lengte	61,68 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	9,8 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start appartementen	NO _x	0,4 kg/j
Locatie	X:42542,84 Y:416763,31	NH ₃	58,0 g/j

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	1.440,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start woning en b&b	NO _x	0,1 kg/j
Locatie	X:42572,93 Y:416733,22	NH ₃	22,0 g/j

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	545,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

Disclaimer

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

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.0.1_20251007_db4f14956b

Database versie 2025.0.1_db4f14956b_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

Bijlage 4: PDF-rapport rekenresultaten aanlegfase
(rekenjaar 2026) AERIUS Calculator

Projectberekening

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



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

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



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Tritium Advies
Hoogenboomlaan 34 ,
4325 DH Renesse

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Hoogenboomlaan 34 te Renesse
Berekening aanlegfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RiyPciVFVa9Q
11 november 2025, 14:06
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Aanlegfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	12,0 g/j	0,3 kg/j


Resultaten

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

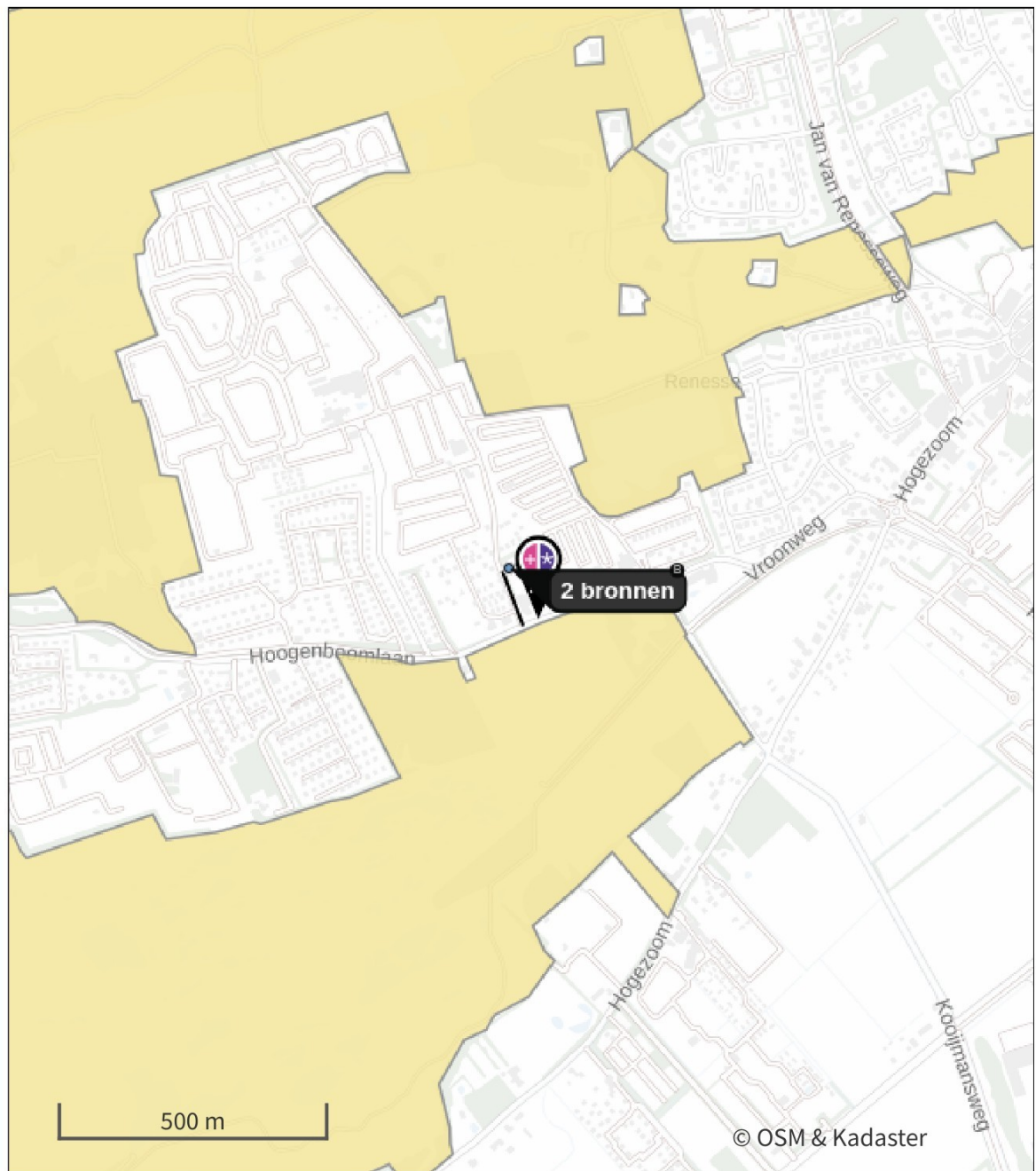
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,01 mol/ha/j	3411409	Kop van Schouwen
0,27 ha		
0,00 ha		
0,01 mol/ha/j		
-		

Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
3 Verkeer Koude start: overig Koude start	10,7 g/j	65,8 g/j
4 Anders... Stationair draaien	-	0,2 kg/j
 Verkeersnetwerk	1,4 g/j	53,1 g/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 "Aanlegfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	0,27	863,09	0,27	0,01	0,00	-

Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Kop van Schouwen (116)	0,27	863,09	0,27	0,01	0,00	-

Aanlegfase, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeer van en naar plangebied	Links Rechts	NO _x	36,8 g/j
Locatie	X:42542,63 Y:416718,35	Type scherm	- - NO ₂	7,8 g/j
Lengte	120,10 m	Hoogte	- - NH ₃	1,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	- -	
Rijrichting	Beide richtingen			
Tunnelfactor	<u>1</u>			
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>			
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>			

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	500,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	30,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Manoevreren vrachtwagens	Links Rechts	NO _x	16,2 g/j
Locatie	X:42557,99 Y:416774,89	Type scherm	- - NO ₂	4,3 g/j
Lengte	41,32 m	Hoogte	- - NH ₃	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	- -	
Rijrichting	Beide richtingen			
Tunnelfactor	<u>1</u>			
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>			
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>			

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	30,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	65,8 g/j
Locatie	X:42538,42 Y:416768,12	NH ₃	10,7 g/j

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	250,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

4 Anders...

Naam	Stationair draaien	Uittreedhoogte	1,0 m	NO _x	0,2 kg/j
Locatie	X:42558,58 Y:416775,34	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
		Spreiding	0,5 m		
Oppervlakte	0,01 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Zwaar Verkeer				

Disclaimer

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

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.0.1_20251007_db4f14956b

Database versie 2025.0.1_db4f14956b_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

Bijlage 5: PDF-rapport rekenresultaten
verschilberekening referentie- gebruiksfase
AERIUS Calculator

Projectberekening

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



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

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



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Tritium Advies
Hoogenboomlaan 34 ,
4325 DH Renesse

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Hoogenboomlaan 34 te Renesse
Verschilberekening gebruiksfase-referentie

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Rri5E7LiyTo8
11 november 2025, 14:07
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Referentiesituatie - Referentie
Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	0,5 kg/j	29,6 kg/j
2027	100,0 g/j	0,9 kg/j

Resultaten

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

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
2,04 mol/ha/j	3411409	Kop van Schouwen
0,04 mol/ha/j	3411409	Kop van Schouwen
0,00 ha		
68,22 ha		
-		
2,00 mol/ha/j		

Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen

Emissie NH₃

Emissie NO_x

3 Verkeer | Koude start: overig | Koude start appartementen

58,0 g/j

0,4 kg/j

4 Verkeer | Koude start: overig | Koude start woning en b&b

22,0 g/j

0,1 kg/j


 Verkeersnetwerk

20,0 g/j

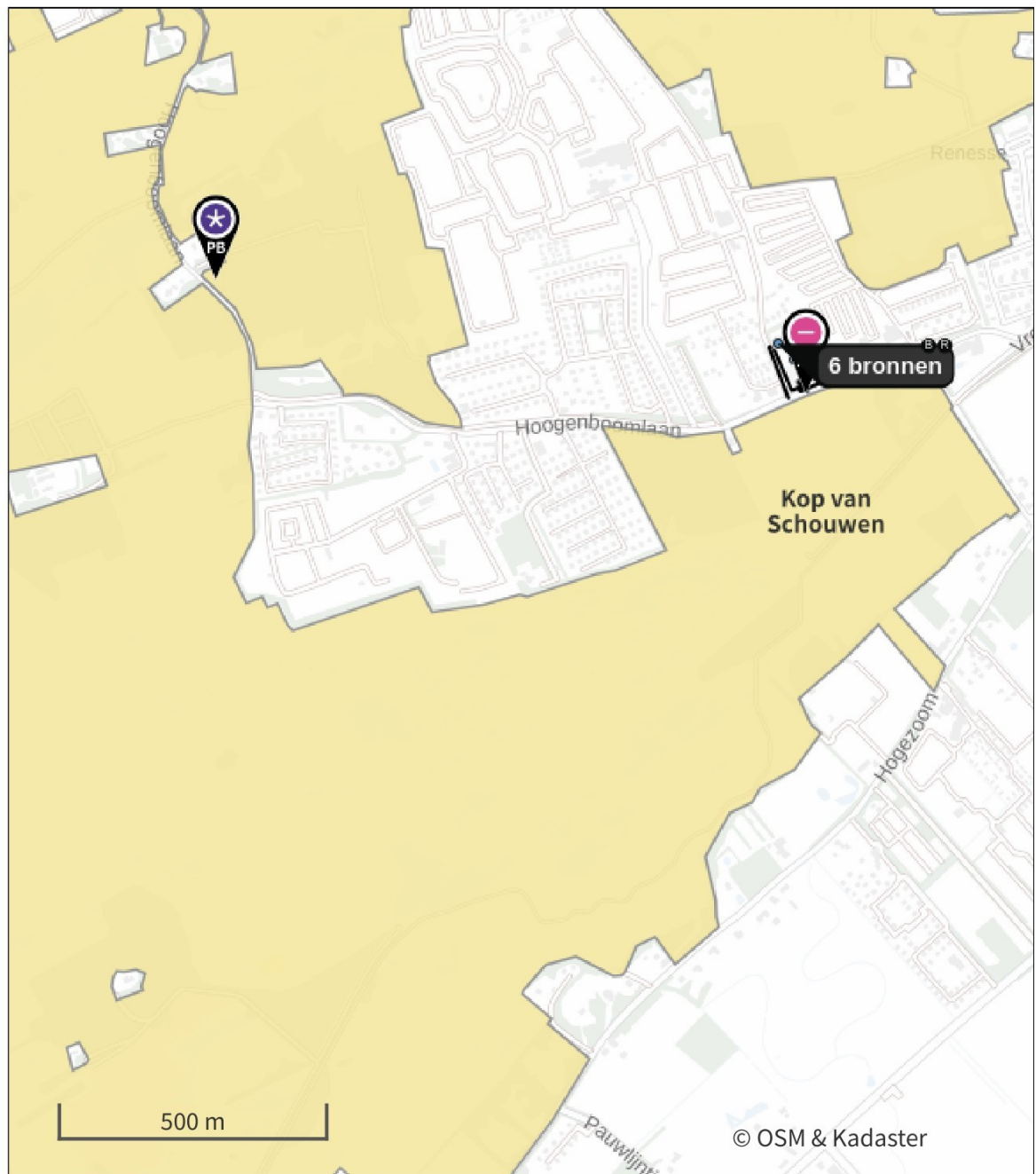
0,4 kg/j

Referentiesituatie (Referentie), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
3 Verkeer Koude start: overig Koude start licht verkeer	0,3 kg/j	1,6 kg/j
4 Anders... Stationair draaien vrachtverkeer op weegbrug (incl. laden/lossen)	0,2 kg/j	13,2 kg/j
5 Anders... Stookinstallatie	-	2,7 kg/j
6 Mobiele werktuigen LPG Heftruck	20,1 g/j	10,7 kg/j
 Verkeersnetwerk	33,0 g/j	1,4 kg/j

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



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

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

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

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	68,22	1.369,62	0,00	-	68,22	2,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Kop van Schouwen (116)	68,22	1.369,62	0,00	-	68,22	2,00

Gebruiksfase, Rekenjaar 2027

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersbewegingen appartementen	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Locatie	X:42542,14 Y:416716,56	Type scherm	-	-	NO ₂ 42,5 g/j
Lengte	119,33 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 18,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	45,4 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,2 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersbewegingen woning en b&b	Links	Rechts	NO _x	43,6 g/j
Locatie	X:42585,2 Y:416702,95	Type scherm	-	-	NO ₂ 4,8 g/j
Lengte	61,68 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	9,8 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start appartementen	NO _x	0,4 kg/j
		NH ₃	58,0 g/j
Locatie	X:42542,84 Y:416763,31		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	1.440,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start woning en b&b	NO _x	0,1 kg/j
		NH ₃	22,0 g/j
Locatie	X:42572,93 Y:416733,22		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	545,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

Referentiesituatie, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Licht verkeer	Links	Rechts	NO _x	65,8 g/j
Locatie	X:42589,11 Y:416678,76	Type scherm	-	-	NO ₂ 6,6 g/j
Lengte	27,11 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,9 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	12.000,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Middelzwaar en zwaar verkeer	Links	Rechts	NO _x	1,3 kg/j
Locatie	X:42611,76 Y:416701,37	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,4 kg/j
Lengte	87,00 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 30,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	<u>1</u>				
Type hoogteligging	<u>Normaal</u>				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	<u>0 m</u>				

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.000,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3.500,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start licht verkeer	NO _x	1,6 kg/j
		NH ₃	0,3 kg/j
Locatie	X:42586,83 Y:416684,66		
Oppervlakte	0,01 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	6.000,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

4 Anders...

Naam	Stationair draaien vrachtverkeer op weegbrug (incl. laden/lossen)	Uittreedhoogte	1,0 m	NO _x	13,2 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	0,2 kg/j
		Spreiding	0,5 m		
Locatie	X:42611,72 Y:416701,29				
Oppervlakte	0,01 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Zwaar Verkeer				

5 Anders...

Naam	Stookinstallatie	Uittreedhoogte	3,0 m	NO _x	2,7 kg/j
Locatie	X:42607,24	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
	Y:416711,63	Spreiding	<u>0,0 m</u>		
Oppervlakte	0,02 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Verwarming van Ruimten				

6 Mobiele werktuigen

Naam	LPG Heftruck			NO _x	10,7 kg/j	
Locatie	X:42585,84 Y:416731,27			NH ₃	20,1 g/j	
Oppervlakte	0,73 ha					
Naam/Stageklasse	Brandstof- verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof	Emissie
LPG heftruck	2.680 l/j	0 u/j	<u>1,4 m</u>	<u>0,4 m</u>	NO _x	10,7 kg/j
alle werktuigen op LPG	0 l/j		<u>0,006 MW</u>	<u>Standaard Profiel Industrie</u>	NH ₃	20,1 g/j

Disclaimer

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

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.0.1_20251007_db4f14956b

Database versie 2025.0.1_db4f14956b_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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