

Voortoets stikstofdepositie

Molenstraat, Boven-Leeuwen

Gemeente West Maas en Waal



Gegevens over het plan:

Plannaam: Voortoets stikstofdepositie Molenstraat, Boven-leeuwen
Datum: 21 december 2022
Projectnummer Buro SRO: 05.70.02

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: Van Tiem/De Ruiter
Contactpersoon opdrachtgever: Dhr. M.J.J. de Ruiter

Gegevens Buro SRO:

Projectleider Buro SRO: Mevr. J. Jentink
Bezoekadres vestiging Arnhem: Sweerts de Landasstraat 50
6814 DG te Arnhem
Telefoon: 026 – 35 23 125
E-mail: arnhem@buro-sro.nl
Internet: www.Buro-SRO.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Doelstelling onderzoek	5
1.2	Projectbeschrijving	5
1.3	Maatgevende Natura 2000-gebieden.....	7
Hoofdstuk 2	Wettelijk kader	8
2.1	Landelijke wet- en regelgeving	8
2.2	Voortoets	8
2.3	Intern salderen	8
2.4	Passende beoordeling	9
Hoofdstuk 3	Berekeningssystematiek.....	10
3.1	Gebruikt rekenmodel.....	10
3.2	Input rekenmodel	10
3.2.1	Toekomstig gebruik.....	10
3.2.2	Aanlegfase.....	10
Hoofdstuk 4	Resultaten berekening	12
4.1	Gebruiksfase.....	12
4.2	Aanlegfase.....	14
Hoofdstuk 5	Conclusies	19
Bijlagen		21
Bijlage 1:	Toelichting uitgangspunten aanlegfase	23
Bijlage 2:	AERIUSberekening gebruiksfase	25
Bijlage 3:	AERIUSberekening aanlegfase	27



Ligging van het plangebied

De initiatiefnemer is voornemens om in totaal 24 woningen in het plangebied te realiseren. Het plangebied bestaat uit twee clusters met woningen die zijn geïnspireerd op de lintbebouwing langs de Molenstraat. Elk cluster refereert naar een boerenerf met een 'boerderijwoning' en 'schuurwoningen'. De woningen betreffen een vrijstaande woning, twee-onder-één-kap-woningen, rijwoningen en seniorenwoningen. Beide erven krijgen een eigen ontsluiting via de Molenstraat in de vorm van een karrespoor en parkeerkofters op het erf bestaande uit halfverharding.



Afbeelding toekomstige situatie

1.3 Maatgevende Natura 2000-gebieden

Voor het uitvoeren van de stikstofdepositieberekening moet rekening gehouden worden met Natura 2000-gebieden. AERIUS toetst automatisch aan alle Natura 2000-gebieden in Nederland en aan nabijgelegen buitenlandse Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen en maatgevende Natura 2000-gebied voor dit project is Rijntakken. Deze ligt op een afstand van ca. 920 meter van het project. Op de afbeelding hieronder zijn het plangebied en de betreffende Natura 2000-gebieden weergegeven.



Ligging plangebied in relatie tot de maatgevende Natura 2000-gebieden

Hoofdstuk 2 Wettelijk kader

2.1 Landelijke wet- en regelgeving

In het kader van de toets aan de Wet Natuurbescherming wordt bepaald of een project of plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Voor plannen en projecten dient middels een voortoets, eventueel gevolgd door een passende beoordeling, getoetst te worden of het plan mogelijk significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen die gelegen zijn binnen omliggende Natura 2000-gebieden. De beoordeling van plannen, projecten en andere handelingen is uitgewerkt in paragraaf 2.3 van de Wet natuurbescherming. Met het verdwijnen van het Programma Aanpak Stikstof is de ontwikkelingsruimte en standaard grenswaarde voor projecten niet meer beschikbaar.

Op 16 juni 2020 hebben provincies de geldende beleidsregels voor intern en extern salderen vastgesteld. Dit vormt het nieuwe beleid op basis waarvan de vergunningverlening binnen de Wet natuurbescherming met betrekking tot stikstofdepositie plaatsvindt.

2.2 Voortoets

Een voortoets heeft tot doel te onderzoeken of er sprake kan zijn van significante gevolgen voor beschermde Natura 2000 gebieden. De significantie van de gevolgen voor een gebied als gevolg van een plan worden afgezet tegen de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. De instandhoudingsdoelstellingen zijn neergelegd in het aanwijzingsbesluit en zijn uitgewerkt in het beheerplan voor dat gebied. Wanneer een plan of project gevolgen heeft voor het gebied, maar de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet in gevaar brengt, zijn significante gevolgen uitgesloten. Bij de voortoets wordt bekeken of het bestemmingsplan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben. In hoeverre stikstofdepositie voor significante gevolgen op Natura 2000-gebieden kan zorgen, wordt in eerste instantie bepaald door te bezien of de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt tot een toename van stikstofdepositie leiden. Hierbij mag een vergelijking worden gemaakt met het bestaande gebruik (referentiesituatie) binnen het project zelf (intern salderen) of mag met het stoppen van een stikstofuitstotende activiteit elders worden gecompenseerd (extern salderen).

Van plannen die ten opzichte van de feitelijke situatie geen toename van de stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige gebieden waarvan de Kritische Depositie Waarde (KDW) wordt overschreden of bijna wordt overschreden (achtergrondwaarde 70 mol/ha/j onder de KDW), zijn significante gevolgen met zekerheid uit te sluiten. In dat geval hoeft geen passende beoordeling te worden opgesteld.

In het geval uit de voortoets blijkt dat:

- de ontwikkeling wel kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op één of meer in het kader van Natura 2000 beschermde stikstofgevoelige gebieden;
- van deze stikstofgevoelige gebieden de KDW al wordt overschreden of door de toename van de stikstofdepositie kan worden overschreden;

dient een volgende stap gezet te worden. Op dat moment wordt door middel van een ecologische voortoets onderzocht of ecologische significante effecten uitgesloten kunnen worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kleine deposities en/of deposities voor een korte tijd. Mocht dat laatste ook niet het geval zijn dan is een passende beoordeling en een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) noodzakelijk.

2.3 Intern salderen

Om te bepalen wat de referentiesituatie is waarmee intern mag worden gesaldeerd, is het in eerste instantie van belang de referentiedatum te bepalen. Dit betreft de datum van het definitieve aanwijzingsbesluit van het desbetreffende Natura 2000-gebied of diens voorganger Vogelrichtlijngebied of Habitatrichtlijngebied.

Vervolgens is het voor de referentiesituatie bepalend welke ruimtelijke procedure gevolgd wordt: is er sprake van een plan of een project?

Bij een berekening in het kader van een bestemmingsplanprocedure (een plan) is de feitelijke en planologisch legale situatie ten tijde van de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan de referentiesituatie.

In het geval van een vergunningsprocedure (een project) is een geldige natuurvergunning of natuurtoestemming de referentiesituatie. Als er geen natuurvergunning of natuurtoestemming is, is de milieuvergunning of milieumelding, die gold op de referentiedatum bepalend voor de referentiesituatie. Als na de referentiedatum een milieutoestemming is verleend, die minder stikstofuitstoot mogelijk maakt dan de vergunning die gold op de referentiedatum, bepaalt dat de referentiesituatie. Is er ook geen milieumelding of milieuvergunning, dan geldt de activiteit die op de referentiedatum was toegestaan en sindsdien onafgebroken aanwezig is geweest als referentiesituatie.

2.4 Passende beoordeling

Wanneer een plan significante negatieve gevolgen kan hebben, moet het bestuursorgaan ingevolge de Wet natuurbescherming een passende beoordeling opstellen vóórdat het plan kan worden vastgesteld. Deze passende beoordeling moet de zekerheid geven dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast. Het bestemmingsplan zal rekening moeten houden met de in het aanwijzingsbesluit voor het betrokken gebied vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen en de wijze waarop deze zijn uitgewerkt in het voor het gebied vastgestelde beheerplan. Als het bevoegd gezag (in veel gevallen Provinciale Staten) op grond van de passende beoordeling niet de vereiste zekerheid heeft verkregen dat een plan de natuurlijke kenmerken niet zal aantasten, kan het plan in beginsel niet worden vastgesteld. Dat is alleen anders als er geen alternatieve oplossingen beschikbaar zijn, sprake is van dwingende redenen van openbaar belang en compenserende maatregelen worden getroffen, dan kan een plan toch worden vastgesteld.

Hoofdstuk 3 Berekeningssystematiek

3.1 Gebruikt rekenmodel

In deze voortoets is gerekend met de AERIUS Calculator. De rekenkern van AERIUS wordt gevormd door het Operationeel Prioritaire Stoffen model (OPS) van het RIVM. Dit model berekent de verspreiding van stikstof door de lucht en de depositie. OPS houdt daarbij rekening met verschillende factoren die de verspreiding en depositie van stikstof beïnvloeden, bijvoorbeeld de windrichting en -kracht, de ruwheid van het terrein en de hoogte van de vegetatie. Voor wegverkeer wordt gebruikt gemaakt van Standaard Rekenmethode 2 (SRM2). Daarmee sluit AERIUS aan op de modellering in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit.

Er is ook een Aeriusberekening gemaakt waarin de extra hexagonen die door het ‘Wijzigingsbesluit Habitatrichtlijnen vanwege aanwezige waarden’, dat op 25 november 2022 is vastgesteld, relevant zijn geworden voor toestemmingverlening.

3.2 Input rekenmodel

Belangrijk voor elk rekenmodel is de kwaliteit van de input. In deze paragraaf wordt voor elk onderdeel de bijbehorende uitgangspunten beschreven en onderbouwd.

3.2.1 Toekomstig gebruik

Verkeersbewegingen

Met betrekking tot het beoogde plan is het van belang te kijken naar de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen. Voor het bepalen van de extra verkeersbewegingen wordt als worst case uitgegaan van 8 motorvoertuigbewegingen per woning per dag. Het plan gaat uit van 24 woningen. Daarvan liggen 11 woningen in het noordelijke cluster waardoor het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie circa 88 per etmaal zal bedragen. Er liggen 13 woningen in het zuidelijke cluster waardoor het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie circa 104 per etmaal zal bedragen. Deze verkeersbewegingen bestaan enkel uit licht verkeer.

Verkeersbewegingen worden in AERIUS als lijnbronnen weergegeven. Deze lijnbronnen worden ingetekend van de woning tot het punt waar de verkeersbewegingen opgaan in het algemene verkeer. In dit geval gaan de verkeersbewegingen op in het algemene verkeer op de Molenstraat op het punt waar het verkeer op snelheid is gekomen.

Overige bronnen

De woningen worden conform het Bouwbesluit gasloos uitgevoerd. Daarmee is er geen sprake van een verbrandingsinstallatie in het huis. Mogelijke stikstofuitstoot door de toekomstige woningen en bijgebouwen is kleinschalig en incidenteel en daardoor niet modelleerbaar, zoals ook beargumenteerd in de Handreiking woningbouw en AERIUS van de Rijksoverheid (januari 2020).

3.2.2 Aanlegfase

Naast het toekomstig gebruik is ook de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase van het project van belang. Bij de realisatie van de woningen en de aanleg van verharding zijn gedurende korte tijd werktuigen en machines van de bouwer in het plangebied aanwezig. Ook de verkeersbewegingen van de werklieden van en naar de bouwplaats geven een korte toename van stikstof emissie. Van een deel van de machines (handgereedschap, snelbouwkranen, liften) wordt ervan uit gegaan dat deze elektrisch zijn en dus geen stikstofuitstoot veroorzaken. Voor de daadwerkelijke aanleg is nog geen bestek gemaakt. Daarom is er op basis van vergelijkbare projecten en ervaringen elders een zo goed mogelijke raming gemaakt van de activiteiten die

zorgen voor stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase. In deze berekening is ervan uitgegaan dat de aanlegfase van het project maximaal 2 jaar duurt.

Mobiele werktuigen

Er zijn mobiele werktuigen nodig voor het realiseren van de woningen en de aanleg van de verharding. Voor het invoeren van de mobiele werktuigen is een inschatting gemaakt van de STAGE klassen van de werktuigen, het brandstofverbruik, het aantal draaiuren van een werktuig en mits van toepassing het AdBlue verbruik, waarmee de uitstoot NO_x en NH₃ door AERIUS is bepaald. Het brandstofverbruik is bepaald op basis van een inschatting van het totale aantal draaiuren (belast en stationair) van het werktuig. De uitstoot van de mobiele werktuigen wordt in AERIUS als een vlakbron ingetekend, op de locatie van de werkzaamheden. De overige machines zoals vrachtwagens voor de aan- en afvoer van materieel vallen onder de verkeersbewegingen.

In paragraaf 4.2 is te zien wat de uitgangspunten voor de aanlegfase zijn per bron. In bijlage 1 is toegelicht hoe tot de uitgangspunten voor de aanlegfase is gekomen.

Verkeersbewegingen

Tijdens de aanlegfase zal er sprake zijn van verkeersbewegingen door de werklieden die met de bouw van de woningen en de aanleg van de verharding bezig zijn. Bij de gemaakte inschatting van het aantal verkeersbewegingen van licht verkeer is er rekening mee gehouden dat werklieden met werkbusjes arriveren, waarbij er meerdere werklieden in één werkbus zitten. Daarnaast zorgen de aan- en afvoer van materiaal en de mobiele werktuigen voor verkeersbewegingen door middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. De schatting van de verkeersbewegingen in de aanlegfase is weergegeven in onderstaande tabel.

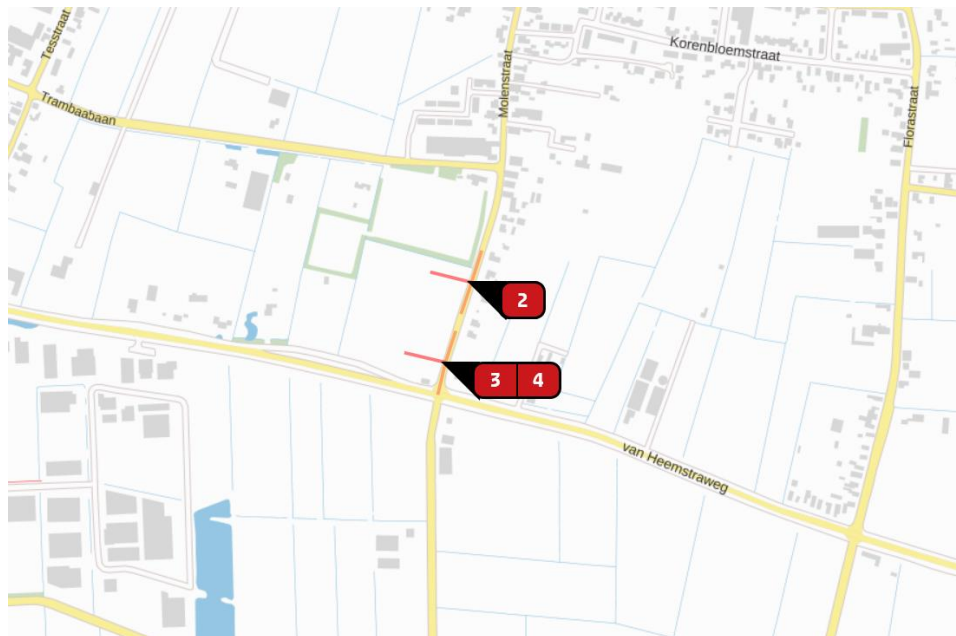
Type verkeer	Gem. aantal per jaar
<i>Bouw cluster Noord</i>	
Licht	496
Middel zwaar	36
Zwaar	44
<i>Bouw cluster Zuid</i>	
Licht	586
Middel zwaar	44
Zwaar	52
<i>Aanleg verharding Noord</i>	
Licht	4
Middel zwaar	2
Zwaar	6
<i>Aanleg verharding Zuid</i>	
Licht	4
Middel zwaar	2
Zwaar	6

Verkeersbewegingen worden in AERIUS als lijnbronnen weergegeven. Deze lijnbronnen worden ingetekend van de locatie van de werkzaamheden tot het punt waar de verkeersbewegingen opgaan in het algemene verkeer. In dit geval gaan de verkeersbewegingen op in het algemene verkeer op de Van Heemstraweg op het punt waar het verkeer op snelheid is gekomen. Dit wijkt af van het toekomstig gebruik aangezien vrachtverkeer op een ander punt opgaat in het algemene verkeer omdat er op grotere wegen meer vrachtverkeer rijdt.

Hoofdstuk 4 Resultaten berekening

4.1 Gebruiksfase

In het model is de beoogde situatie ingevoerd. Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed zijn op de stikstofdepositie van het initiatief. Bron 1 t/m 4 betreft de toekomstige verkeersbewegingen.



Afbeelding ingevoerde bronnen AERIUS gebruiksfase

Toekomstige emissies door verkeersbewegingen

Uit de berekening volgt dat door het toekomstig aantal verkeersbewegingen (conform paragraaf 3.2.1) de uitstoot van NO_x 1,9 kg/j bedraagt en de uitstoot van NH₃ minder dan 1 kg/j.

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	wegverkeer Noord	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	92,8 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	31,4 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

2 Wegverkeer | Weg

Naam	wegverkeer Noord	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	92,9 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	31,5 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

3 Wegverkeer | Weg

Naam	wegverkeer Zuid	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	0,1 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	36,9 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

4 Wegverkeer | Weg

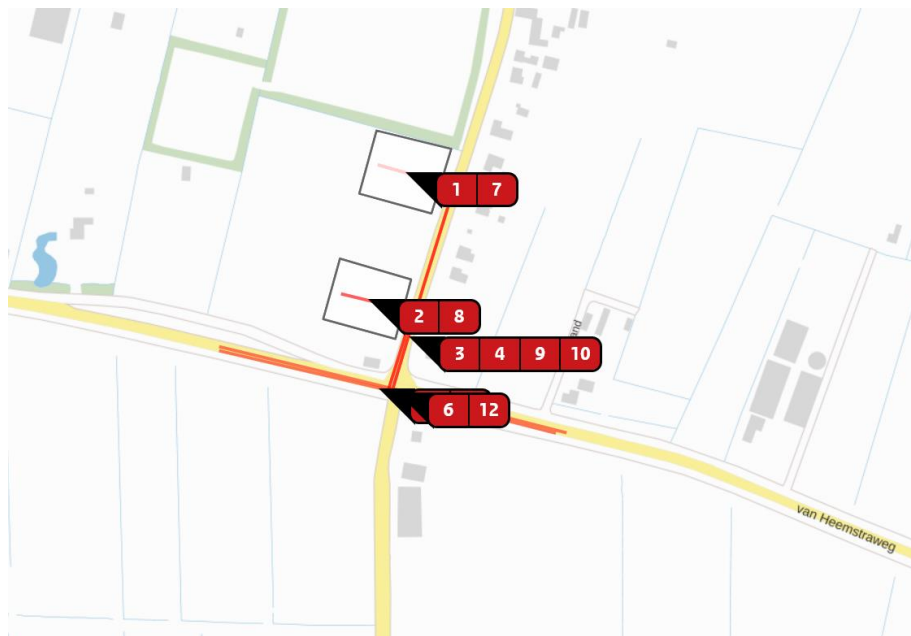
Naam	wegverkeer Zuid	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	0,1 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	36,9 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden

De uitstoot van NO_x als gevolg van het toekomstig gebruik zorgt niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebieden

4.2 Aanlegfase

Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed zijn op de stikstofdepositie van het initiatief tijdens de aanlegfase. Bron 1,2,7 en 8 betreft de mobiele werktuigen en bron 3 t/m 6 en 9 t/m 12 betreft de verkeersbewegingen.



Afbeelding ingevoerde bronnen AERIUS aanlegfase

Emissies door mobiele werktuigen

Uit navolgende tabellen volgt dat door de mobiele werktuigen in de aanlegfase (conform paragraaf 3.2.2) de uitstoot van NO_x ($13,60 + 15,4 + 2,8 + 2,8$) = 34,6 kg/j bedraagt en de uitstoot van NH₃ minder dan 1 kg/j.

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigencluster Noord	NO _x NH ₃	13,6 kg/j 0,3 kg/j			
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draailuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	279 l/j	15 u/j	15 l/j	NO _x	2,4 kg/j
					NH ₃	67,0 g/j
Dumper	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	212 l/j	12 u/j	11 l/j	NO _x	2,0 kg/j
					NH ₃	50,9 g/j
Mini graver	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	342 l/j	54 u/j	18 l/j	NO _x	3,3 kg/j
					NH ₃	82,1 g/j
Hijsskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	284 l/j	16 u/j	15 l/j	NO _x	2,6 kg/j
					NH ₃	68,2 g/j
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	97 l/j	15 u/j		NO _x	2,0 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	12 l/j	4 u/j		NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Betonstortor	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	117 l/j	7 u/j	6 l/j	NO _x	1,1 kg/j
					NH ₃	28,1 g/j

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigencluster Zuid	NO _x NH ₃	15,4 kg/j 0,3 kg/j			
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draailuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	331 l/j	18 u/j	18 l/j	NO _x	2,7 kg/j
					NH ₃	79,4 g/j
Dumper	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	251 l/j	14 u/j	13 l/j	NO _x	2,4 kg/j
					NH ₃	60,2 g/j
Mini graver	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	404 l/j	64 u/j	22 l/j	NO _x	3,5 kg/j
					NH ₃	97,0 g/j
Hijsskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	334 l/j	18 u/j	18 l/j	NO _x	2,8 kg/j
					NH ₃	80,2 g/j
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	112 l/j	17 u/j		NO _x	2,3 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	15 l/j	5 u/j		NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Betonstortor	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	134 l/j	7 u/j	7 l/j	NO _x	1,2 kg/j
					NH ₃	32,2 g/j

7 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigen verharding Noord	NO _x NH ₃	2,8 kg/j 0,0 kg/j		
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik l/j	Draslaai u/j	AdBlue verbruik kg/j	Stof Emissie
Laadschop	Stage-IIIB, 2011-2013, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	30 l/j	9 u/j		NO _x 0,6 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	97 l/j	15 u/j		NO _x 2,0 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	6 l/j	2 u/j		NO _x 0,1 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j

8 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigen verharding Zuid	NO _x NH ₃	2,8 kg/j 0,0 kg/j		
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik l/j	Draslaai u/j	AdBlue kg/j	Stof Emissie
Laadschop	Stage-IIIB, 2011-2013, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	30 l/j	9 u/j		NO _x 0,6 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	97 l/j	15 u/j		NO _x 2,0 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	6 l/j	2 u/j		NO _x 0,1 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j

Emissies door verkeersbewegingen

Uit navolgende tabellen volgt dat door de verkeersbewegingen in de aanlegfase (conform paragraaf 3.2.2) de uitstoot van NO_x minder dan 1 kg/j bedraagt en de uitstoot van NH₃ minder dan 1 kg/j.

3 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Noord	Links	Rechts	NO _x	73,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	7,4 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	2,7 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file		
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	248 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	18 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	22 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %		

4 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Noord	Links	Rechts	NO _x	73,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	7,4 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	2,7 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euro klasse	Voertuigen	In file
Voorgescreven factoren	Licht verkeer	248 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	18 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	22 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

5 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Zuid	Links	Rechts	NO _x	61,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	6,1 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	2,2 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euro klasse	Voertuigen	In file
Voorgescreven factoren	Licht verkeer	293 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	22 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	26 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

6 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Zuid	Links	Rechts	NO _x	60,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	6,1 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	2,2 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euro klasse	Voertuigen	In file
Voorgescreven factoren	Licht verkeer	293 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	22 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	26 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

9 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Noord	Links	Rechts	NO _x	5,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euro klasse	Voertuigen	In file
Voorgescreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	1 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

10 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Noord	Links	Rechts	NO _x	4,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euro klasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

11 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Zuid	Links	Rechts	NO _x	4,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euro klasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	1 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

12 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Zuid	Links	Rechts	NO _x	3,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euro klasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

Stikstofdepositie de Natura 2000-gebieden

De uitstoot van NO_x als gevolg van de verkeersbewegingen en de mobiele werktuigen in de aanlegfase zorgt niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op (bijna) overbelaste hexagonen van Natura 2000-gebieden gedurende maximaal 2 jaar.

Hoofdstuk 5 Conclusies

De berekening ten behoeve van de Wet natuurbescherming is uitgevoerd in het kader van een aanpassing van de bestemming. Het plan voorziet in het realiseren van 24 nieuwe woningen en aanleggen van verharding aan de Molenstraat te Boven-Leeuwen.

Eindconclusie

Als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied waarvoor de berekeningen zijn uitgevoerd neemt de stikstofdepositie op (bijna) overbelaste hexagonen van de Natura 2000-gebieden in zowel de gebruiksfase als de aanlegfase niet toe. Er is dus geen sprake van mogelijke negatieve effecten op beschermde Natura 2000-gebieden. Het aanvragen van een Wnb-vergunning is daarom niet nodig voor dit project.

Update Aerius

De Aeriusscalculator is sinds het maken van voorliggend onderzoek geactualiseerd. De Aeriusberekeningen zijn herberekend met de nieuwste versie van de Aeriusscalculator. De input van de berekeningen is niet aangepast. De Aeriusscalculator zet vanzelf de voorgaande input om in input die passend is bij de nieuwste versie van de Aeriusscalculator en daarbij wordt het AdBlue verbruik op 0 l/j gezet voor ieder mobiel werktuig. Daarmee is er bij de herberekening sprake van een worst case. Als de herberekening niet heeft geleid tot een resultaat hoger dan 0,00 mol/ha/j is het rapport niet aangepast op basis van de nieuwe herberekening. De herberekeningen zijn als bijlagen toegevoegd aan het rapport.

Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting uitgangspunten aanlegfase

Onderstaand is toegelicht hoe is gekomen tot de uitgangspunten voor het modelleren van de aanlegfase.

STAGE klasse

De stageklassen betreffen emissienormen voor mobiele werktuigen en zijn afhankelijk van het bouwjaar en het vermogen van het mobiele werktuig. Bij de emissieberekening op basis van brandstofverbruik per stageklasse, rekent AERIUS met categorieën stageklassen en emissiefactoren die betrekking hebben op dieselmotoren en zijn overgenomen uit het Emissiemodel Mobiele Machines (TNO-rapport 2009).

Voor elk werk wordt door een bouwer normaal gesproken een machine ingezet met het laagste vermogen dat werkbaar is voor de uitvoering. Dit omdat machines met een hoger vermogen meer brandstofverbruik hebben. Bij de selectie van het vermogen is dan ook gekozen voor een gemiddeld vermogen passend bij het werk.

Voor wat betreft het bouwjaar is gekeken naar de gemiddelde levensduur van de gebruikte werktuigen. Hierbij is aangesloten bij de mediane levensduur (TNO-rapport 2009) van de betreffende werktuigen, afgerond op hele jaren. Het jaar van uitvoering minus de levensduur geeft een goede raming van het gemiddelde bouwjaar van de gebruikte machines. Als de initiatiefnemer heeft aangegeven oudere of nieuwere mobiele werktuigen te gebruiken, is van de door de initiatiefnemer opgegeven bouwjaren uitgegaan.

Brandstofverbruik

Om het brandstofgebruik (Diesel) per jaar te schatten is aangesloten bij de formule die is opgenomen in het TNO rapport 2020 R11528. De formule is als volgt:

$$\text{Brandstofverbruik [liters]} = 0,245 * \text{arbeid [kWh]} + (0,52 + 0,0034 * \text{maximaal vermogen [kW]}) * \text{draaiuren [h]}$$

AdBlue verbruik

Het AdBlue verbruik in liters varieert van 4% tot 6% van het dieselgebruik. In deze berekening is rekening gehouden met een gemiddeld AdBlue verbruik van 5% van het dieselgebruik.

Bijlage 2: AERIUSberekening gebruiksfase

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

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



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Buro SRO Oost
Molenstraat,
6657BW Boven-Leeuwen

Molenstraat, Boven-Leeuwen
gebruiksfase

RkoweW3Mty1Y
21 december 2022, 13:59
Wnb-rekengrid

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	0,1 kg/j	1,9 kg/j

Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

Emissie NH₃

Emissie NO_x

 Verkeersnetwerk

0,1 kg/j

1,9 kg/j

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



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (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	-	-	-	-	-	-

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	wegverkeer Noord		Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂	92,8 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	31,4 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

2 Wegverkeer | Weg

Naam	wegverkeer Noord		Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂	92,9 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	31,5 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

3 Wegverkeer | Weg

Naam	wegverkeer Zuid		Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂	0,1 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	36,9 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

4 Wegverkeer | Weg

Naam	wegverkeer Zuid		Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂	0,1 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	36,9 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

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 2021.2_20221219_f040e7fca7
Database versie 2021.2_f040e7fca7

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Bijlage 3: AERIUSberekening aanlegfase

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

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



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Buro SRO Oost
Molenstraat,
6657BW Boven-Leeuwen

Molenstraat, Boven-Leeuwen
Aanlegfase

Rn86HCrViUp7
22 november 2022, 17:03
Wnb-rekengrid

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	0,7 kg/j	34,8 kg/j

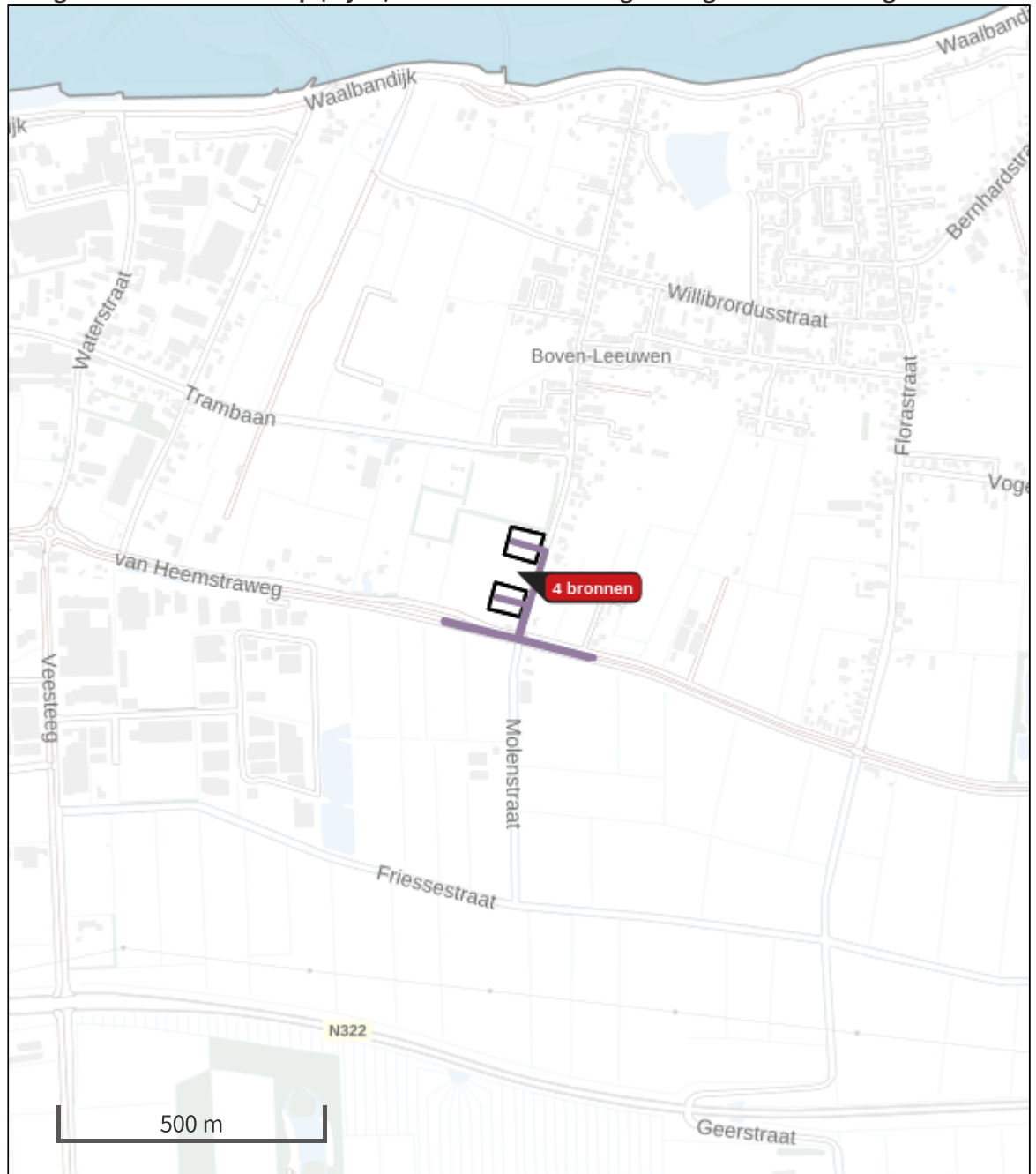
Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning werktuigen cluster Noord	0,3 kg/j	13,6 kg/j
2	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning werktuigen cluster Zuid	0,3 kg/j	15,4 kg/j
7	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning werktuigen verharding Noord	0,0 kg/j	2,8 kg/j
8	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning werktuigen verharding Zuid	0,0 kg/j	2,8 kg/j
	Verkeersnetwerk	10,1 g/j	0,3 kg/j

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



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (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	-	-	-	-	-	-

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigen cluster	NO _x	13,6 kg/j			0,3 kg/j	
	Noord	NH ₃					
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie	
Mobiele graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	279 l/j	15 u/j	15 l/j	NO _x	2,4 kg/j	
					NH ₃	67,0 g/j	
Dumper	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	212 l/j	12 u/j	11 l/j	NO _x	2,0 kg/j	
					NH ₃	50,9 g/j	
Mini graver	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	342 l/j	54 u/j	18 l/j	NO _x	3,3 kg/j	
					NH ₃	82,1 g/j	
Hijskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	284 l/j	16 u/j	15 l/j	NO _x	2,6 kg/j	
					NH ₃	68,2 g/j	
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	97 l/j	15 u/j		NO _x	2,0 kg/j	
					NH ₃	0,0 kg/j	
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	12 l/j	4 u/j		NO _x	0,3 kg/j	
					NH ₃	0,0 kg/j	
Betonstorter	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	117 l/j	7 u/j	6 l/j	NO _x	1,1 kg/j	
					NH ₃	28,1 g/j	

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigen cluster Zuid	NO _x NH ₃	15,4 kg/j 0,3 kg/j
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik Draaiuren AdBlue verbruik	Stof Emissie
Mobiele graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	331 l/j	18 u/j 18 l/j
			NO _x 2,7 kg/j NH ₃ 79,4 g/j
Dumper	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	251 l/j	14 u/j 13 l/j
			NO _x 2,4 kg/j NH ₃ 60,2 g/j
Mini graver	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	404 l/j	64 u/j 22 l/j
			NO _x 3,5 kg/j NH ₃ 97,0 g/j
Hijskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	334 l/j	18 u/j 18 l/j
			NO _x 2,8 kg/j NH ₃ 80,2 g/j
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	112 l/j	17 u/j
			NO _x 2,3 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	15 l/j	5 u/j
			NO _x 0,3 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j
Betonstortor	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	134 l/j	7 u/j 7 l/j
			NO _x 1,2 kg/j NH ₃ 32,2 g/j

3 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Noord			Links	Rechts	NO _x	73,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)			Type scherm	-	NO ₂	7,4 g/j
Rijrichting	Beide richtingen			Hoogte	-	NH ₃	2,7 g/j
Tunnelfactor	1			Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal						
Weghoogte	0 m						
Beschrijving				Voertuigtype/euroklasse		Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren				Licht verkeer		248 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren				Middelzwaar vrachtverkeer		18 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren				Zwaar vrachtverkeer		22 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren				Busverkeer		0 p/jaar	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Noord	Links	Rechts	NO _x	73,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 7,4 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,7 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	248 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	18 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	22 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

5 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Zuid	Links	Rechts	NO _x	61,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 6,1 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,2 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	293 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	22 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	26 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

6 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer cluster Zuid	Links	Rechts	NO _x	60,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 6,1 g/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,2 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	293 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	22 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	26 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

7 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigen verharding Noord	NO _x	2,8 kg/j			
		NH ₃	0,0 kg/j			
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Laadschop	Stage-IIIB, 2011-2013, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	30 l/j	9 u/j		NO _x	0,6 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	97 l/j	15 u/j		NO _x	2,0 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019 , <= 56 kW, diesel, SCR: nee	6 l/j	2 u/j		NO _x	0,1 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

8 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigen verharding Zuid	NO _x	2,8 kg/j			
		NH ₃	0,0 kg/j			
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Laadschop	Stage-IIIB, 2011-2013, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	30 l/j	9 u/j		NO _x	0,6 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Ruw terrein heftruck	Stage-IIIB, 2011-2013, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	97 l/j	15 u/j		NO _x	2,0 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Trilplaat/stamper	Stage-V, >= 2019 , <= 56 kW, diesel, SCR: nee	6 l/j	2 u/j		NO _x	0,1 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

9 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Noord	Links	Rechts	NO _x	5,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	NO ₂	0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file		
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	1 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %		

10 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Noord	Links	Rechts	NO _x	4,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

11 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Zuid	Links	Rechts	NO _x	4,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	1 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

12 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer verharding Zuid	Links	Rechts	NO _x	3,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,0 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,0 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	2 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	3 p/jaar	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	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 2021.2_20221004_3d4bf05159

Database versie 2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>



buro-sro.nl