

Aa

TAM Kapelweg 22

Stikstofdepositieonderzoek

GEEF DE RUIMTE AAN
ONTWIKKELINGEN



ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Colofon

Titel: **TAM Kapelweg 22**
Stikstofdepositieonderzoek

Auteur(s): Johrin Visser
Opdrachtgever: Gemeente Best
Projectnaam: TAM Woningbouw Kapelweg 22, Best
Projectnummer: 25125
Datum: 14 november 2025

Contactadres:
Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

© **Accent adviseurs, Eindhoven.** Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Juridisch kader	6
2.1 Achtergrond	6
2.2 Juridisch kader	7
2.3 Toetsingskader	7
3. Invoergegevens	8
3.1 Rekeninstrument	8
3.2 Planning werkzaamheden	8
3.3 Rekenjaar 2026 – Maatgevende periode	9
3.4 Rekenjaar 2027 – Gebruiksfase	12
4. Rekenresultaat en conclusie	14
Bijlagen	15
Bijlage 1 — AERIUS berekening rekenjaar 2026 – Maatgevende periode	15
Bijlage 2 — AERIUS berekening rekenjaar 2027 – Gebruiksfase	15

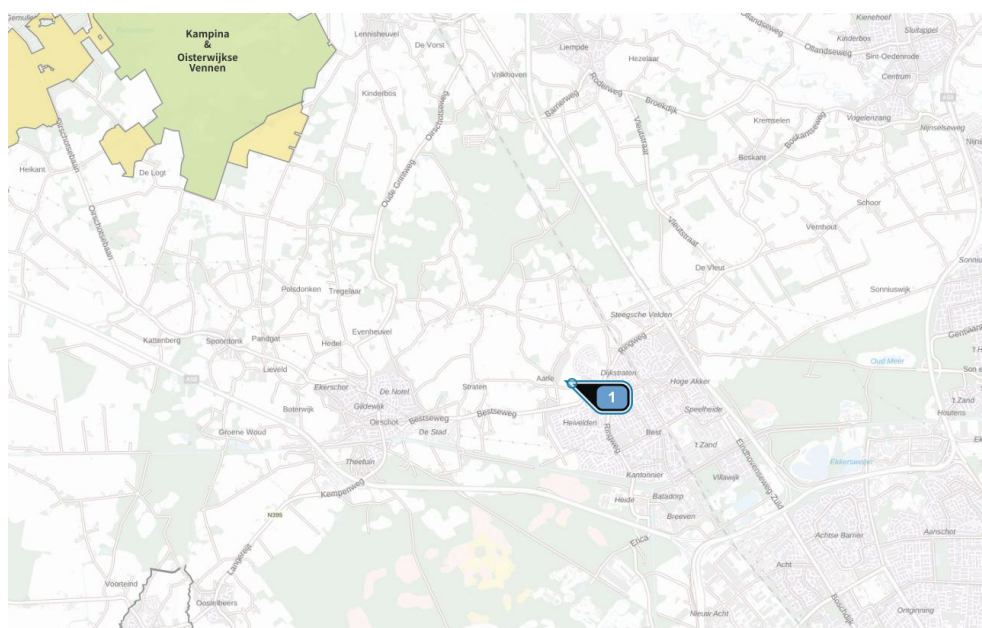


1. Inleiding

Gemeente heeft het voornemen om een project met 2 woningen mee te nemen in de planvorming omtrent de nieuwbouwlocatie Aarlesche Erven. In het kader van de ruimtelijke procedure moet beoordeeld worden of dit project voldoet aan de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Kampina & Oisterwijkse Vennen gelegen op circa 7 kilometerafstand van het projectgebied.

Toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden is in strijd met de instandhoudingsdoelstellingen. Om vast te stellen of het project leidt tot een toename van de stikstofdepositie en daarmee een significant verstorend gevolg heeft op een Natura 2000-gebieden, is via het landelijk voorgeschreven online rekeninstrument AERIUS Calculator een stikstofdepositieberekening verricht.

Dit rapport bevat een overzicht gegeven van het juridisch kader, de gehanteerde uitgangspunten en de resultaten van de stikstofdepositieberekening. Dit rapport dient als voortoets in het kader van de natuurwetgeving.



Figuur 1: Ligging plangebied ten opzichte van Natura-2000 gebieden

2. Juridisch kader

2.1 Achtergrond

De stikstofproblematiek is al een aantal jaar regelmatig in het nieuws. Maar wat is ook alweer het probleem? De Rijksoverheid schrijft daarover het volgende.

De natuur kan niet zonder en wij ook niet. Samen met zuurstof of waterstof wordt stikstof omgezet in stikstofoxiden (NOx) en ammoniak (NH₃). Dan wordt het reactieve stikstof. Ook dat is onmisbaar voor alle vormen van leven op aarde. Maar teveel reactieve stikstof is schadelijk voor mens en milieu.

Schadelijk voor de natuur

Als er te veel reactieve stikstof in de natuur komt, verzuurt de bodem. Daar kunnen bepaalde planten niet tegen en die sterven af. Ook krijgen zeldzamere plantsoorten, zoals heide, het moeilijk. Hierdoor ontstaat een monocultuur aan planten. Te veel van hetzelfde dus. Sommige natuurgebieden kunnen daardoor compleet veranderen. Want met de zeldzame planten, verdwijnen ook dieren die daarvan leven, zoals bijen en insecten, die op hun beurt weer belangrijk zijn voor de bestuiving van onze gewassen en onze voedselproductie.

Effecten op onze gezondheid

Te veel reactieve stikstof heeft ook een nadelige invloed op onze gezondheid via de verontreiniging van de lucht en het grond-, oppervlakte- en drinkwater. Ammoniak en stikstofoxide reageren in de lucht en vormen fijnstof. Bovendien draagt stikstofdioxide bij aan de vorming van ozon, een schadelijk bestanddeel van luchtverontreiniging. Zowel fijnstof als ozon vergroot de kans op luchtwegaandoeningen.

Uitstoot in Nederland

Sinds het midden van de twintigste eeuw heeft de mens gezorgd voor een verdubbeling van de hoeveelheid reactieve stikstof in het milieu. Vooral het verkeer en de industrie zorgen voor uitstoot van stikstofoxiden. Ammoniak komt voornamelijk vrij in de landbouw, door mest en kunstmest. Voor onze natuur, gezondheid en voedselproductie moet de hoeveelheid stikstof omlaag.

2.2 Juridisch kader

De regelgeving met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is opgenomen in hoofdstuk 11 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Op grond van artikel 11.6 Bal moet worden nagegaan of op grond van objectieve gegevens verslechterende of significant verstorende gevolgen kunnen worden uitgesloten.

Bij de beoordeling zijn de volgende uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State relevant:

- De Afdeling hanteert als uitgangspunt dat een project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significant verstorende gevolgen kan hebben voor dat gebied en dus in strijd is met de instandhoudingsdoelstellingen.
- Op 2 november 2022 heeft de Afdeling een tussenuitspraak gedaan in de Porthos-zaak, waaruit volgt dat naast de gebruiksfase van een project ook de bouwfase moet worden beoordeeld.
- Tot slot is de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 december 2024 van belang. Gevolg van deze uitspraak is dat intern salderen geen onderdeel meer mag zijn van de 'voortoets', maar onderdeel is van de 'passende beoordeling' die onderdeel is van de aanvraag om omgevingsvergunning voor de Natura 2000-activiteit. Bovendien moet bij de passende beoordeling aannemelijk worden gemaakt dat de vrijkomende stikstofruimte niet al nodig is voor de verbetering van Natura 2000-gebieden.

2.3 Toetsingskader

Als uit de berekening met de AERIUS Calculator blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van het project op geen enkel Natura 2000-gebied binnen 25 kilometer de grenswaarde van 0,00 mol/ha/jaar overschrijdt, wordt voldaan aan de instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van stikstof.

In het geval de stikstofdepositie hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar, moet worden beoordeeld of er sprake is van significant verstorende gevolgen. Daarvoor is een passende beoordeling vereist. Als dan blijkt dat er significant verstorende gevolgen zijn op stikstofgevoelige habitattypen en soorten in een Natura 2000-gebied, is op grond van het Bal een vergunning vereist.



3. Invoergegevens

3.1 Rekeninstrument

De Rijksoverheid heeft de AERIUS Calculator geïntroduceerd als verplicht rekeninstrument om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden van projecten te berekenen. Voor de berekeningen is gebruikgemaakt van de meest recente versie 2025.0.1.

In het geval dat gedurende de procedure een nieuwe versie van de AERIUS Calculator beschikbaar komt, kan dat aanleiding geven tot herziening van de berekeningen.

3.2 Planning werkzaamheden

Het project op zijn vroegst gerealiseerd gedurende het kalenderjaar 2026. In die periode wordt de grond bouwrijp gemaakt, worden de woningen gebouwd en worden de gebouwde woningen ook in gebruik genomen. In juli 2026 zijn alle gebouwde woningen in gebruik genomen.

Voor een stikstofdepositieberekening wordt niet met kalenderjaren gerekend, maar geldt de periode van twaalf aaneengesloten maanden waarin de hoogste emissie plaatsvindt als maatgevende periode tijdens de aanlegfase. De gebruiksfase wordt berekend in het eerstvolgende kalenderjaar na afronding van de bouwfase.

De periode januari 2026 tot en met december 2026 is de maatgevende periode. Binnen deze periode van 12 maanden wordt gerekend met het bouwrijp maken en bouwen van 2 woningen 6 maanden gebruik van deze 2 woningen. De bijgevoegde AERIUS-berekeningen gaan bestaan uit een berekening van de maatgevende periode en een berekening van de gebruiksfase. Hieronder volgt wel een volledige uiteenzetting van de maatgevende periode en de gebruiksfase.

3.3 Rekenjaar 2026 – Maatgevende periode

3.3.1 Inzet mobiele werktuigen bouwphase

Voor de tijdens de bouwphase in te zetten mobiele werktuigen wordt uitgegaan van Stage klasse IV. Deze Stage klasse is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beoordeeld als reëel en aannemelijk¹. Het aantal draaiuren en vermogen per mobiel werktuig en het bouwverkeer is door de initiatiefnemer gespecificeerd op basis van vergelijkbare woningbouwprojecten. Het brandstofverbruik per mobiel werktuig is vervolgens berekend via de formule die wordt toegepast conform bijlage 35 van 'Werken met AERIUS calculator versie 2023 v3'. Het brandstofverbruik op jaarbasis is ingevuld bij de berekening om de stikstofemissie te bepalen.

Bouwen - Mobiele werktuigen						
Beschrijving ¹⁾	Stageklasse	Vermogen (kW)	Brandstof-verbruik (l/uur)	Brandstof-verbruik (l/jaar)	Draaiuren per jaar	AdBlue-gebruik? Ja / Nee
BR - Rupskraan (20 ton)	Stage-IV	110	11,0	123	11	Nee
BR - Mobiele kraan (22 ton)	Stage-IV	120	11,9	103	9	Nee
BR - Shovel (laadschop)	Stage-IV	100	10,0	151	15	Nee
BR - Minigraver	Stage-IV	15	2,0	20	10	Nee
BR - Trilplaat	Stage-IV	10	1,5	3	2	Nee
Bw - Bronboormachine	Stage-IV	100	10,0	120	12	Nee
Bw - Graafmachine	Stage-IV	100	10,0	201	20	Nee
Bw - Trilplaat	Stage-IV	10	1,5	3	2	Nee
Bw - Landbouwtrekker	Stage-IV	100	10,0	40	4	Nee
Bw - Mobiele kraan (40 meter)	Stage-IV	283	27,4	932	34	Nee
Bw - Hijskraan (50 ton)	Stage-IV	260	25,2	151	6	Nee
Bw - Hijskraan (70 ton)	Stage-IV	270	26,2	52	2	Nee
Bw - Verreiker / heftruck ruw terrein	Stage-IV	100	10,0	40	4	Nee
Bw - Betonstorter	Stage-IV	200	19,5	59	3	Nee
Bw - Heistelling	Stage-IV	224	21,8	109	5	Nee

Tabel 1: Inzet mobiele werktuigen ²

3.3.2 Verkeersgeneratie bouwverkeer

De verkeersbewegingen van het bouwverkeer bestaan uit vrachtwagens, personenwagens en bestelbussen, waarbij voor de bepaling van het voertuigtype de categorisering is gehanteerd zoals toegepast in de 'Werken met AERIUS calculator versie 2023 v3'.

¹ Uitspraak 202006446/1/R1, d.d. 17 augustus 2022

² Voor zover relevant: BR = bouwrijp maken / BW = bouwen

Bouwen - Bouwverkeer						
Eenheid	mjb/jaar					
Routenr.	Type	Motorvoertuigbewegingen per categorie				Filepercentage
		Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer	Busverkeer	
1	Binnen bebouwde kom	110	18	11	0	100

Tabel 2: Verkeersgeneratie bouwverkeer bouwfase

Deze invoergegevens zijn als zodanig ingevuld in de AERIUS Calculator.

3.3.3 Koude start bouwverkeer

De stikstofemissie van voertuigen met een koude motor is groter dan wanneer de motor is warmgedraaid. De effecten van een 'koude start' duren 10 tot 30 seconden, afhankelijk van het type brandstof. Na ongeveer twee uren stilstand is de motor weer koud en zal er opnieuw sprake zijn van een koude start. De koude start moet daarom afzonderlijk worden gemodelleerd in AERIUS.

De Handreiking Koude Start (Bij12, 2 oktober 2024) biedt geen concrete werkwijze voor de berekening van de koude start bij bouwverkeer. Gemakshalve gaan we ervan uit dat alle naderende voertuigen eerst meer dan twee uren hebben stilgestaan, voordat deze weer vertrekken. Het aantal koude starts is daarom gelijk aan de helft van het aantal verkeersbewegingen.

3.3.4 Stationair draaien bouwverkeer

Tijdens het bouwrijp maken van de grond en het bouwen van de woningen rijdt (middel)zwaar bouwverkeer af en aan vanaf de planlocatie. Dit bouwverkeer zal ook stationair draaien binnen de planlocatie tijdens bijvoorbeeld het laden en lossen van spullen. Het aantal motorvoertuigbewegingen is omgerekend naar een emissie NO_x en NH₃ welke ingevuld is in de AERIUS calculator^{3 4}. Hierbij is er vanuit gegaan dat gemiddeld genomen bouwverkeer 10 minuten stationair draait per rit.

Bouwen - Stationair draaien voertuigen						
	Aantal motorvoertuigbewegingen	Stationaire draaitijd project (uren) ²⁾	Emissie NO _x per uur (g NO _x /uur) ³⁾	Emissie NO _x project (kg NO _x /jaar)	Emissie NH ₃ per uur (g NH ₃ /uur) ³⁾	Emissie NH ₃ project (kg NH ₃ /jaar)
Voertuigcategorie						
Middelzwaar verkeer	18	1,5	62,779	0,1	0,720	0,0
Zwaar verkeer	11	0,9	91,032	0,1	0,898	0,0

Tabel 3: Stationair draaien bouwverkeer

³ 'Emissiefactoren voor luchtkwaliteit per 15 maart 2022', TNO (SRM-wegtype: niet-snelweg / stad stagnerend)

⁴ 'Instructies gegevensinvoer voor AERIUS calculator 2023.2' (Bijlage 1), Bij12, april 2024

3.3.5 Gebruiksfase woningen

Bij de te hanteren emissiefactor voor woningbouw is het gasverbruik voor verwarming, warm water en koken relevant. De woningen worden gasloos uitgevoerd. Bij een ontwikkeling waarbij sprake is van gasloze woningen hoeft géén emissiefactor voor stikstofoxiden (NO_x) te worden ingevoerd. Omdat bij dit project alle nieuwe woningen en te transformeren woningen gasloos zijn, is in het AERIUS-rekenmodel de emissiefactor 0 toegepast.

3.3.6 Verkeersgeneratie gebruiksfase

De extra verkeersbewegingen als gevolg van het ruimtelijk plan dienen ook te worden opgenomen in de berekening. Hiervoor is de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' toegepast. In deze publicatie zijn kencijfers beschikbaar op basis van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging in de stedelijke zone.

Er is daarbij op basis van de gegevens afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek uitgegaan van een ruimtelijke ontwikkeling gelegen in matig stedelijk gebied, gesitueerd in de rest bebouwde kom.

Bij dit woningbouwplan bedraagt de totale verkeersgeneratie afgerond 17 motorvoertuigen per etmaal. In het AERIUS-rekenmodel is dit kencijfer ingevuld onder de categorie 'licht verkeer'. Tot deze categorie behoren alle personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens met vier wielen. Hoe de extra verkeersgeneratie van 17 motorvoertuigen per etmaal zich gaat verspreiden over de omgeving is nu nog niet te zeggen. Voor nu is er gebruik gemaakt van één uitrijroute.

Gebruiken - Verkeer						
Eenheid	mvb/etmaal					
Routenr.	Type	Motorvoertuigbewegingen per categorie				Filepercentage
		Licht verkeer	Middelzwaar verke	Zwaar verkeer	Busverkeer	
1	Binnen bebouwde kom	17	0	0	0	100

Tabel 4: Verkeersgeneratie gebruiksfase

3.4 Rekenjaar 2027 – Gebruiksfase

3.4.1 Gebruiksfase woningen

Bij de te hanteren emissiefactor voor woningbouw is het gasverbruik voor verwarming, warm water en koken relevant. De woningen worden gasloos uitgevoerd. Bij een ontwikkeling waarbij sprake is van gasloze woningen hoeft géén emissiefactor voor stikstofoxiden (NOx) te worden ingevoerd. Omdat bij dit project alle nieuwe woningen en te transformeren woningen gasloos zijn, is in het AERIUS-rekenmodel de emissiefactor 0 toegepast.

3.4.2 Verkeersgeneratie gebruiksfase

De extra verkeersbewegingen als gevolg van het ruimtelijk plan dienen ook te worden opgenomen in de berekening. Hiervoor is de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' toegepast. In deze publicatie zijn kencijfers beschikbaar op basis van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging in de stedelijke zone.

Er is daarbij op basis van de gegevens afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek uitgegaan van een ruimtelijke ontwikkeling gelegen in matig stedelijk gebied, gesitueerd in de rest bebouwde kom.

Bij dit woningbouwplan bedraagt de totale verkeersgeneratie afgerond 17 motorvoertuigen per etmaal. In het AERIUS-rekenmodel is dit kencijfer ingevuld onder de categorie 'licht verkeer'. Tot deze categorie behoren alle personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens met vier wielen. Hoe de extra verkeersgeneratie van 17 motorvoertuigen per etmaal zich gaat verspreiden over de omgeving is nu nog niet te zeggen. Voor nu is er gebruik gemaakt van één uitrijroute.



3.4.3 Koude start verkeer gebruiksfase

De stikstofemissie van voertuigen met een koude motor is groter dan wanneer de motor is warmgedraaid. De effecten van een 'koude start' duren 10 tot 30 seconden, afhankelijk van het type brandstof. Na ongeveer twee uren stilstand is de motor weer koud en zal er opnieuw sprake zijn van een koude start. De koude start moet daarom afzonderlijk worden gemodelleerd in AERIUS.

De Handreiking Koude Start (Bij12, 2 oktober 2024) biedt concrete handvaten voor de berekening van de koude start, namelijk: twee koude starts per woning per etmaal, plus één koude start voor het surplus aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte.



4. Rekenresultaat en conclusie

Uit de verrichte berekeningen blijkt dat de resultaten voor alle rekenjaren voldoen aan de grenswaarde van 0,00 mol/ha/jaar. Dit betekent dat er geen extra depositie ontstaat door toedoen van de werkzaamheden en het gebruik. Er is geen sprake van een significant versturende gevolgen op Natura 2000-gebieden.



Bijlagen

Bijlage 1 — AERIUS berekening rekenjaar 2026 – Maatgevende periode

Bijlage 2 — AERIUS berekening rekenjaar 2027 – Gebruiksfase

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl

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

Accent adviseurs
Kapelweg 22,
5684NT Best

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Kapelweg 22
Kapelweg 22

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Runw5HHRYyMr
14 november 2025, 11:20
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	0,7 kg/j	71,6 kg/j

Resultaten

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

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

Bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Mobiele werktuigen Bouwfase	0,5 kg/j	69,9 kg/j
3 Verkeer Koude start: overig Koude start bouwverkeer	5,9 g/j	0,3 kg/j
4 Anders... Stationair draaien	-	0,2 kg/j
6 Verkeer Koude start: overig Gebruiksphase Koude start	0,1 kg/j	0,9 kg/j
 Verkeersnetwerk	13,6 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 "Bouwfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.



Bouwfase, Rekenjaar 2026

1 Mobiele werktuigen

Naam	Bouwfase			NO _x	69,9 kg/j
Locatie	X:153651,92			NH ₃	0,5 kg/j
	Y:391388,86				
Oppervlakte	0,24 ha				
Naam/Stageklasse	Brandstof-verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof Emissie
BR - Rupskraan (20 ton) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	123 l/j 0 l/j	11 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 4,1 kg/j NH ₃ 29,5 g/j
BR - Mobiele kraan (22 ton) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	103 l/j 0 l/j	9 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 3,4 kg/j NH ₃ 24,7 g/j
BR - Shovel (laadschop) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	151 l/j 0 l/j	15 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 5,1 kg/j NH ₃ 36,2 g/j
BR - Minigraver Stage-V, >= 2019 , <= 56 kW, diesel, SCR: nee	20 l/j 0 l/j	10 u/j	<u>1,0 m</u> <u>0,006 MW</u>	<u>0,3 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 0,5 kg/j NH ₃ 0,0 kg/j
BR - Trilplaat Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	3 l/j 0 l/j	2 u/j	<u>1,0 m</u> <u>0,006 MW</u>	<u>0,3 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 70,0 g/j NH ₃ 0,0 kg/j
Bw - Bronboormachine Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	120 l/j 0 l/j	12 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 4,0 kg/j NH ₃ 28,8 g/j
Bw - Graafmachine Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	201 l/j 0 l/j	20 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 6,7 kg/j NH ₃ 48,2 g/j
Bw - Trilplaat Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	3 l/j 0 l/j	2 u/j	<u>1,0 m</u> <u>0,006 MW</u>	<u>0,3 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 70,0 g/j NH ₃ 0,0 kg/j
Bw - Landbouwtrekker Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	40 l/j 0 l/j	4 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 1,3 kg/j NH ₃ 9,6 g/j
Bw - Mobiele kraan (40 meter) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	932 l/j 0 l/j	34 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x 30,9 kg/j NH ₃ 0,2 kg/j
Bw - Hijskraan (50 ton)	151 l/j 0 l/j	6 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u>	NO _x 5,0 kg/j NH ₃ 36,2 g/j

Naam/Stageklasse	Brandstof-verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof	Emissie
Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja				<u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>		
Bw - Hijskraan (70 ton)	52 l/j 0 l/j	2 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	1,7 kg/j 12,5 g/j
Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja						
Bw - Verreiker / heftruck ruw terrein	40 l/j 0 l/j	4 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	1,3 kg/j 9,6 g/j
Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja						
Bw - Betonstorter	59 l/j 0 l/j	3 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	2,0 kg/j 14,2 g/j
Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja						
Bw - Heistelling	109 l/j 0 l/j	5 u/j	<u>2,9 m</u> <u>0,027 MW</u>	<u>0,7 m</u> <u>Standaard Profiel</u> <u>Industrie</u>	NO _x NH ₃	3,6 kg/j 26,2 g/j

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bouwverkeer	Links	Rechts	NO _x	30,0 g/j
Locatie	X:153707,53 Y:391449,32	Type scherm	-	NO ₂	6,8 g/j
Lengte	152,80 m	Hoogte	-	NH ₃	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	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	110,0 /jaar	100,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	18,0 /jaar	100,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	11,0 /jaar	100,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start bouwverkeer	NO _x	0,3 kg/j
Locatie	X:153707,53 Y:391449,32	NH ₃	5,9 g/j
Lengte	152,80 m		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	55,0 /jaar		
Middelzwaar vrachtverkeer	9,0 /jaar		
Zwaar vrachtverkeer	5,0 /jaar		
Busverkeer	0,0 /jaar		

4 Anders...

Naam	Stationair draaien	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	0,2 kg/j
Locatie	X:153661,82 Y:391395,23	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
		Spreiding	<u>0,0 m</u>		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

5 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Gebruiksfas	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Locatie	X:153707,53 Y:391449,32	Type scherm	-	-	NO ₂ 32,5 g/j
Lengte	152,80 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 13,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	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	17,0 /etmaal		100,0 %	
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 %	

6 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Gebruiksfas	NO _x	0,9 kg/j
	Koude start	NH ₃	0,1 kg/j
Locatie	X:153707,53 Y:391449,32		
Lengte	152,80 m		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	9,0 /etmaal		
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Busverkeer	0,0 /etmaal		

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>

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

Accent adviseurs
Kapelweg 22,
5684NT Best

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Kapelweg 22
Kapelweg 22

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RikegMyeL8w1
14 november 2025, 11:20
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	0,2 kg/j	1,2 kg/j

Resultaten

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

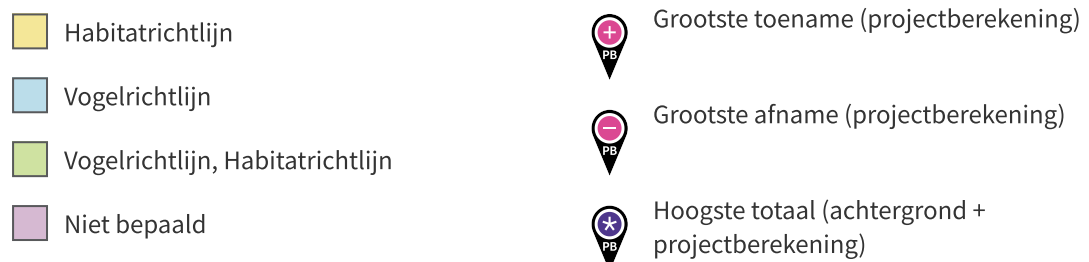
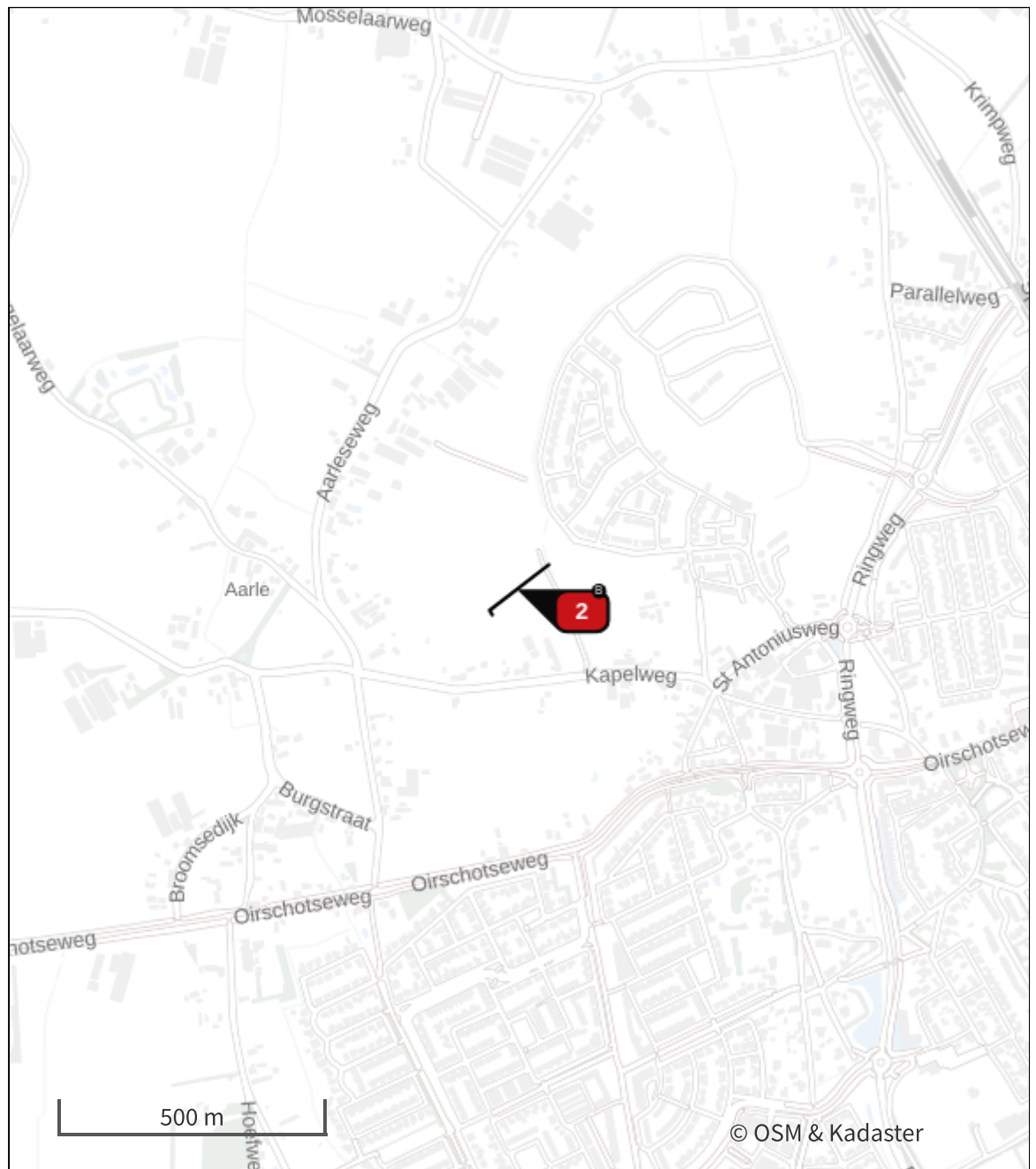
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2 Verkeer Koude start: overig Gebruiksfase Koude start		0,1 kg/j	0,9 kg/j
Verkeersnetwerk		13,1 g/j	0,4 kg/j

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



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

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Gebruiksfasen, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Gebruiksfasen	Links	Rechts	NO _x	0,4 kg/j
Locatie	X:153707,53 Y:391449,32	Type scherm	-	-	NO ₂ 32,5 g/j
Lengte	152,80 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 13,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	17,0 /etmaal		100,0 %	
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 %	

2 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Gebruiksfasen	NO _x	0,9 kg/j
	Koude start	NH ₃	0,1 kg/j
Locatie	X:153707,53 Y:391449,32		
Lengte	152,80 m		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	9,0 /etmaal		
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Busverkeer	0,0 /etmaal		

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>