



Woningbouw De Kraan 37 te Berkel-Enschot

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling



Woningbouw De Kraan 37 te Berkel-Enschot

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

opdrachtgever Tiwos
rapportnummer O 16093-9-RA-003
datum 1 december 2020
referentie HH/RV/CJ/O 16093-9-RA-003
verantwoordelijke ir. J.A. Huizer
opsteller R.P. Vrolijk
 +31 85 8228736
 r.vrolijk@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Plaats van het project	5
3	Kenmerken van het project	6
4	Effecten op het milieu	7
4.1	Milieu-effecten op het projectgebied	7
4.1.1	Algemeen	7
4.1.2	Bodem	7
4.1.3	Externe veiligheid	7
4.1.4	Weg- en railverkeersgeluid	8
4.1.5	Trillingen	8
4.1.6	Luchtkwaliteit	9
4.1.7	Effecten ten gevolge van omliggende bedrijven en inrichtingen	9
4.2	Effecten vanwege het plan	10
4.2.1	Luchtkwaliteit	10
4.2.2	Natura 2000	10
4.2.3	Flora en fauna	13
4.2.4	Archeologie	14
4.2.5	Asbestonderzoek	14
5	Conclusie	15

Bijlage 1 Aerius berekeningen

1 Inleiding

Deze aanmeldingsnotitie is gemaakt in het kader van de (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht voor het woningbouwplan 'De Kraan 37' te Berkel Enschoot. De voorgenomen ontwikkeling is gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan 'Koningsoord Berkel-Enschoot 2017' vastgesteld op 31 januari 2018. De verbeelding van de geplande woningbouw op het bestemmingsplan is weergegeven in figuur 2.1. De locatie heeft in de huidige situatie de bestemming bedrijf.

Het Besluit milieueffectrapportage maakt onderscheid tussen m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten:

- in tabel C van de bijlage zijn de activiteiten vermeld waarvoor een m.e.r. verplicht is;
- in tabel D van de bijlage zijn de activiteiten vermeld die beoordelingsplichtig zijn.

Voor de activiteiten in tabel D moet het bevoegd gezag beoordelen of een milieueffectrapportage (m.e.r.) opgesteld moet worden. Deze beoordeling geschiedt op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit kan hebben'.

Het woningbouwplan bedraagt 26 nieuwe woningen.¹ Het plan valt daarmee onder categorie D.11.2 van het Besluit milieu-effectrapportage (zie hieronder) maar gaat niet over de grens van 100 hectare of 2000 woningen heen. Dit betekent niet dat er geen aanmeldnotitie vereist is. Ook bij activiteiten onder de grens uit de 2e kolom dient een (vormvrije) m.e.r.-aanmeldingsnotitie te worden ingediend.

D	De aanleg, wijziging of	In gevallen waarin de	De structuurvisie,	De vaststelling van het
11.2	uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

¹ Het voornemen is om nieuwbouw te realiseren aan De Kraan te Berkel-Enschoot. Het nieuwbouwplan bestaat uit 25 eengezinswoningen, waarvoor een stedenbouwkundige plan voor is opgesteld. Daarnaast is al sprake van een bestaande (bedrijfs)woning en een perceel waar een woonbestemming voor aangevraagd wordt. Ook deze woningen zijn in het onderzoek betrokken.

2 Plaats van het project

Het project is gelegen tussen De Kraan, de spoorlijn Tilburg-Den Bosch en de parallel daaraan gesitueerde Koningsoordlaan, het sportpark De Rauwbraken en het fietspad met fietserstunnel onder het spoor en de Koningsoordlaan. In figuur 2.1 is de locatie van De Kraan 37 gegeven ten opzichte van de omgeving.

f2.1 Locatie van De Kraan 37 ten opzichte van de omgeving



3 Kenmerken van het project

Het project betreft de bouw van 26 nieuwbouwwoningen. De locatie kent volgens het vigerende bestemmingsplan Koningsoord Berkel_Enschot 2017 thans de bestemming 'Bedrijf'.

De woningbouw heeft een (beperkte) verkeersaantrekkende werking. De woningen krijgen geen gasaansluiting. Op voorhand zijn de milieueffecten ten gevolge van het plan op de omgeving zeer beperkt. Voor het woningbouwplan wordt een bestemmingsplanprocedure gevolgd.

4 Effecten op het milieu

Noot: In het volgende wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de effecten van bestaande milieuaspecten in het projectgebied (bijv. weg- en railverkeersgeluid en effecten van de sportverenigingen) en anderzijds de mogelijke effecten van (nieuwe) milieuaspecten veroorzaakt door het project zelf. De bronnen behorende bij deze bestaande milieuaspecten maken geen onderdeel uit van het project en daarmee ook niet van het afwegingsproces "wel of geen m.e.r. wenselijk/noodzakelijk". Uiteraard zal bij een keuze voor een m.e.r. ook volwaardig op de (gevolgen van de) bestaande milieuaspecten worden ingegaan. Het toetsen van de gevolgen van deze bestaande milieuaspecten krijgt sowieso zijn plaats in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan

4.1 Milieu-effecten op het projectgebied

4.1.1 Algemeen

Het vigerende bestemmingsplan Koningsoord Berkel-Enschot 2017 staat de voorgenomen ontwikkeling niet toe. Om af te kunnen wijken zal een wijziging van het bestemmingsplan worden voorbereid.

4.1.2 Bodem

Door Adcim is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit is opgenomen in rapport 20180426 van 31 oktober 2018. De belangrijkste conclusie uit het rapport luidt dat voor de voorgenomen ontwikkeling, de bodemkwaliteit op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek, vooralsnog geen belemmering vormt.

4.1.3 Externe veiligheid

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid op de planlocatie. Dit is opgenomen in notitie O 16093-5-NO-003 van 1 december 2020. In deze notitie is het volgende geconcludeerd:

Relevant transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over het nabijgelegen spoortraject Tilburg – Vught (route 61). In voorliggende notitie is de impact van het plan op het aspect externe veiligheid inzichtelijk gemaakt. Waarbij het aannemelijk is gemaakt dat na realisatie van de beoogde ontwikkeling het groepsrisico gelijk zal blijven tot 2,3% van de oriëntatiewaarde.

Het groepsrisico blijft veel lager dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Voor het groepsrisico geldt geen harde norm maar een oriëntatiewaarde en een verantwoordingsplicht. Het maximaal aantal aanwezige personen binnen het plangebied neemt toe van 12 naar 66 personen. Dit betekent wel dat er rekening dient te worden gehouden met de aspecten ruimtelijke inrichting, zelfredzaamheid en hulpverlening/-rampbestrijding (zie hoofdstuk 6). In voorliggende notitie wordt daarnaast ook grotendeels aangesloten bij de verantwoording zoals deze is opgesteld voor het bestemmingsplan

'Koningsoord Berkel-Enschot 2017'. Opgemerkt wordt dat de verantwoording van het groepsrisico primair een taak van het bevoegd gezag.

4.1.4 Weg- en railverkeersgeluid

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidniveaus ten gevolge van de spoorlijn Tilburg-Den Bosch en de wegen langs de planlocatie. Dit onderzoek is opgenomen in rapport O 16093-3-RA-005 van 1 december 2020. Hieronder zijn kort de belangrijkste conclusies uit het rapport opgenomen.

Wegverkeerslawaaï

Uit het onderzoek blijkt dat de berekende geluidbelasting (L_{den}) ten gevolge van de nog aan te leggen weg de Koningsoordlaan ten hoogste 58 dB bedraagt inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh. Hiermee wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt wel overschreden. Teneinde de woningen te kunnen realiseren dienen hogere waarden te worden vastgesteld.

De verkeersgeneratie van de woningen is opgenomen in het akoestisch rekenmodel ten behoeve van het onderzoek naar rail- en wegverkeerslawaaï op de woningen binnen het plangebied. De gemiddelde verkeersgeneratie per dag is erg laag (circa 220 bewegingen per dag, volgend uit de verkeersgeneratie uit het ASVV, zie tabel 4.3). Deze verkeersgeneratie heeft geen effecten op de reeds heersende geluidbelasting bij bestaande woningen aan De Kraan.

Railverkeerslawaaï

Tevens blijkt dat de berekende geluidbelasting (L_{den}) ten gevolge van het railverkeer ten hoogste 68 dB bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. De voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt overschreden. Teneinde de woningen te kunnen realiseren dienen ook voor railverkeerslawaaï hogere waarden te worden vastgesteld.

Geconcludeerd wordt dat vanuit akoestisch oogpunt er geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de nieuwbouwwoningen ter plaatse van De Kraan te Berkel-Enschot.

4.1.5 Trillingen

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de optredende trillingniveaus ten gevolge van langsrijdende (goederen)treinen (rapport O 16093-4-RA-002 van 1 december 2020). Uit de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat op maaiveld voldaan wordt aan te stellen richtwaarden. In de woningen zullen de trillingniveaus niet hoger behoeven te zijn bij goed geconstrueerde fundaties en vloeren.

4.1.6 Luchtkwaliteit

De concentraties van NO₂ en fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀) in het plangebied voor het jaar 2020 zijn dusdanig laag (jaargemiddeld NO₂: 16,45 µg/m³ en PM₁₀: 17,9 µg/m³)², dat geen nadelige effecten voor toekomstige bewoners worden verwacht.

De toename van de luchtverontreiniging vanwege de verkeersgeneratie van de woningen is Niet in Betekenende Mate (zie paragraaf 4.2.1).

4.1.7 Effecten ten gevolge van omliggende bedrijven en inrichtingen

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van omliggende bedrijven en inrichtingen op het gehele gebied. Dit onderzoek is opgenomen in rapport O 16093-7-RA-005 van 1 december 2020. Hieronder zijn kort de belangrijkste conclusies uit het rapport opgenomen.

Bedrijven

Voor alle bedrijvigheid is geluid het maatgevende milieuaspect met uitzondering van de manege, waar geur maatgevend is. Voor de manege wordt enerzijds voldaan aan de richtwaarde voor geur, anderzijds zijn de stallen, de binnenbak en de mestopslag als potentiële geurbronnen op veel grotere afstand gesitueerd (meer dan 200 m), zodat geur bij het woningbouwplan niet tot enige hinder kan leiden.

Het bedrijventerrein Loven Noord is op dusdanig grote afstand gesitueerd dat de invloed op de woningbouw geheel verwaarloosbaar is.

Geluid sportvelden

De te verwachten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ten gevolge van het gebruik van de sportvelden zijn niet hoger dan 50 en 45 dB(A) per sportvereniging in respectievelijk de dag- en avondperiode. Maximale geluidniveaus zijn niet hoger dan 65 dB(A). Er is sprake van een geluidluwe gevel (≤ 55 dB) bij alle woningen.

Er wordt tevens ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit; dit wordt mede bepaald doordat het geluid ten gevolge van toeschouwers en maximale geluidniveaus ten gevolge van de sportactiviteiten (scheidsrechtersfluitje) buiten beschouwing blijven.

Verlichting korfbalveld

Uit de berekeningen blijkt dat bij een gemiddelde verlichtingssterkte van 300 lux op het korfbalspeelveld ten aanzien van zowel de verticale als de horizontale verlichtingssterkte op de grens van het bebouwingsvlak bij gebruik in de dag- en avondperiode in alle gevallen voldaan wordt aan de eisen gesteld door de NSVV. Voor de lichtintensiteit van de afzonderlijke armaturen op alle gevels geldt eveneens dat deze voldoet aan de eisen vanuit de NSVV.

Lichthinder ten gevolge van de twee korfbalvelden is derhalve geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan.

2 Bron: Grootchalige Concentratiekaarten Nederland van het RIVM.

Resumé

Ten aanzien van geluid, geur en lichthinder vanuit de omgeving (bedrijven en sportvelden) geldt dat de beoogde woningbouw inpasbaar is in de omgeving.

4.2 Effecten vanwege het plan

4.2.1 Luchtkwaliteit

De verkeersgeneratie in de woningbouw (zie paragraaf 4.2.2) leidt tot een Niet In Betekenende Mate bijdrage op de luchtkwaliteit. Dit volgt uit de NIBM tool. Het resultaat hiervan is opgenomen in figuur 4.4.

f4.1 Resultaten NIBM tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		213
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,16
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

4.2.2 Natura 2000

Algemeen

In de omgeving van het initiatief bevinden zich twee Natura 2000-gebieden, dit zijn op circa 2,8 km 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen' en op circa 3,2 km 'Kampina & Oisterwijkse Vennen'. Significante gevolgen vanwege geluid, licht of andere potentieel versturende aspecten voor deze Natura 2000-gebieden zijn vanwege de grote afstand tot de woningen geheel uitgesloten.

Effecten vanwege stikstofemissie zijn op voorhand niet uit te sluiten. Daarvoor zijn berekeningen uitgevoerd.

Ten aanzien van stikstofdepositie blijkt uit de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 dat de uitgangspunten van het PAS, en ook de beschikbare gestelde ontwikkelruimte, waaronder de vrijstelling van de vergunningplicht voor toenames < 0,05 mol/ha/jaar te scharen valt, geen stand kunnen houden. Per brief van minister Schouten van Ministerie van

I&W van 11 juni 2019 is te kennen gegeven dat toestemmingverlening voor projecten mogelijk is indien, al of niet door middel van maatregelen of via intern salderen, verzekerd is dat de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden niet toeneemt.

Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie die reeds optreedt in de bestaande situatie en de geplande nieuwe situatie. Indien de nieuwe situatie niet leidt tot een toename, zijn significante effecten uitgesloten. Voor de nieuwe situatie wordt onderscheid wordt gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma Aerius Calculator 2020 (geraadpleegd op 26 november 2020).

Stikstofemissie huidig gebruik

Omdat het een wijziging van het bestemmingsplan betreft, moet worden uitgegaan van de feitelijke, planologische legale situatie. In de huidige situatie is het plangebied voornamelijk een braakliggend terrein met een praktijk voor natuurgeneeskunde. Voor de bestaande situatie is ervan uitgegaan dat hier alleen personenwagens de praktijk aandoen. Op basis van de ASVV via CROW (voor een fysiotherapiepraktijk) kan worden uitgegaan van 21 voertuigbewegingen per etmaal.

Stikstofemissie aanlegfase

De bouwfase van de beoogde ontwikkeling neemt effectief circa 6 maanden in beslag. Gedurende de aanlegfase zal sprake zijn van het aan- en afrijden van motorvoertuigen ten behoeve van het vervoeren van mensen en bouw materiaal. Op basis van vergelijking van bouwprojecten met eenzelfde aard en omvang is het aantal motorvoertuigen bepaald. Uitgegaan is van de aanvoer van (prefab) bouwmaterialen met gemiddeld 2 vrachtwagens per dag. Tevens is een aanwezigheid van circa 20 personen per dag binnen het plangebied gedurende de bouwfase aangehouden. Deze werknemers rijden in de ochtend naar de bouwplaats toe en verlaten het plangebied aan het eind van de dag. Worst case is uitgegaan dat elke werknemer met een eigen auto naar en van de bouwplaats komt en vertrekt.

Conform jurisprudentie dient de verkeersgeneratie beschouwd te worden totdat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. In dit geval is de verkeersroute opgenomen rijdend op De Kraan vanaf de eerste prominente kruising tot de bouwplaats (circa 600 m rijroute).

Waar mogelijk wordt voor de bouwwerkzaamheden binnen het plangebied elektrisch aangedreven materieel toegepast, waarmee geen sprake is van een emissie van stikstofhoudende verbindingen. Er wordt in de berekening uitgegaan van vol-elektrische aandrijving van kranen, hoogwerkers en vorkheftrucks.

Voor de overige mobiele werktuigen (heimachines, graafmachines, bulldozers, dumpers) zijn de emissies en belastingsgraad bepaald op basis van de kentallen als opgenomen in de spreadsheet 'TNO getallen voor Aerius 2020 v9 mobiele werktuigen'. In tabel 4.2 is opgenomen welke kentallen voor welk type materieel zijn gehanteerd. Voor de

emissiekentallen van de transportbewegingen is gebruik gemaakt van de kentallen zoals deze in de Aeries 2020 rekensoftware zijn opgenomen.

Omdat nog onbekend is welk materieel wordt toegepast, zijn de effectieve draaiuren en de types van de werktuigen (geïnstalleerde vermogens) bepaald op basis van inschatting en het hanteren van productbladen, zie ook tabel 4.2.

Aanvullend is uitgegaan van:

- inzet van een graafmachine gedurende 2 maanden;
- inzet van een bulldozer en dumper gedurende circa een halve maand;
- een periode van heien van 1 week, waarbij de heimachine 80% van de tijd effectief gebruikt wordt;
- geen aanleg van asfaltverharding maar van klinkerbestrating, welke emissieloos wordt aangelegd ofwel handmatig ofwel door een vol-elektrische bestratingsmachine;
- bouwen op basis van prefab bouwelementen waarbij geen truckmixers benodigd zijn.

De emissies van de werktuigen zijn in het rekenmodel ingevoerd door middel van een oppervlaktebron ter hoogte van het werkgebied.

t4.1 Gehanteerde materieeltype

Materieel	Aandrijving	Vermogen (kW)	Gehanteerd kental (TNO)
Graafmachine	Hybride – EU Stage IV	120	Graafmachine 100 kW, bouwjaar vanaf 2015
Bulldozer	Hybride – EU Stage IV	160	Bulldozer 200 kW, bouwjaar vanaf 2014
Heimachine	Diesel – Stage III b	250	Mobiele kraan 210 / 330 kW, bouwjaar vanaf 2011
Dumper	Diesel – Stage III b	70	Dumper 75 kW, bouwjaar vanaf 2012

t4.2 Gehanteerde uitgangspunten ten behoeve van emissies mobiele werktuigen in aanlegfase

Materieel	Gebruiksdur (uur/jaar)	Vermogen (kW)	Belasting	Kental		Emissie op jaarbasis	
				(g/kWh)		(kg/jaar)	
				NO _x	NH ₃	NO _x	NH ₃
Graafmachine	347	120	0,69	0,8	0,0025	22,99	0,07
Bulldozer	85	160	0,55	0,9	0,0027	6,73	0,02
Heimachine	32	250	0,61	2,6	0,0024	12,69	0,01
Dumper	84	70	0,69	5,5	0,0029	22,31	0,01
Totaal						64,72	0,12

Stikstofemissie gebruiksfase

De nieuwe woningen krijgen geen gasaansluiting en zullen derhalve geen stikstofemissie hebben. Voor de verkeersbewegingen ten gevolge van het plan is gebruik gemaakt van de verkeersgeneratiegetallen uit de ASVV van CROW. Hierbij is gekozen voor 'weinig stedelijk gebied' en schil bebouwde kom. In tabel 4.3 zijn de invoergegevens voor de geprojecteerde situatie opgenomen.

t4.3 Gehanteerde invoergegevens stikstofemissie

Situatie	Aantal woningen	Aantal voertuigbewegingen per etmaal per woning
Vrijstaande woningen	2	8,6
Rijteswoningen	25	7,8

Totaal volgt hieruit 213 lichte voertuigbewegingen per etmaal.

Rekenresultaten stikstofdepositie

In tabel 4.4 zijn de resultaten van de stikstofberekeningen weergegeven.

t4.4 Berekende stikstofdepositie (mol N/ha/jaar)

Natura 2000-gebied	Stikstofdepositie (mol N/ha/jaar)		
	Referentiesituatie	Aanlegfase	Gebruiksfase
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,00	0,00	0,00
Kampina & Oisterwijkse Vennen	0,00	0,00	0,00

In bijlage 1 zijn de resultaten van de Aeries berekeningen gegeven.

Uit de resultaten blijkt dat in de aanleg- en gebruiksfase geen negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden in de omgeving optreden (0,00 mol/ha/jaar).

4.2.3 Flora en fauna

Door Brouwers Groenaanemers te De Moer is een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd op planlocatie. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in rapport 18/0894 van 4 februari 2020.

Uit het onderzoek volgt dat de voorgenomen ontwikkeling negatieve invloed heeft op diverse beschermde diersoorten. Echter alleen voor de kerkuil is een ontheffing benodigd en worden mitigerende maatregelen getroffen.

4.2.4 Archeologie

Door Archol te Leiden is een archeologisch onderzoek (bureauonderzoek en verkennend booronderzoek) uitgevoerd op de planlocatie. Dit onderzoek is opgenomen in het Archil-Rapport 483 uit 2019.

Uit het veldonderzoek blijkt dat de archeologische verwachting laag is. Er is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

4.2.5 Asbestonderzoek

Door Asbest Advies Brabant te Waalwijk is een asbestinventarisatie uitgevoerd op de planlocatie. Dit onderzoek is opgenomen in de rapporten Woonboederij met opstallen project nr. 170217 revisie 1 van 12 april 2020 en aanvullend onderzoek maaiveld project nr. 190225 v1.0 van 13 februari 2020.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat er op diverse locaties van te slopen (bedrijfs)gebouwen asbesthoudend materiaal is aangetroffen. Er is evenwel geen direct risico. Bij sloop zal voorafgaand worden gesaneerd.

5 Conclusie

Uit deze aanmeldingsnotitie blijkt dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van onderhavig plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Er treden geen nadelige effecten vanwege het woningbouwplan op. Geconcludeerd kan worden dat er geen m.e.r. noodzakelijk is.

Zoetermeer,

Dit rapport bevat 15 pagina's en 1 bijlage.

Bijlage 1

Aerius berekeningen



- Aanlegfase
- Gebruiksfase (toekomstige situatie)

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van 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.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Aanlegfase

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

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

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

HH

Kraan 37, 5056 PA Berkel-Enschot

Activiteit

Omschrijving

AERIUS kenmerk

Kraan 37 aanleg

S6D68vHbuENF

Datum berekening

Rekenjaar

Rekenconfiguratie

01 maart 2021, 12:10

2021

Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NO_x

68,60 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied

Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Aanlegfase

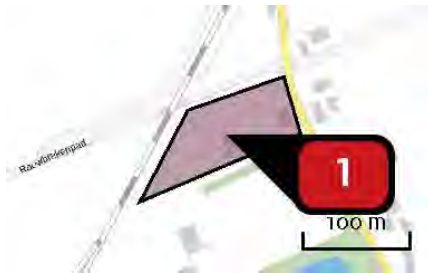
Locatie
Aanlegfase



Emissie
Aanlegfase

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	 Aanlegfase Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	< 1 kg/j	67,49 kg/j
	2  Transport Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,11 kg/j

Emissie
(per bron)
Aanlegfase



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Aanlegfase
137231, 399530
67,49 kg/j
< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Graafmachine	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	22,99 kg/j < 1 kg/j
AFW	Bulldozer	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	6,73 kg/j < 1 kg/j
AFW	Heimachine	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	12,69 kg/j < 1 kg/j
AFW	Dumpers	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	22,31 kg/j < 1 kg/j
AFW	Cementpomp vloeren	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	2,77 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Transport
137442, 399306
1,11 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.600,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	260,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/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 2020_20210209_2f032ce1a2

Database versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van 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.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Toekomstige situatie

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

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

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

Peutz

Kraan 37, 5056 PA Berkel-Enschot

Activiteit

Omschrijving

AERIUS kenmerk

Kraan 37

Ri33WQUR8M6W

Datum berekening

Rekenjaar

Rekenconfiguratie

26 november 2020, 13:50

2021

Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx

14,78 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied

Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Gebruiksfase

Locatie

Toekomstige
situatie



Emissie

Toekomstige
situatie

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Verkeer buiten 1 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	6,91 kg/j
2 Verkeer buiten 2 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,61 kg/j
3 Verkeer binnen Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	6,26 kg/j

Emissie
(per bron)
Toekomstige
situatie



Naam
Verkeer buiten 1
Locatie (X,Y)
137448, 399299
NOx
6,91 kg/j
NH3
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	107,0 / etmaal	NOx NH3	6,91 kg/j < 1 kg/j



Naam
Verkeer buiten 2
Locatie (X,Y)
137283, 399650
NOx
1,61 kg/j
NH3
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	107,0 / etmaal	NOx NH3	1,61 kg/j < 1 kg/j



Naam
Verkeer binnen
Locatie (X,Y)
137194, 399513
NOx
6,26 kg/j
NH3
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	213,0 / etmaal	NOx NH3	6,26 kg/j < 1 kg/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 2020_20201124_13fd900ebd

Database versie 2020_20201124_13fd900ebd

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>