

Notitie

Concept

betreft: Bedrijventerrein De Loop te Echt: oplegnotitie effecten gewijzigde plansituatie
datum: 11 oktober 2022
referentie: JHa/JHa/KS/F 22232-8-NO
van: drs. ing. J.V. Harbers
aan: Intospace

1 Inleiding

Het ontwerp-bestemmingsplan Bedrijvenpark De Loop te Echt heeft afgelopen periode ter inzage gelegen. Tegen dit bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend ten aanzien van onder meer de verwachte verkeersgeneratie en verkeerafwikkeling. De verkeersgeneratie is een relevant uitgangspunt in diverse milieuonderzoeken, waaronder het stikstofdepositie-onderzoek.

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie als gevolg van de realisatie van het Bedrijvenpark De Loop te Echt. De bevindingen hiervan zijn opgenomen in de volgende documenten die als bijlage zijn opgenomen bij de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan:

- Rapport 'Bedrijventerrein De Loop te Echt - Onderzoek stikstofdepositie', rapportnummer F 22232-3-RA-003, 26 januari 2022 (bijlage 23);
- Notitie 'Bedrijventerrein De Loop te Echt: oplegnotitie milieuonderzoeken' referentie JHa/JHa/KS/F 22232-6-NO-005, 7 april 2022 (bijlage 12).

Daarnaast zijn in een eerder stadium de volgende onderzoeken uitgevoerd naar overige milieu-effecten die als bijlage zijn opgenomen bij de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan:

- Geluid: Bedrijventerrein De Loop te Echt – Akoestisch onderzoek in het kader van een goede ruimtelijke ordening, rapport FA 22232-3-RA-002, d.d. 26 januari 2022 (bijlage 14);
- Externe veiligheid: Bedrijventerrein De Loop te Echt – Onderzoek externe veiligheid, rapport FA 22232-1-RA-002, d.d. 26 januari 2022 (bijlage 17);
- Luchtkwaliteit: Bedrijventerrein De Loop te Echt – Onderzoek luchtkwaliteit, rapport FA 22232-2-RA-001, d.d. 26 januari 2022 (bijlage 16).

Het uitgangspunt in de eerste rapportages van 26 januari 2022 is een plangebied van ongeveer 15,9 hectare groot. In dat onderzoek is uitgegaan van een ander plangebied dan uiteindelijk ter inzage is gelegd. Aan de gronden van het oorspronkelijk onderzochte gebied zijn de gronden aan de Slagmolen toegevoegd aan de bestemming bedrijventerrein. De effecten van de wijziging van het plangebied zijn beschreven in de oplegnotitie.

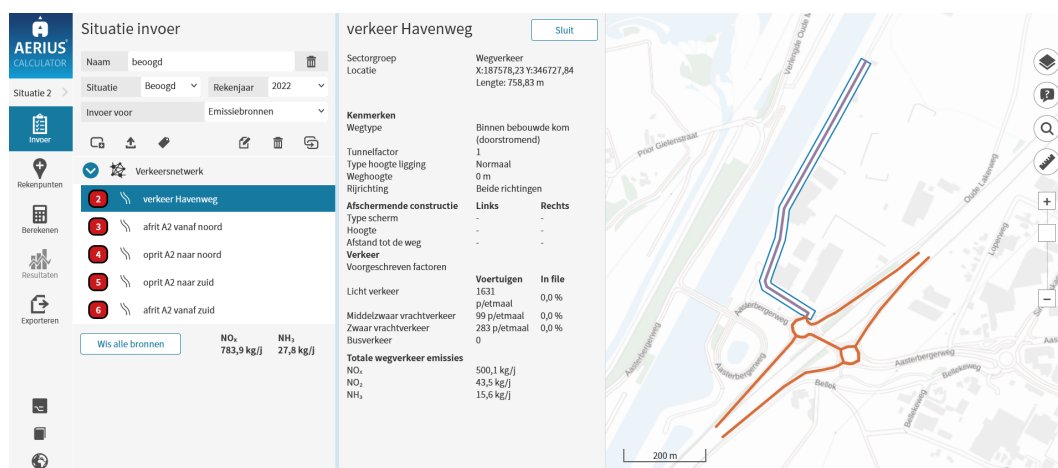
2 Stikstofdepositie

Uitgangspunt in deze stikstofdepositie-onderzoeken betreft onder meer de verkeersgeneratie zoals door Movares vastgesteld op basis van het oppervlakte te realiseren bedrijventerrein in combinatie met CROW-kencijfers voor het werkgebied 'gemengd bedrijventerrein'. Dit heeft geleid tot de volgende (maximale) weekdaggemiddelde verkeersgeneratie waarmee in de stikstofberekeningen rekening is gehouden met als uitgangspunt 16,58 hectare bruto bedrijventerrein (zie ook tabel 2.1 in de oplegnotitie F22223-6-NO-005 d.d. 7 april 2022):

- Licht verkeer: 1631 mvt/etmaal
- Middelzwaar verkeer 99 mvt/etmaal
- Zwaar verkeer: 283 mvt/etmaal

De totale **weekdaggemiddelde** verkeersgeneratie waarmee in de depositieberekeningen rekening is gehouden betreft derhalve 2.013 mvt/etmaal. De totale stikstofemissie vanwege deze verkeersgeneratie op de Havenweg tot en met de aansluiting op de A2 bedraagt hiermee 783,9 kg NO_x/jaar en 27,8 kg NH₃/jaar, zie onderstaande screenshot uit AERIUS Calculator.

f2.1 Stikstofemissies wegverkeer zoals gehanteerd in de depositieberekeningen tbv het ontwerp-bestemmingsplan



De eerder vastgestelde verkeersgeneratie voor het plangebied is gebaseerd op een onjuist (te groot) oppervlakte te realiseren bedrijventerrein, namelijk 16,58 ha. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient van het actueel vast te stellen plangebied te worden uitgegaan.

De bruto oppervlakte van de bestemming bedrijventerrein is nader bepaald op 15,07 ha. Dat komt omdat de zuidelijk gelegen gronden (bekend als 'de druppel') die in het oorspronkelijke onderzoek waren meegenomen geen onderdeel uitmaken van het plangebied. Verder is duidelijk geworden dat de concrete invulling van het bedrijventerrein voornamelijk geheel of nagenoeg geheel kan bestaan uit logistiek en opslag. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersgeneratie is **gewijzigd**¹. De verkeersgeneratie is aanvankelijk bepaald voor een invulling met het werkgebied 'gemengd bedrijventerrein' maar door de mogelijke concrete invulling met logistiek is deze ook voor het werkgebied 'distributieterrein' bepaald.

1 Notitie Movares

Hieruit volgt dat enerzijds de oppervlakte van de bestemming bedrijventerrein waar in het stikstofdepositie-onderzoek van uit is gegaan is gedaald (namelijk van 16,58 naar 15,07 ha) en anderzijds dat de norm voor de berekening van de verkeersgeneratie is gestegen door de concrete invulling.

De door Movares uitgevoerde nieuwe bepaling van de verkeersgeneratie heeft geleid tot de **weekdaggemiddelde verkeersgeneratie** zoals weergegeven in tabel 2.1.

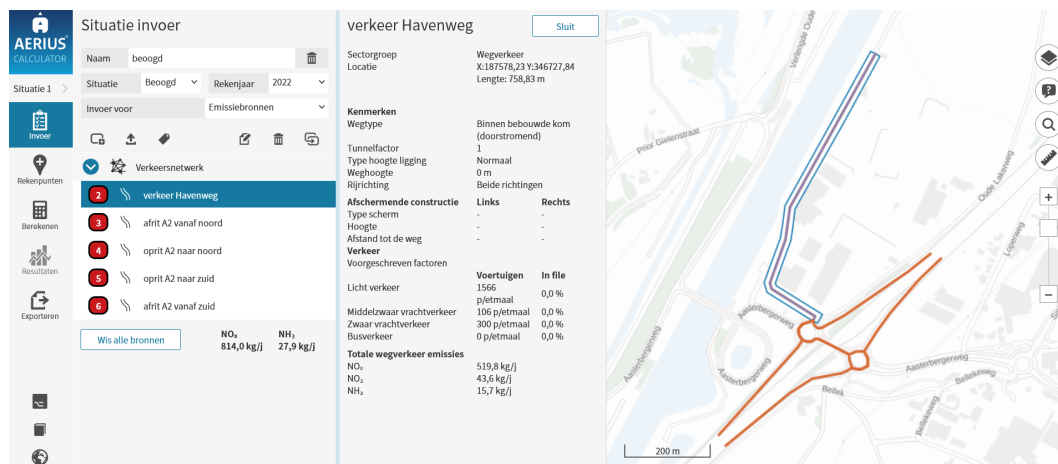
t2.1 Weekdaggemiddelde verkeersgeneratie gebaseerd 15,07 ha bruto bedrijventerrein (bron: Movares)

Categorie	Gemengd bedrijventerrein (mvt/etmaal)	Distributieterrein (mvt/etmaal)
Licht verkeer	1485	1566
Middelzwaar verkeer	143	106
Zwaar verkeer	205	300
Totaal	1.833	1.972

Hieruit blijkt dat de weekdaggemiddelde verkeersgeneratie uitgaande van het werkgebied 'distributieterrein' hoger is dan de verkeersgeneratie uitgaande van het werkgebied 'gemengd bedrijventerrein'. Ook is het aandeel zwaar vrachtverkeer hoger bij werkgebied 'distributieterrein'. De verkeersgeneratie uitgaande van het werkgebied 'distributieterrein' is derhalve vanuit het oogpunt van milieueffecten als worst-case aan te merken.

Wat verder blijkt is dat de totale verkeersgeneratie van 1.972 mvt/etmaal uitgaande van 'distributieterrein' lager is dan de totale verkeersgeneratie van 2.013 mvt/etmaal waarmee reeds rekening is gehouden in de stikstofberekeningen ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan. Daarentegen is in deze stikstofberekeningen wel gerekend met een beperkt lager aantal middelzware vrachtwagens per etmaal (99 mvt/etmaal ten opzichte van 106 mvt/etmaal) en beperkt lager aantal zware vrachtwagens per etmaal (283 mvt/etmaal ten opzichte van 300 mvt/etmaal). Al met al leidt de thans vastgestelde verkeersgeneratie uitgaande van 15,07 ha bruto distributieterrein van maximaal 1.972 mvt/etmaal tot een stikstofemissie van in totaal 814,0 kg NO_x/jaar en 27,9 kg NH₃/jaar, zie onderstaande screenshot uit AERIUS Calculator.

f2.2 Stikstofemissies wegverkeer uitgaande van 15,07 ha bruto distributierrein



De thans berekende stikstofemissie voor het wegverkeer op de openbare weg van 814,0 kg NO_x/jaar en 27,9 kg NH₃/jaar is daarmee beperkt hoger dan de stikstofemissie voor het wegverkeer op de openbare weg van 783,9 kg NO_x/jaar en 27,6 kg NH₃/jaar waarmee is gerekend in de depositieberekeningen ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan.

Uitgaande van de verkeersgeneratie voor werkgebied 'distributierrein' zoals weergegeven in tabel 2.1, de gemiddeld afgelegde afstand op het bedrijventerrein van ca. 500 meter per voertuigbeweging en de standaard-emissiekentallen voor stagnerend verkeer zoals opgenomen in het rekenmodel AERIUS Calculator 2021.2 (peiljaar 2022) volgt hieruit een stikstofemissie als gevolg van bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein van:

- ca. 653 kg NO_x/jaar
- ca. 11 kg NH₃/jaar

Deze stikstofemissies is daarmee eveneens beperkt hoger dan de stikstofemissie als gevolg van bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein van 585 kg NO_x/jaar en 10 kg NH₃/jaar waarmee is gerekend in de depositieberekeningen ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan.

Middels de huidige versie van het rekenmodel AERIUS Calculator (versie 2021.2) is derhalve een aangepaste verschilberekening uitgevoerd tussen de referentiesituatie en de beoogde situatie, waarbij voor de beoogde situatie thans is uitgegaan van de verkeersgeneratie op basis van 15,07 ha voor werkgebied 'distributierrein'. De resultaten van deze verschilberekening zijn opgenomen in bijlage 1 van deze notitie.

Uit deze verschilberekening volgt dat ook uitgaande van 15,07 ha bruto distributierrein geen sprake zal zijn van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van de relevante Natura 2000-gebieden in Nederland. Uit de verschilberekening kan derhalve wederom worden geconcludeerd dat inzake stikstofdepositie significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in Nederland zijn uitgesloten. Dat laatste geldt ook voor de Natura 2000-gebieden in België, aangezien de planbijdrage ruim minder dan 1% van de KDW bedraagt zoals gesteld in de "Praktische wijzer Eutrofiering via de lucht".

3 Overige milieu-effecten

De ontwikkelaar heeft aangegeven dat in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan de maximale hoogte van de bebouwing mogelijk wordt teruggebracht naar 14 meter (plus reguliere binnenplanse afwijkingsmogelijkheden) en dat de hoogste milieucategorie mogelijk wordt teruggebracht naar categorie 3.2 (eveneens met de gebruikelijke binnenplanse afwijkingsmogelijkheden). Deze wijzigingen zullen ook van invloed zijn op de overige milieueffecten van het plan. De conclusies van de uitgevoerde onderzoeken naar geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit blijven echter overeind. Dat wordt hieronder nader toegelicht.

3.1 Geluid

In het reeds eerder uitgevoerde geluidonderzoek² is de geluidbelasting ter plaatse van de percelen aan de Slagmolen 1 (B&B) en 2 (woning) inzichtelijk gemaakt. Deze meest nabijgelegen geluidgevoelige bestemmingen zijn als gevolg van de gewijzigde plansituatie komen te vervallen, aangezien deze percelen worden toegevoegd aan het bedrijventerrein. Dit betekent dat de meest nabij het bedrijventerrein gelegen geluidgevoelige bestemmingen thans veel verder weg gelegen zijn, namelijk:

- woningen aan de Loperweg op tenminste ca. 250 meter ten zuidoosten van het bedrijventerrein (ten oosten van de A2);
- woningen aan de Prior Gielenstraat op tenminste ca. 400 meter ten zuidwesten van het bedrijventerrein (ten westen van het Julianakanaal).

De situering van deze woningen is weergegeven in figuur 3.1

f3.1 Globale situering plangebied en ligging nabijgelegen gevoelige bestemmingen



In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) zijn per milieucategorie richtafstanden van de perceelgrens tot geluidgevoelige bestemmingen opgenomen voor het aspect geluid. Voor de in voorliggende situatie gehanteerde milieucategorie 3.2 en 4.1 geldt een richtafstand van respectievelijk 100 en 200 meter. Door het wegvallen van de geluidgevoelige bestemmingen aan de Slagmolen 1 (B&B) en 2 (woning) wordt thans in beginsel voldaan aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie voor de geprojecteerde

2 Bedrijventerrein De Loop te Echt – Akoestisch onderzoek in het kader van een goede ruimtelijke ordening, rapport FA 22232-3-RA-002, d.d. 26 januari 2022;

milieucategorieën. Daarmee is het aspect geluid geen belemmering voor de realisatie van het bedrijventerrein De Loop met 15,07 ha bruto distributieterrein.

Opgemerkt wordt dat een deel van het gezoneerde industrieterrein De Loop gelegen is binnen het plangebied van het nieuwe bedrijventerrein De Loop. Dit betreft enkele percelen van Baars Recycling. De percelen van Baars Recycling zijn aangekocht door de initiatiefnemers van het plan en de activiteiten van Baars Recycling zullen niet worden voortgezet. De betreffende percelen van het huidige gezoneerde industrieterrein De Loop zullen hierdoor worden gedezoneerd. De bestaande geluidzone behoeft hiervoor geen aanpassing.

3.2 Externe veiligheid

Sprake is van de realisatie van een kleiner bedrijventerrein (15,07 ha bruto) dan in het reeds eerder uitgevoerde onderzoek³ als uitgangspunt is aangehouden. Het uitgangspunt in het eerste rapport van 26 januari 2022 is een plangebied van ongeveer 15,9 ha bruto. Hierbij is reeds rekening gehouden met een invulling van het plangebied als industriegebied met een hoge personeelsdichtheid. De verwachte populatie-omvang in het plangebied zal met het huidige oppervlak van het plangebied (15,07 ha bruto) derhalve beperkt lager zijn. In het eerder uitgevoerde onderzoek is echter ook uitgegaan van een ander plangebied dan uiteindelijk ter inzage is gelegd. Aan de gronden van het oorspronkelijk onderzochte gebied zijn de gronden aan de Slagmolen toegevoegd aan de bestemming bedrijventerrein.

In de omgeving van het plangebied is, zoals ook volgt uit eerder uitgevoerd onderzoek naar externe veiligheid, sprake van een drietal risicobronnen welke in het kader van de beoogde ontwikkeling nader op kwantitatieve wijze beschouwd zijn. De gevolgen van de gewijzigde planvorming ten aanzien van deze risicobronnen - wat externe veiligheid betreft - is onderstaand nader toegelicht.

A2

Het invloedsgebied van de A2 is afhankelijk van de stoffen die worden vervoerd. Voor de voorliggende situatie is sprake van het vervoer van brandbare gassen (GF3). Hiervoor geldt een invloedsgebied van 355 meter. Het toe te voegen deel van het bedrijventerrein (gronden Slagmolen) is buiten dit invloedsgebied gelegen, en zal daarmee geen wijziging van het groepsrisico als gevolg kennen. De conclusies uit het eerder uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid blijven wat de A2 betreft daarmee dan ook ongewijzigd.

Julianakanaal

De beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein is geheel binnen het invloedsgebied van het Julianakanaal gelegen. Zonder aanvullend onderzoek kan gesteld worden voor het Julianakanaal geen sprake zal zijn van een relevant groepsrisico. Op basis van de uitgevoerde QRA bleek dat de oriëntatiewaarde niet werd overschreden, en dat het groepsrisico tevens lager ligt dan 10% van de oriëntatiewaarde. Er werd immers geen relevant groepsrisico berekend. Op basis van de vuistregels in de bijlagen van de 'Handleiding Risicoanalyse Transport' geldt dat langs een vaarweg met bevaarbaarheidsklasse 5 de oriëntatiewaarde

3 Bedrijventerrein De Loop te Echt – Onderzoek externe veiligheid, rapport FA 22232-1-RA-002, d.d. 26 januari 2022;

niet wordt overschreden. Daarnaast wordt als vuistregel gesteld dat langs een vaarweg met bevaarbaarheidsklasse 5 de 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Dit is alsnog van toepassing, daar deze vuistregels los staan van de gehanteerde populatiegegevens.

De verwachte populatie-omvang zal met het huidig oppervlak van het plangebied (15,07 ha) beperkt lager zijn dan waar in het eerdere onderzoek vanuit is gegaan. Dit zal dus niet leiden tot relevant andere (minder gunstigere) uitkomsten van de QRA. De conclusies ten aanzien van het Julianakanaal uit het reeds uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid blijven daarom van kracht.

Buisleidingen

Daarnaast is sprake van een ligging binnen het invloedsgebied van een hogedruk aardgasbuisleiding. De beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein is geheel binnen het invloedsgebied van deze buisleiding gelegen. Uit het reeds uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid volgde dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Daarnaast bleek dat geen sprake was van een significante toename (>10%) van het groepsrisico. De verwachte populatie-omvang zal met het huidig oppervlak van het plangebied (15,07 ha) bovendien beperkt lager zijn dan waar in het eerdere onderzoek vanuit is gegaan. Dit zal dus niet leiden tot relevant andere (minder gunstigere) uitkomsten van de QRA. De conclusies ten aanzien van buisleidingen uit het reeds uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid blijven daarom van kracht.

3.3 Luchtkwaliteit

In het reeds eerder uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit⁴ is gebleken dat ter plaatse van de meest nabijgelegen gevoelige bestemmingen (Slagmolen 1&2) en andere beoordelingsposities ruimschoots voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Ook is hieruit gebleken dat het plan 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtkwaliteit bij deze bestemmingen.

Deze meest nabijgelegen gevoelige bestemmingen zullen als gevolg van de gewijzigde plansituatie komen te vervallen, aangezien deze percelen zijn toegevoegd aan het bedrijventerrein. Dit betekent dat de meest nabij het bedrijventerrein gelegen gevoelige bestemmingen thans veel verder weg gelegen zijn, namelijk:

- woningen aan de Loperweg op tenminste ca. 250 meter ten zuidoosten van het bedrijventerrein (ten oosten van de A2);
- woningen aan de Prior Gielenstraat op tenminste ca. 400 meter ten zuidwesten van het bedrijventerrein (ten westen van het Julianakanaal).

De planbijdrage bij deze woningen zal derhalve nog aanzienlijk lager zijn dan berekend voor de Slagmolen 1&2. Bij de woningen aan de Loperweg en Prior Gielenstraat zal derhalve het plan ook 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtkwaliteit. De beperkte toename van het vrachtverkeer als gevolg van de huidige planwijzigingen (zie ook tabel 2.1 en daaronder) zal geen invloed hebben op deze conclusie. De conclusies uit het reeds uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit blijven daarom van kracht.

4 Bedrijventerrein De Loop te Echt – Onderzoek luchtkwaliteit, rapport FA 22232-2-RA-001, d.d. 26 januari 2022.

4 Conclusie

Uit bovenstaande en de eerdere beoordelingen volgt dat vanwege het bedrijvenpark De Loop te Echt met een bruto oppervlak bedrijventerrein van 15,07 ha:

- ten aanzien van stikstofdepositie significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten;
- ten aanzien van geluid wordt voldaan aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie voor de geprojecteerde milieucategorieën;
- ten aanzien van externe veiligheid voor alle beschouwde risicobronnen het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden;
- ten aanzien van luchtkwaliteit sprake is van een niet in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit in de omgeving.

Geconcludeerd wordt derhalve dat er ten aanzien van de aspecten stikstof, geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het Bedrijventerrein De Loop te Echt met 15,07 ha bruto oppervlak.

Deze notitie vervangt de Notitie 'Bedrijventerrein De Loop te Echt: oplegnotitie milieuonderzoeken' referentie JHa/JHa/KS/F 22232-6-NO-005 van 7 april 2022 die als bijlage 12 bij het ontwerp bestemmingsplan was gevoegd. Dit omdat deze notitie ziet op de gewijzigde en vast te stellen omvang van het plangebied en de beoordeling van de milieugevolgen daarvoor geeft.

Mook,

Deze notitie bevat 8 pagina's en 1 bijlage.



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

referentie - Referentie
beoogd - Beoogd

Resultaten

referentie - Referentie
beoogd - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Peutz bv
De Loop,
Echt

ECHT01
verschilberekening referentiesituatie en gebruiksfase
planvoornemen

RqXa718E1hhN
10 oktober 2022, 19:52
Wnb-rekengrid

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2022	112,5 kg/j	812,6 kg/j
2022	38,9 kg/j	1.467,0 kg/j

Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
2.698,53 mol/ha/j	1656976	Meinweg
2.698,53 mol/ha/j	1656976	Meinweg
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-



referentie (Referentie), rekenjaar 2022

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Landbouw Landbouwgrond agrarisch gebruik	108,6 kg/j	-
2 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning werktuigen Baars	0,3 kg/j	610,4 kg/j
Verkeersnetwerk	3,6 kg/j	202,2 kg/j



beoogd (Beoogd), rekenjaar 2022

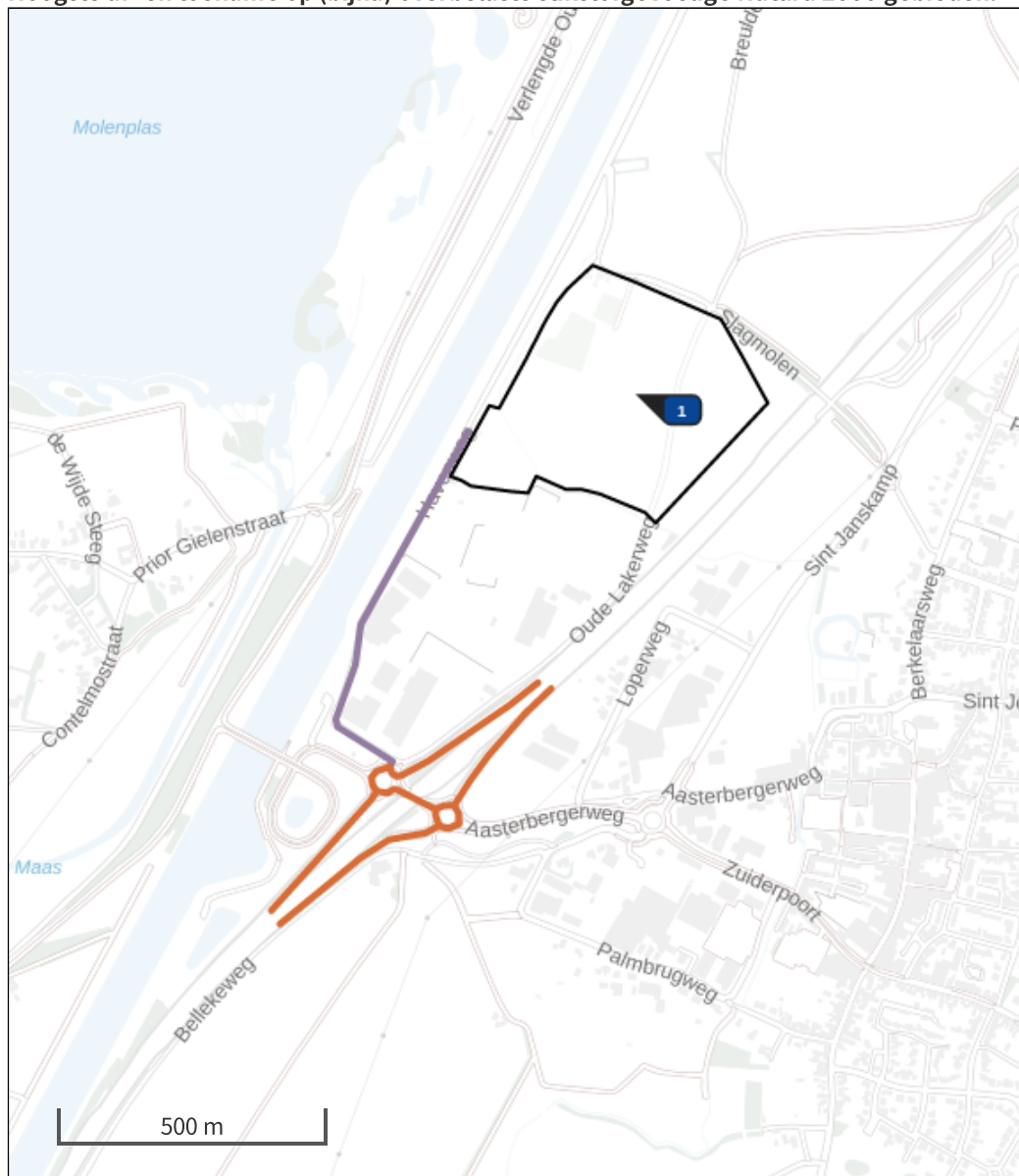
Emissiebronnen

- 1 Anders... | Anders... | bedrijventerrein
- Verkeersnetwerk

Emissie NH ₃	Emissie NO _x
11,0 kg/j	653,0 kg/j
27,9 kg/j	814,0 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 "beoogd" (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	-	-	-	-	-	-

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

- Weerter- en Budelerbergen & Ringselven
- Groote Peel
- Sarsven en De Banen
- Leudal
- Swalmdal
- Meinweg
- Roerdal
- Bunder- en Elslooërbos
- Geleenbeekdal
- Brunssummerheide



referentie, Rekenjaar 2022

1 Landbouw | Landbouwgrond

Naam	agrarisch gebruik	Uittreedhoogte	<u>0,5 m</u>	NH ₃	108,6 kg/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Temporele variatie	Meststoffen				

Type	Stof	Emissie
Mestaanwending: dierlijke mest	NO _x	0,0 kg/j
	NH ₃	108,6 kg/j

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	werktuigen Baars	NO _x	610,4 kg/j
		NH ₃	0,3 kg/j

Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
werktuigen	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	40000 l/j	2080 u/j		NO _x	610,4 kg/j
					NH ₃	0,3 kg/j

3 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer Baars openbare weg	Links	Rechts	NO _x	161,8 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 7,7 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 3,2 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

4 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer Baars terrein	Links	Rechts	NO _x	40,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 2,3 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,4 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				



beoogd, Rekenjaar 2022

1 Anders... | Anders...

Naam	bedrijventerrein	Uittreedhoogte	0,5 m	NO _x	653,0 kg/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	11,0 kg/j
Temporele variatie	Standaard Profiel				
	Industrie				

2 Wegverkeer | Weg

Naam	verkeer Havenweg	Links	Rechts	NO _x	519,8 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 43,6 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 15,7 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	1566 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	106 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	300 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	afrit A2 vanaf noord	Links	Rechts	NO _x	51,5 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Type scherm	-	-	NO ₂ 4,8 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,1 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
80 km/uur	Licht verkeer	391.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Middelzwaar vrachtverkeer	26.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Zwaar vrachtverkeer	75 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	oprit A2 naar noord	Links	Rechts	NO _x	87,9 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Type scherm	-	-	NO ₂ 8,1 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 3,7 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
80 km/uur	Licht verkeer	391.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Middelzwaar vrachtverkeer	26.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Zwaar vrachtverkeer	75 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

**5** Wegverkeer | Weg

Naam	oprit A2 naar zuid	Links	Rechts	NO _x	55,3 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Type scherm	-	NO ₂	5,1 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	2,3 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
80 km/uur	Licht verkeer	391.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Middelzwaar vrachtverkeer	26.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Zwaar vrachtverkeer	75 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

6 Wegverkeer | Weg

Naam	afrit A2 vanaf zuid	Links	Rechts	NO _x	99,4 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Type scherm	-	NO ₂	9,2 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	NH ₃	4,1 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-		
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
80 km/uur	Licht verkeer	391.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Middelzwaar vrachtverkeer	26.5 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Zwaar vrachtverkeer	75 p/etmaal	0,0 %
80 km/uur	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

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

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2021.2_20221004_3d4bf05159
Database versie 2021.2_3d4bf05159

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