



Stikstofonderzoek Fietspad Broekhovenseweg Bergeijk

Realisatiefase

projectnummer 0465175.100
Definitief
28 juli 2023

Stikstofonderzoek Fietspad Broekhovenseweg Bergeijk

Realisatiefase

projectnummer 0465175.100

Definitief
28 juli 2023

Auteurs

J.P. Hijmering
E. Been

Opdrachtgever

Gemeente Bergeijk
Burg Magneestraat 1
5571 HB BERGEIJK

datum	beschrijving	vrijgave
28 juli 2023	definitief	C.Stolzenbach

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging t.o.v. Natura 2000-gebieden	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Wettelijk kader	3
2.1	Wet natuurbescherming	3
2.2	Onderzoek naar significante gevolgen	3
2.3	Toetsing stikstofdepositie	3
2.4	Rekenprogramma AERIUS Calculator	3
3	Uitgangspunten	5
3.1	Programma toekomstige situatie	5
3.2	Realisatiefase	6
3.3	Uitgevoerde berekening	9
4	Resultaten en conclusies	10
4.1	Resultaten	10
4.2	Conclusie	10
Bijlage 1: AERIUS PDF realisatiefase		11

1 Inleiding

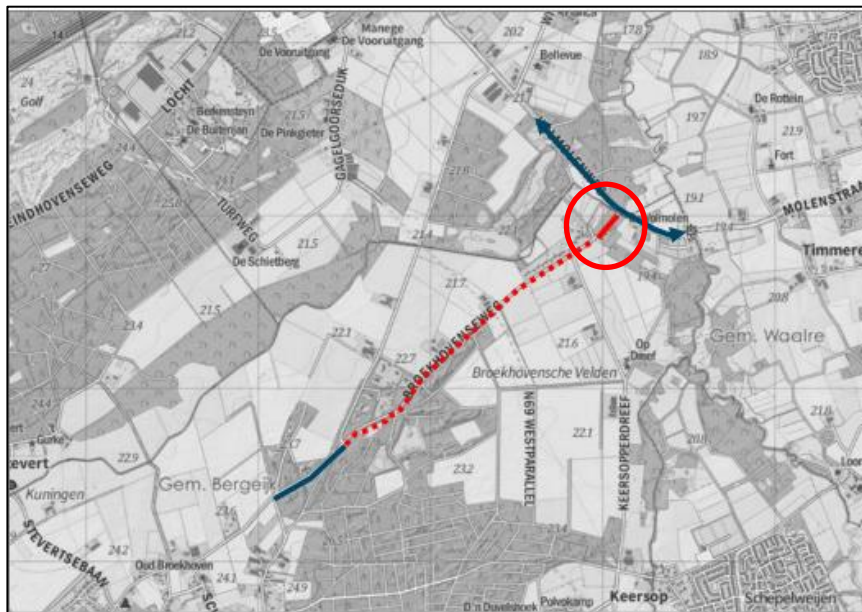
1.1 Aanleiding

De gemeente Bergeijk is voornemens een vrij liggend tweerichtingsfietspad te realiseren langs de Broekhovenseweg in Bergeijk. Op dit moment rijden de fietsers op de hoofdrijbaan. Het beoogde fietspad heeft een lengte van ongeveer 220 meter. Dit project wordt gezien als de realisering van een missende schakel voor utilitair en recreatief fietsverkeer in het buitengebied van Bergeijk. Aanleg van het fietspad vloeit voort uit de Gebiedsimpuls N69 en is een onderdeel van de fietsverbinding Bergeijk - Stedelijk gebied, die in de gemeentelijke fietsambitie is aangewezen als één van de fietsverbindingen waaraan prioriteit wordt gegeven.

Het projectgebied is weergegeven in figuur 1.1. Het fietspad sluit aan op het bestaande vrijliggende fietspad tussen de Kapelstraat en de Wilgerijs en op het vrijliggende fietspad dat onderdeel is van de aanleg van de kruising van de Broekhovenseweg met de nieuwe N69 (verdiepte ligging N69 en viaduct Broekhovenseweg). Hierdoor ontstaat een volledig vrijliggende fietsverbinding tussen de Kapelstraat in het westen en de Volmolen in het oosten

Ten behoeve van de realisatie van het fietspad zullen tijdelijk mobiele werktuigen, vrachtwagens en personenvoertuigen worden ingezet. Er zal ook een omleidingsroute worden ingesteld. Deze activiteiten leiden tot een emissie van stikstofoxiden (NO_x) en/of ammoniak (NH_3). In het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) moet beoordeeld worden of de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van de beschermde habitats en de habitats van soorten binnen de Natura 2000-gebieden.

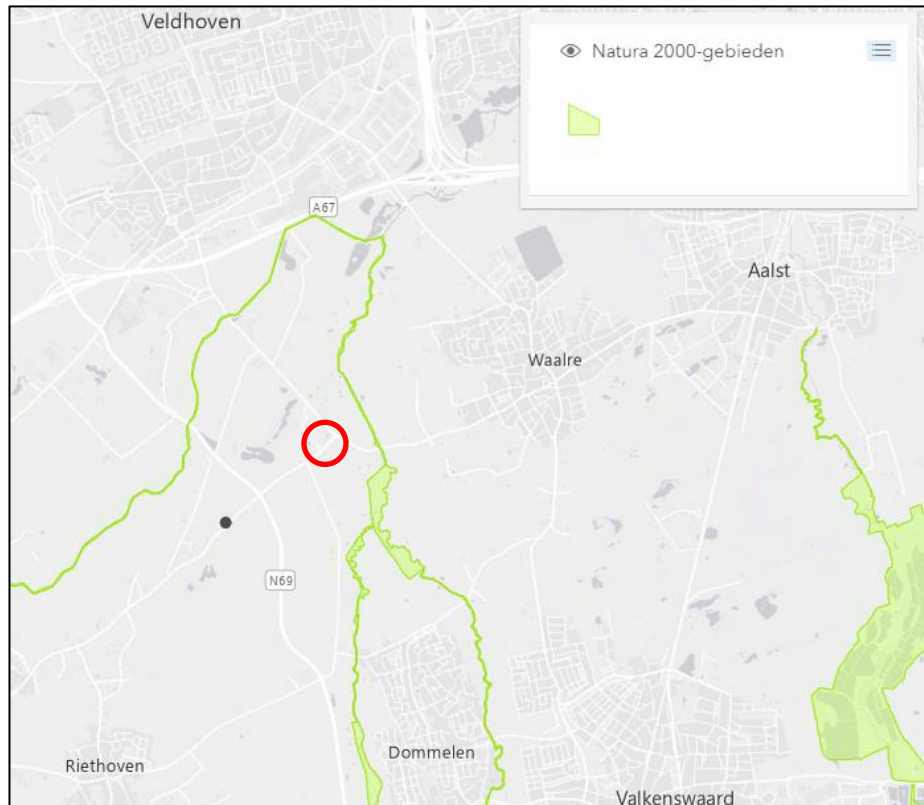
In de gebruiksfase (na realisatie) is er geen toename van stikstofdepositie te verwachten omdat er geen relevante wijzigingen in de verkeersstromen zijn. Daarom is uitsluitend naar de invloed op de stikstofdepositie van de realisatiefase gekeken.



Figuur 1.1: Ligging van het projectgebied(doorgetrokken rode streep binnen de cirkel)

1.2 Ligging t.o.v. Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux' is het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied. Op circa 330 meter ten zuidoosten van het plangebied (zie figuur 1.2) ligt het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitat. Het Natura 2000-gebied 'Kempenland-West' ligt op circa 9,4 kilometer ten noordwesten van het plangebied. Andere Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 10 kilometer afstand.



Figuur 1.2: Natura 2000-gebieden (lichtgroen weergegeven) ten opzichte van het plangebied (rode contour indicatief). Bron: www.natura2000.nl/gebieden

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de voorgenomen activiteiten in de realisatiefase en bijbehorende emissies van NO_x en NH₃. Hoofdstuk 4 beschrijft de resultaten en de conclusie.

2 Wettelijk kader

Binnen de EU worden de belangrijkste leefgebieden van de meest bedreigde en waardevolle soorten en habitattypen aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze Natura 2000-gebieden moeten samen een Europees ecologisch netwerk vormen om de achteruitgang van de biodiversiteit te keren. De juridische basis voor dit netwerk zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die in Nederland zijn doorvertaald in de Wet natuurbescherming (Wnb). Per gebied worden voor de soorten en habitattypen instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Dit kunnen behouds- of uitbreidings-/verbeteringsdoelstellingen zijn.

2.1 Wet natuurbescherming

Het onderdeel gebiedsbescherming binnen de Wet natuurbescherming (Wnb) biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura 2000-gebieden en de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden. Het kan daarbij zowel activiteiten binnen als buiten het betreffende Natura 2000-gebied betreffen. Het regime voor Natura 2000 kent een zogenaamde externe werking, waardoor ook moet worden bezien of activiteiten buiten het Natura 2000-gebied, negatieve effecten kunnen hebben op de daarvoor vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen. Het is verplicht om projecten te beoordelen op de gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Voor projecten geldt een vergunningsplicht als het project een significant gevolg kan hebben voor een Natura 2000-gebied (art. 2.7 lid 2, Wnb).

2.2 Onderzoek naar significante gevolgen

Bij projecten in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied dient in een oriënterende fase (voortoets) onderzocht te worden of de ontwikkeling een significant (negatief) gevolg op het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant gevolg heeft, dient meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart gebracht te worden wat de effecten van de activiteit kunnen zijn. Deze laatste analyse heet een 'passende beoordeling'. Wanneer uit de passende beoordeling (bijvoorbeeld na het nemen van maatregelen, extern salderen of ecologisch beoordelen) alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen significant gevolg heeft, staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) niet in de weg.

2.3 Toetsing stikstofdepositie

Als een ontwikkeling op zichzelf niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ($> 0,00$ mol/ha/jaar), dan is op grond van objectieve gegevens uitgesloten dat de ontwikkeling qua stikstofdepositie significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied heeft. Het project is dan vanwege stikstofdepositie niet vergunningplichtig op grond van de Wet natuurbescherming.

2.4 Rekenprogramma AERIUS Calculator

De stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied kan berekend worden met behulp van het verplicht te gebruiken rekenprogramma AERIUS Calculator (2022). Van elke te berekenen situatie wordt een model gemaakt met invoergegevens waarmee vervolgens de berekening wordt

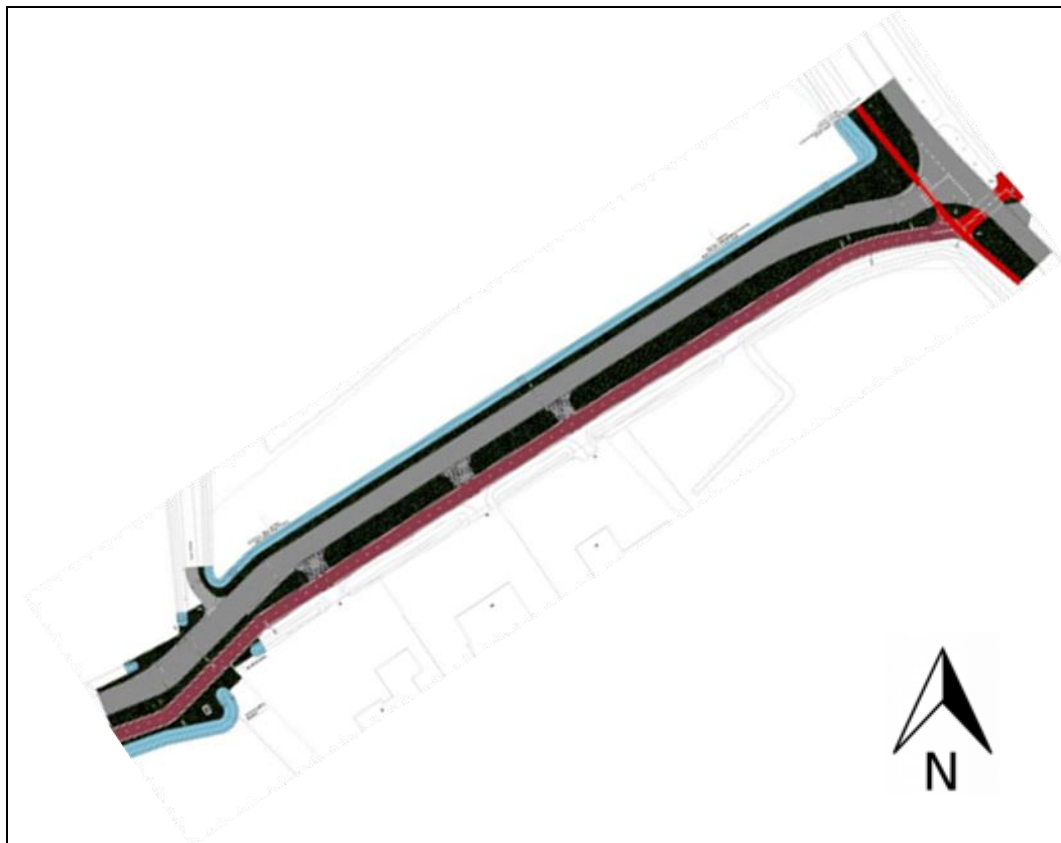
uitgevoerd. Op basis van de invoer bepaalt het rekenprogramma AERIUS Calculator zelf de correcte berekening van de bijdrage ten opzichte van de referentiesituatie, indien aanwezig. Tevens bepaalt zij zelf de rekenpunten binnen de Nederlandse Natura 2000-gebieden. De bijdrage aan de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden wordt berekend ter plaatse van voor stikstofgevoelige habitats.

3 Uitgangspunten

3.1 Programma toekomstige situatie

In de rijbaan van de Broekhovenseweg wordt ter hoogte van de kruising met de Zeven Fonteinen een lichte knik gemaakt, zodat de weg circa 9 meter naar het noordwesten verschuift. Om de verschuiving van de rijbaan mogelijk te maken, wordt een smalle strook bos aan de noordzijde van de weg gekapt. De aanwezige watergang wordt verlegd naar de noordzijde van de nieuwe rijbaan. De Zeven Fonteinen wordt ter hoogte van de kruising afgebogen, zodat deze loodrecht op de Broekhovenseweg aansluit. De rijbaan van de Broekhovenseweg krijgt een breedte van 5,5 meter in de rechtstand en 6,5 meter in de knik.

Ten zuiden van de rijbaan is een 5 meter brede groene berm voorzien met ten zuiden daarvan het 4 meter brede tweerichtingen-fietspad. Doordat het fietspad op de plek van de huidige rijbaan komt te liggen, kunnen de bomen en watergangen aan de zuidzijde van de weg behouden blijven. De inritten van de woningen Broekhovenseweg 32-33-34 blijven ook op dezelfde plek liggen. In het verlengde van de bestaande inritten worden in de groene tussenberm opstelplaatsen voor auto's aangelegd. Door de breedte van deze berm (5 meter) is hier voldoende ruimte voor het opstellen van een auto zonder het fietsverkeer te hinderen.



Figuur 3.1: Inrichtingstekening nieuwe situatie Broekhovenseweg met fietspad

3.2 Realisatiefase

Ten behoeve van de realisatie van het fietspad en verleggen van de rijbaan worden verschillende mobiele werktuigen ingezet. Daarnaast zijn er transportbewegingen vanwege het vervoer van materiaal en materieel alsmede bouwpersoneel. Bovendien wordt tijdens de werkzaamheden de Broekhovenseweg gedeeltelijk afgesloten en wordt een omleidingsroute ingesteld. Bij deze activiteiten treden emissies van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH_3) op die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de Natura 2000-gebieden in de omgeving.

De volgende stikstof emitterende bronnen zijn te onderscheiden:

- 1 Het in werking zijn van mobiele werktuigen binnen het projectgebied;
- 2 Stationaire emissies als gevolg van onder andere laad- en losactiviteiten.
- 3 Vervoersbewegingen van en naar het projectgebied.
- 4 Omleidingsroute

1 en 2. Mobiele werktuigen binnen het projectgebied

Uitgaande van het in te zetten materieel is per activiteit/werktuig een inschatting gemaakt van het aantal draaiuren. Vervolgens is met behulp van de door TNO¹ beschikbaar gestelde rapportage per bron (activiteit/werktuig) het brandstofverbruik en het AdBlue-verbruik bepaald. In onderstaande tabel is het te verwachten brandstofverbruik (diesel) en AdBlue-verbruik bij de realisatie-activiteiten weergegeven. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden zal materieel met Stageklasse IV worden ingezet (bouwjaar tussen 2024 en 2018). Voor de berekeningen is daarbij (worst-case) uitgegaan van bouwjaar 2014.

Tabel 3-1: brandstofverbruik mobiele werktuigen bij realisatie

Activiteit	Stage- klasse	Vermogen [kW]	Brandstofverbruik [L/jaar]	Draaiuren [uur/jaar]	Adblue [L/jaar]
Stationair vrachtwagen	IV	265	3839	150	268
Graafmachine	IV	120	6934	320	485
Shovel	IV	87	2267	155	158
Freesmachine	IV	50	12	1	0
Frontmaaier	IV	40	176	40	0
Puinwals	IV	40	380	50	0
Mini rupskranen	IV	60	622	56	43
Tractor	IV	80	2852	195	199
Trilplaat	IV	40	319	42	0
Veegzuigwagen	IV	280	50	1	3

De in de tabel 2-1 weergegeven bronnen zijn in AERIUS Calculator als een vlakbron gemodelleerd in de sectorgroep “Mobiele werktuigen” met sector “Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning”.

¹ [AUB \(AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik\) | TNO Publications](#)

3. Vervoersbewegingen van en naar het projectgebied

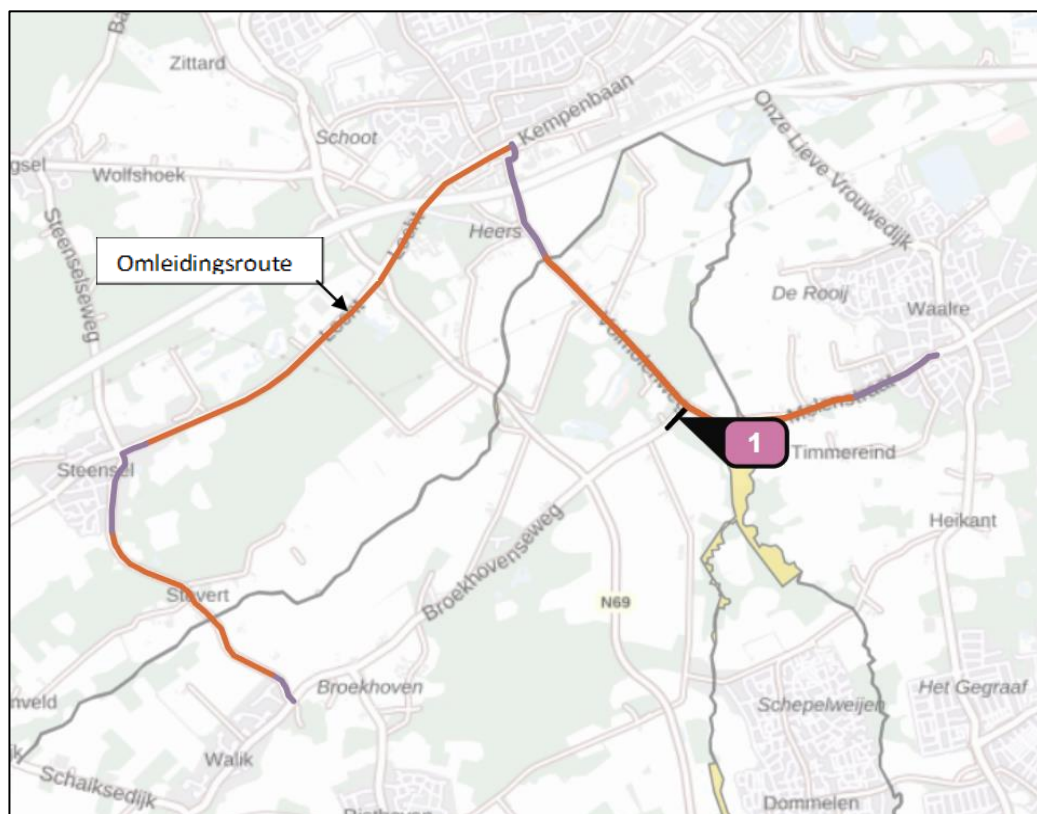
In de realisatiefase zal sprake zijn van transportbewegingen van en naar het projectgebied. Het gaat daarbij om de aan- en afvoer van grond, beton, bouwmaterialen en -materieel alsmede personeel.

Voor de aan- en afvoer van bouw materiaal en bouw materieel zijn in totaal circa 300 vrachtwagens noodzakelijk. Er wordt uitgegaan van 1040 personenauto's voor het personeel verspreid over de werkzaamheden die circa 6 maanden duren. Er is derhalve gerekend met 600 zware vervoersbewegingen en 2080 lichte vervoersbewegingen.

Voor het vrachtverkeer wordt ervan uitgegaan dat deze allemaal van en naar het noordwesten komen/gaan (richting Veldhoven/snelweg A67). Voor de personenauto's van werknemers wordt ervan uitgegaan dat deze ook van en naar de richting Waalre rijden. In het model is er rekening mee gehouden dat 85% (1768 bewegingen) van en naar de richting Veldhoven/A67A67 rijdt en 15% (312 bewegingen) van en naar de richting Waalre.

4. Omleidingsroute

Tijdens de realisatiefase zal gedurende 100 dagen een omleidingsroute in werking gesteld worden. De omleidingsroute is, vanuit het zuidwesten bekeken, als volgt: Stevertsebaan – Stevert – Riethovenseweg – Eindhovenseweg – Locht – Kempenbaan – De Run – Heerseweg – Volmolenweg. In figuur 3-2 is deze route weergegeven.



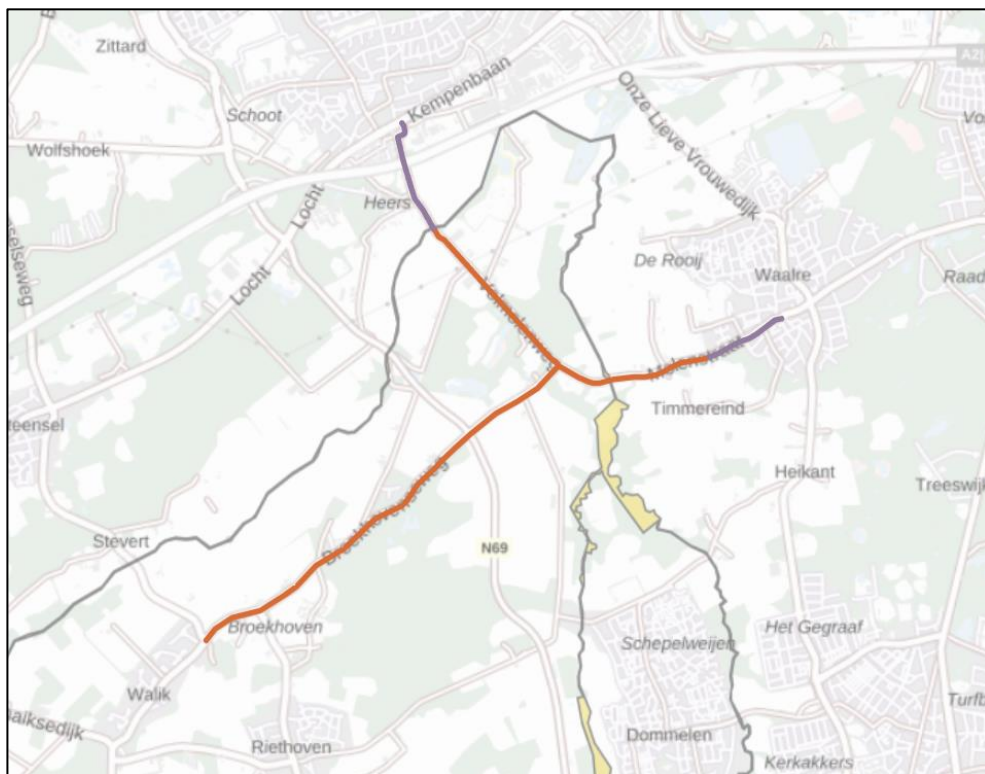
Figuur 3.2: Gemodelleerde omleidingsroute (paars is binnen de bebouwde kom, oranje is buitenweg).

In de huidige situatie zijn er ca. 2500 motorvoertuigbewegingen per etmaal (weekdaggemiddelde) over de Broekhovenseweg. In de nieuwe situatie, met de omleidingsroute, wordt ervan uitgegaan dat er, ondanks de omleidingsroute nog 500 verkeersbewegingen over de Broekhovenseweg resteren vanwege de bewoners langs en in de directe omgeving van deze weg. In totaal wordt aangenomen dat ca. 2000 motorvoertuigen gebruik zullen maken van de omleidingsroute.

Gedurende de omleiding betreft dit derhalve in totaal 200.000 voertuigbewegingen. Daarbij is een verhouding licht/middel/zwaar aangehouden van 98,8%/1%/0,2%.

Om de invloed van de omleidingsroute op de stikstofdepositie te berekenen zijn er in het rekenmodel 2 situaties gemodelleerd: de referentiesituatie en de beoogde situatie.

In de referentiesituatie (de huidige situatie) is al het verkeer gemodelleerd dat als gevolg van de omleidingsroute anders gaat rijden. Het betreft verkeer op de Broekhovenseweg, de Heerseweg/Volmolenweg in noordwestelijke richting alsmede de Volmolen/Molenstraat richting Waalre. Op de Broekhovenseweg betreft dit 200.000 mvtbew., op de Heerseweg/Volmolenweg 60.000 mvtbew. en op de Volmolen/Molenstraat 140.000 mvtbew. In onderstaande figuur zijn de bij de berekening betrokken wegvakken in de referentiesituatie weergegeven.



Figuur 3.3: Gemodelleerde wegen in de referentiesituatie (paars is binnen de bebouwde kom, oranje is buitenweg).

In de beoogde situatie (de situatie ten tijde van de realisatie) is, naast de mobiele werktuigen en het werverkeer, de omleidingsroute in het rekenmodel opgenomen. Op deze omleidingsroute vinden naar verwachting gedurende de omleiding 200.000 motorvoertuigbewegingen plaats. In de huidige situatie rijden, vanuit het zuidwesten geredeneerd, gedurende 100 dagen ca. 30.000 motorvoertuigen (60.000 heen en weer) via de Broekhovenseweg over de Volmolenweg en Heerseweg richting Veldhoven. Tijdens de omleidingsroute zullen deze motorvoertuigen vanuit het zuidwesten over de omleidingsroute naar Veldhoven rijden. Zij rijden dan niet meer terug naar de kruising van de Broekhovenseweg en de Volmolenweg (einde van de omleidingsroute).

3.3 Uitgevoerde berekening

Teneinde de invloed op de stikstofdepositie van de realisatiefase inclusief de omleidingsroute te bepalen is met behulp van AERIUS Calculator, versie 2022.2, een verschilberekening uitgevoerd. Daarbij is de beoogde situatie (de realisatiefase inclusief omleidingsroute) vergeleken met de referentiesituatie (verkeer dat tijdens de omleidingsroute anders gaat rijden). Als rekenjaar is het jaar 2023 gehanteerd.

4 Resultaten en conclusies

Gemeente Bergeijk is voornemens een vrij liggend tweerichtingen-fietspad langs de Broekhovenseweg te realiseren. In het kader van de Wet natuurbescherming is beoordeeld of het realiseren van het voornemen significante gevolgen kan hebben voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden in verband met stikstofdepositie.

4.1 Resultaten

Realisatiefase

Een met AERIUS Calculator (2022) uitgevoerde verschilberekening (beoogd minus referentie) laat geen projectbijdrage van meer dan 0,00 mol N/ha/jaar op stikstofgevoelige habitattypen zien. De uitgangspunten en resultaten zijn weergegeven in de AERIUS-Pdf, die als bijlage is toegevoegd.

4.2 Conclusie

Omdat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden ten gevolge van de realisatie van het project, kunnen significante (negatieve) gevolgen ten aanzien van stikstofdepositie vanwege de realisatiefase worden uitgesloten. De realisatie van het fietspad is vanwege stikstofdepositie door de realisatiefase niet vergunningplichtig op grond van de Wet natuurbescherming. Het aspect stikstofdepositie staat nadere besluitvorming niet in de weg.

Bijlage 1: AERIUS PDF realisatiefase

ReZfW4wQ25ao

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](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. 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

Antea Group

-,

--

Activiteit

Omschrijving

Toelichting

Fietspad Bergeijk

Realisatie Fietspad Broekhovenseweg

Berekening

AERIUS kenmerk

Datum berekening

Rekenconfiguratie

ReZfW4wQ25ao

21 juli 2023, 09:46

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Huidige situatie - Referentie

Beoogd - Beoogd

Rekenjaar

2023

2023

Emissie NH₃

26,6 kg/j

46,0 kg/j

Emissie NO_x

266,1 kg/j

483,6 kg/j

Resultaten

Huidige situatie - Referentie

Beoogd - Beoogd

Hoogste bijdrage

0,08 mol/ha/j

0,06 mol/ha/j

Hexagon

2245399

2245399

Gebied

Leenderbos, Groote

Heide & De Plateaux

Leenderbos, Groote

Heide & De Plateaux

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

0,00 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,49 ha

Grootste toename

0,00 mol/ha/j

Grootste afname

0,02 mol/ha/j



Huidige situatie (Referentie), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

Emissie NH₃

Emissie NO_x

 Verkeersnetwerk

26,6 kg/j

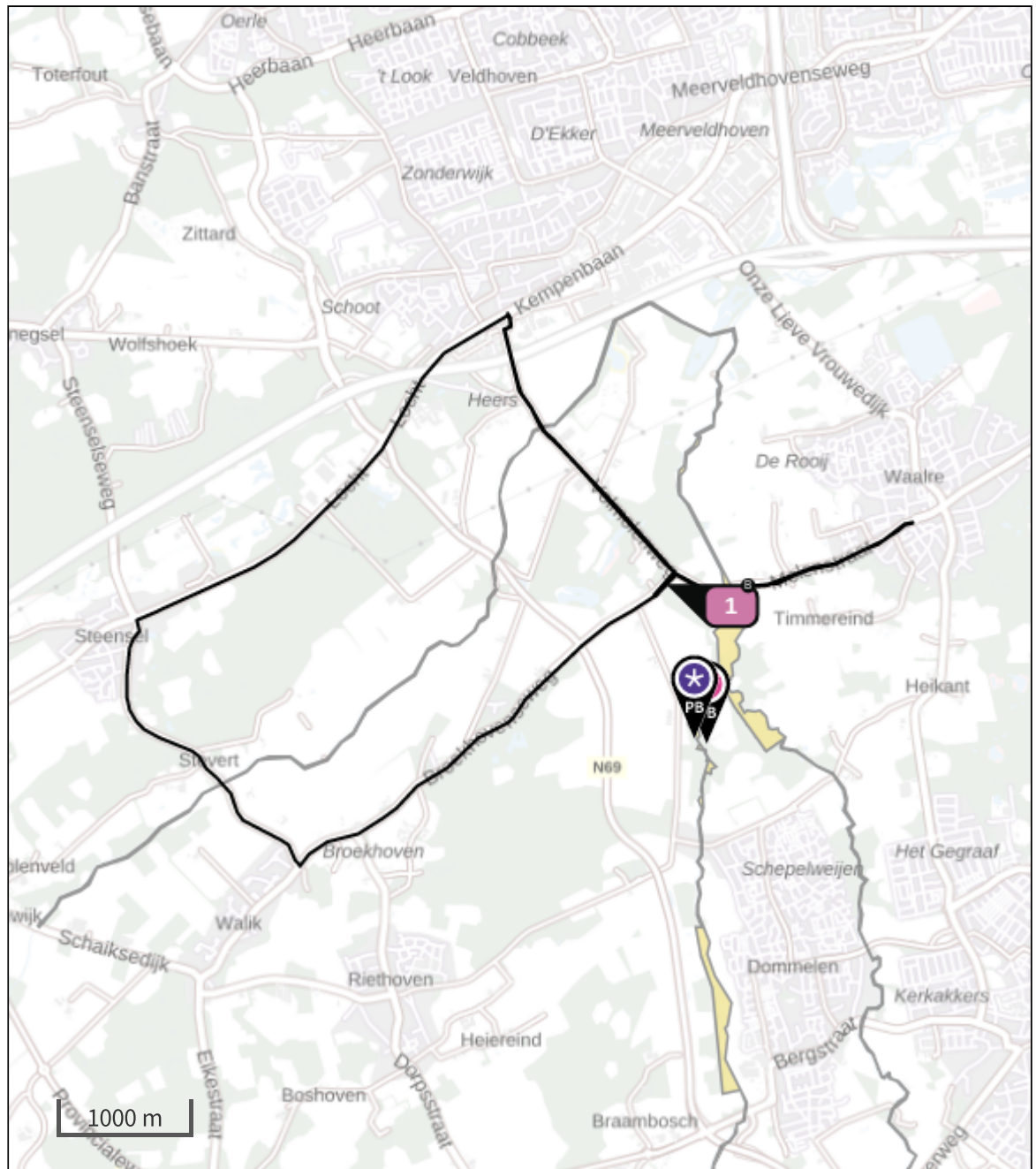
266,1 kg/j



Beoogd (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Plangebied	4,0 kg/j	37,8 kg/j
	Verkeersnetwerk	42,0 kg/j	445,8 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 "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	0,49	2.073,83	0,00	0,00	0,49	0,02

Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux (136)	0,49	2.073,83	0,00	0,00	0,49	0,02

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.

Kempenland-West
Strabrechtse Heide & Beuven

Huidige situatie, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Huidig wegverkeer Broekhovenseweg	Links	Rechts	NO _x	164,6 kg/j
Locatie	X:155683,44 Y:375811,07	Type scherm	-	-	NO ₂ 36,7 kg/j
Lengte	3.765,61 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 17,5 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	197.600,0 p/jaar	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2.000,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	400,0 p/jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Huidige verkeer richting Waalre	Links	Rechts	NO _x	40,5 kg/j
Locatie	X:157715,45 Y:376934,75	Type scherm	-	-	NO ₂ 9,0 kg/j
Lengte	1.322,06 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 4,3 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	138.320,0 p/jaar	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.400,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	280,0 p/jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Huidige verkeer richting Waalre	Links	Rechts	NO _x	25,4 kg/j
Locatie	X:158658,75 Y:377246,37	Type scherm	-	-	NO ₂ 5,6 kg/j
Lengte	686,24 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,6 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	138.320,0 p/jaar	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.400,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	280,0 p/jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Huidig wegverkeer richting Veldhoven	Links	Rechts	NO _x	20,0 kg/j
Locatie	X:156572,89 Y:377601	Type scherm	-	-	NO ₂ 4,5 kg/j
Lengte	1.521,64 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 2,1 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	59.280,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	600,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	120,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

5 Wegverkeer | Weg

Naam	Huidig wegverkeer richting VeldhovenBron 5	Links	Rechts	NO _x	15,6 kg/j
Locatie	X:155846,03 Y:378603,86	Type scherm	-	-	NO ₂ 3,4 kg/j
Lengte	984,57 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	59.280,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	600,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	120,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

Beoogd, Rekenjaar 2023

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Plangebied	NO _x	37,8 kg/j
Locatie	X:157017,21 Y:376941,68	NH ₃	4,0 kg/j
Oppervlakte	0,43 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Shovel	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2267 l/j	155 u/j	158 l/j	NO _x	2,9 kg/j
					NH ₃	0,5 kg/j
Graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	6934 l/j	320 u/j	485 l/j	NO _x	7,3 kg/j
					NH ₃	1,7 kg/j
Freesmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	12 l/j	1 u/j	0 l/j	NO _x	0,4 kg/j
					NH ₃	2,9 g/j
Frontmaaier	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	176 l/j	40 u/j		NO _x	3,7 kg/j
					NH ₃	1,3 g/j
Puinwals	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	380 l/j	50 u/j		NO _x	7,9 kg/j
					NH ₃	2,9 g/j
Rupskranen	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	622 l/j	56 u/j	43 l/j	NO _x	1,0 kg/j
					NH ₃	0,1 kg/j
Tractor	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2852 l/j	195 u/j	199 l/j	NO _x	3,6 kg/j
					NH ₃	0,7 kg/j
Trilplaat	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	319 l/j	42 u/j		NO _x	6,6 kg/j
					NH ₃	2,4 g/j
Veegzuigwagen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	50 l/j	1 u/j	3 l/j	NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	12,0 g/j
Stationair vrachtwagens	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3839 l/j	150 u/j	268 l/j	NO _x	4,2 kg/j
					NH ₃	0,9 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 2022.2_20230704_bb872f8ea4
Database versie 2022.2_bb872f8ea4
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM

E. enno.been@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.