

Notitie beoordeling stikstof

Van	E. Jagurdzija, BSc
Datum	28 januari 2025
Betreft	Notitie beoordeling stikstof
Project	P230084.001

Aan de Breekwagen 7 te Bergharen is het voornemen om een ruime vrijstaande woning met bijgebouw te realiseren en bestaande schuren te slopen. Om het voornemen planologisch en juridisch mogelijk te maken is een TAM-IMRO planprocedure in gang gezet. Hierbij is ook een beoordeling ten aanzien van het aspect stikstof aan de orde.

Aanleiding

Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervallen de Wet natuurbescherming, het Besluit natuurbescherming en de Regeling natuurbescherming. Deze regels gaan op in de Omgevingswet via het aanvullingsspoor natuur. Uitgangspunt is een beleidsneutrale omzetting. Dat betekent dat daarom ook rekening moet worden gehouden met de aanwijzingsbesluiten voor Natura 2000-gebieden (zoals vermeld in artikel 2.44 van de Ow). Dat betekent in voorkomend geval dat beoordeeld moet worden wat de gevolgen van de met het omgevingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn op de instandhoudingsdoelen die zijn vastgelegd in de (relevante) aanwijzingsbesluiten. Deze beoordeling ziet toe op het vaststellen of met het plan (in dit geval een TAM-IMRO plan) of activiteit sprake is van een Natura 2000 activiteit: een activiteit die significant nadelige gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Indien significante gevolgen op voorhand kunnen worden uitgesloten of gevolgen anderszins niet significant zijn is er geen sprake van een Natura 2000 activiteit en hoeft deze niet passend beoordeeld te worden. Het vaststellen of er ten aanzien van stikstof sprake is van significante gevolgen voor een Natura 2000 gebied gebeurt middels een voortoets. In deze notitie wordt daaraan invulling gegeven.

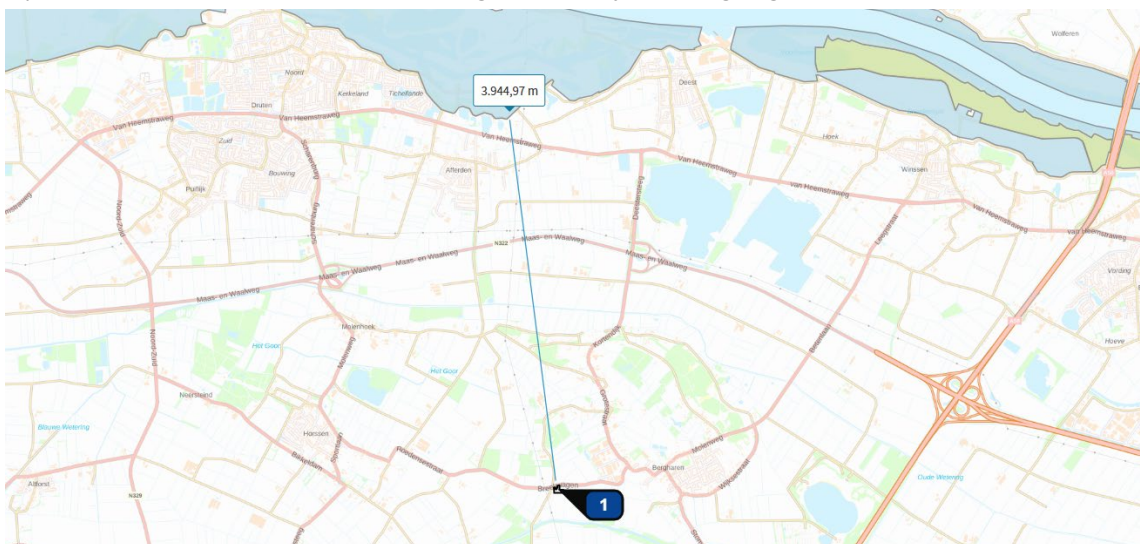
Ligging Plangebied

Het plangebied ligt in het buitengebied ten westen van Bergharen. Het gebied wordt voornamelijk omgeven door weide- en enkele akkerpercelen. In het westen grenst het plangebied aan een agrarisch bedrijf in ruste.



Figuur 1 Luchtfoto van het plangebied bij 1. Contour bevat zowel de bestaande situatie als het nieuwe woonperceel (bron: pdok)

Op circa 4 km afstand is het Natura 2000 gebied de Rijntakken gelegen.



Figuur 2 Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000 gebieden (bron: pdok)

Het bouwplan

In onderstaande landschappelijke inpassing en visualisatie is het planvoornemen weergegeven. Het voornemen bestaat uit de sloop van vrijstaande schuren en van één aanbouwschuur. Ten zuidoosten van het bestaande woongebouw wordt een ruime woning met bijgebouw gerealiseerd.



Figuur 3 Landschappelijke inpassing ter illustratie van het planvoornemen



Figuur 4 visualisatie woongebouw (bron: Zaak van NN)

Berekening van de stikstofemissie

Op basis van dit bouwplan zijn ten aanzien van het aspect stikstof verschillende fasen te onderscheiden:

1. Realisatiefase: tijdelijke effecten ten gevolge van sloop-, bouw- en aanlegactiviteiten;
2. Gebruiksfase: effecten voor onbepaalde tijd na ingebruikname van de nieuwbouw.

Navolgend worden de stikstofrelevante activiteiten per fase beschreven. Daarbij is in eerste instantie de emissie als gevolg van het planvoornemen in kaart gebracht. Dat wil zeggen de emissie die aan de orde is in de realisatiefase en de nieuwe gebruiksfase. Indien de emissie van stikstof in deze fasen niet leidt tot een significantie toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden (d.w.z. een toename groter dan 0,00 mol/ha/jaar), dan kan het planvoornemen doorgang vinden zonder vergunningsplicht in het kader van de Omgevingswet, zoals bedoeld in artikel 5.1, 1e lid, sub e (omgevingsvergunning Natura 2000 activiteit).

Indien er door het voornemen wel een toename in de stikstofdepositie ontstaat op nabijgelegen Natura 2000-gebieden, dan kan er worden gekeken naar deze toename ten opzichte van de stikstofemissie in de huidige situatie. Er wordt dan een verschilberekening gemaakt tussen het huidige gebruik en de stikstofemissies in de realisatiefase en nieuwe gebruiksfase. Mogelijk leidt dit per saldo niet tot een toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Dit is het zogenaamde intern salderen waarover de Raad van State op 18 december 2024 haar rechtspraak in het projectspoor heeft gewijzigd.

Raad van State uitspraken van 18 december 2024: koerswijziging intern salderen

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 december 2024 haar rechtspraak over intern salderen in het projectspoor gewijzigd. Het betreffen de uitspraken van 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923 (Rendac) en ECLI:NL:RVS:2024:4909 (Amercentrale).

Kort gezegd komt het erop neer dat intern salderen in het projectspoor niet meer betrokken mag worden in de voortoets, maar dat hiervoor een passende beoordeling noodzakelijk is. Als gevolg van deze koerswijziging zijn de mogelijkheden voor intern salderen in het projectspoor beperkter dan voorheen en er zal bijna altijd sprake zijn van een natuurvergunningplicht.

Deze uitspraken zien alleen toe op het projectspoor. De Afdeling heeft zich in deze uitspraken niet uitgelaten over (de betekenis van deze koerswijziging in) het planspoor. Het is niet uit te sluiten dat de Afdeling aanleiding van deze uitspraken ook haar rechtspraak ten aanzien van intern salderen in het planspoor gaat wijzigen.

Realisatiefase

Voor het bepalen van de stikstofemissie in de realisatiefase is onderscheid gemaakt tussen de sloopfase en de bouwphase.

Sloopfase

Voor het berekenen van de emissie moeten de kenmerken van de mobiele werktuigen bepaald worden. Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat mobiele werktuigen van minstens stageklasse IV gebruikt worden. Daarnaast wordt voor deze mobiele werktuigen een vermogensklasse ingeschat van 75-560 kW. Over het brandstofverbruik worden de volgende aannames gemaakt:

- Het brandstofverbruik van de mobiele sloopkraan is ca. 12 liter per uur;
- Het brandstofverbruik van de vrachtwagen is ca. 8 liter per uur.

Ten aanzien van deze sloopwerkzaamheden zijn stikstofemissies door mobiele werktuigen aan de orde. Om tot een inschatting te komen van de inzet van mobiele werktuigen is onderstaand eerst een inschatting gemaakt van de werkzaamheden op de locatie en de tijdsduur die daarmee gemoeid is. De volgende aannames zijn daarvoor gehanteerd:

- De inzet van mobiele werktuigen zal zoveel mogelijk beperkt worden op de locatie;
- De te slopen bebouwing heeft een gezamenlijk volume van circa 3520 m³
- Aangenomen wordt dat het sloopvolume maximaal 10% van het bouwvolume is. Hiermee is het sloopvolume op 352 m³;
- Voor het slopen van het pand en het laden van de vrachtwagens wordt een mobiele sloopkraan ingezet;
- Er is uitgegaan van een gemiddeld laadvermogen van een vrachtwagen van ca. 25 m³;
- Het laden en lossen van de vrachtwagens kost ca. 15 minuten, waarbij de vrachtwagens ca. 20% van de tijd stationair draaien, met een totale stationaire draaitijd van 3 minuten per laadbeurt;
- Met 15 vrachtwagens voor de afvoer van het puin resulteert dit in een stationaire draaitijd 45 minuten. Aangezien in de AERIUS calculator enkel gehele uren kunnen worden ingevoerd worden de stationaire draaiuren afgerond naar 1 uur.

Voor een worstcasescenario berekening is aangenomen dat geen emissiereducerende technieken (SCR) van toepassing zijn en dat het AdBlue-verbruik 0 liter per uur bedraagt. Het voorgaande leidt tot de volgende inschatting van de inzet van mobiele werktuigen tijdens de sloopfase:

Werktuig	Stageklasse	Vermogen	Brandstof- verbruik [liter/uur	Draaiuren per jaar	Brandstof- verbruik [liter/j
Sloopkraan	IV	75-560 kW	12	32	384
Vrachtwagen	IV	75-560 kW	8	1	8

Daarnaast leidt het bovenstaande tot de volgende inschatting van het aantal verkeersbewegingen van zwaar vrachtverkeer ten aanzien van mobiele werktuigen, de afvoer van puin en licht verkeer van personen:

Activiteit	Hoeveelheid	Inzet	Aantal bewegingen/jaar
<i>Mobiele sloopkraan</i>	1 mobiele sloopkraan	Sloop en laden van puin	2
<i>Afvoer puin</i>	15 vrachtwagens	afvoer/wagen	30
<i>Personenverkeer</i>	4 voertuigen	5 dagen	40

Ten aanzien van het modelleren van verkeersstromen in de AERIUS Calculator is de vraag aan de orde op welk moment het verkeer op gaat in het heersende verkeersbeeld en dus niet meer onderscheidend is door het voornemen. Er wordt verondersteld dat het personenverkeer en sloopverkeer via de Breekwagen de t-splitsing van de Grotestraat/Dorpsstraat bereikt. Hier zullen beiden opgaan in het heersend verkeersbeeld van het regionale verkeer. Er is een stagnatiepercentage van 10% verondersteld op dit traject.

Behalve de stikstofemissie die ontstaat als gevolg van verkeersgeneratie, is ook sprake van stikstofemissie als gevolg van een koude start van voertuigen die gedurende een langere periode stil hebben gestaan. Hierbij dient voor elk voertuig dat langer dan 2 uur stilstaat gerekend te worden met een koude start. Voor de sloopwerkzaamheden betreft dit het vertrekkend personenverkeer aan het einde van de werkdag. Het betreft de helft van het personenverkeer, bestaande uit 20 koude starten. Bij mobiele werktuigen blijkt een differentiatie van koude starten en warme motor geen meerwaarde te hebben (handreiking koude start – BIJ12, 2024). Voor het overige verkeer geldt dat geen sprake is van een koude start, aangezien deze korter dan 2 uur stilstaat.

De bovenstaande gegevens zijn ingevoerd in de AERIUS calculator. De totale emissievracht voor de sloopfase bedraagt **13,3 kg NO_x** en **0,07 kg NH₃**.

Bouwfase

Er worden met het planvoornemen 1 woning gerealiseerd. Op dit moment is er nog geen informatie over de in te zetten mobiele werktuigen, de duur van de inzet en de bouwjaren/stageklassen van deze werktuigen. Om toch een beoordeling te maken ten aanzien van de emissies in de realisatiefase is er aansluiting gezocht bij de rapportage "Open norm stikstofemissie op de bouwplaats, 30 september 2022" door de Rijksoverheid. Hierin wordt voor de bouw van woningen een spreidingsbreedte van **10 tot 60 gram NOx** per m² gebruiksoppervlak (GO) gehanteerd met een gemiddelde van **35 gram**. Daarnaast wordt 1% van de NOx-emissie gehanteerd als een inschatting van de emissie van NH₃ door mobiele werktuigen.

Op basis van het architectonisch ontwerp van architectenbureau 'De zaak NN' beslaat het GO van de woning **265 m²**. Bijgebouwen zoals schuren worden niet meegerekend bij GO. Volledigheidshalve wordt het bijgebouw wel meegenomen in de berekening. Voor het inschatten van de emissie van het bijgebouw wordt het ruimere bruto vloeroppervlak gehanteerd. Deze bedraagt circa **120 m²**.

In het kader van de worstcasescenario wordt voor de realisatie uitgegaan van de maximale spreidingsbreedte van **60 gram NOx per m² GO**. Hiermee heeft het planvoornemen een totale emissievracht van **23.1 kg NOx** en **0,23 kg NH₃**.

Conclusie

Bovenstaande gegevens zijn ingevoerd in de AERIUS calculator en bijgevoegd in bijlage 1. Uit de berekening volgt er geen toename hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar op het nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Rekening houdend met het voorgaande kunnen significant nadelige effecten op Natura 2000 gebieden ten gevolge van de realisatiefase worden op voorhand uitgesloten.

Gebruiksfase

Het plan zal gasloos worden uitgevoerd. In de gebruiksfase is derhalve alleen sprake van verkeersgeneratie. Op basis van de CROW normen geldt een norm van 8,2 verkeersbewegingen voor één vrijstaande woning in een matig stedelijk gebied in het buitengebied. Afgerond resulteert dit in 9 verkeersbewegingen.

Ten aanzien van het modelleren van verkeerstromen in de Aeries calculator is de vraag aan de orde op welk moment het verkeer op gaat in het heersende verkeersbeeld en dus niet meer onderscheidend is door het planvoornemen. Voor het voornemen betekent dit dat deze direct op de Breekwagen zal opgaan in het heersend verkeersbeeld. Er wordt geen stagnatiepercentage verondersteld op dit traject.

Behalve de stikstofemissie die ontstaat als gevolg van verkeersgeneratie, is ook sprake van stikstofemissie als gevolg van een koude start van voertuigen die gedurende een langere periode stil hebben gestaan. Voor de gebruiksfase betreft dit de helft van de verkeersgeneratie, bestaande uit 5 koude starten.

Conclusie

Bovenstaande gegevens zijn ingevoerd in de AERIUS calculator en bijgevoegd in bijlage 2. Uit de berekening volgt er geen toename hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar op het nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Rekening houdend met het voorgaande kunnen significant nadelige effecten op Natura 2000 gebieden ten gevolge van de gebruiksfase worden op voorhand worden uitgesloten.

Conclusies

Op basis van de worstcase benadering kunnen negatieve effecten ten gevolge van stikstof tijdens de realisatiefase en gebruiksfase op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden worden uitgesloten, waardoor geen sprake is van een 'Natura 2000 activiteit'. Een vergunning in het kader van de Omgevingswet, zoals bedoeld in artikel 5.1, 1e lid, sub e (omgevingsvergunning Natura 2000 activiteit) is niet noodzakelijk.

Hopende u voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Pouderoyen Tonnaer



E. Jagurdzija, BSc

Bijlage 1: AERIUS-berekening Realisatiefase

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](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

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

Pouderoyen Tonnaer

Wijchenseweg 102,

6538 SX Nijmegen

Activiteit

Omschrijving

Toelichting

Breekwagen

Realisatiefase

Berekening

AERIUS kenmerk

Datum berekening

Rekenconfiguratie

S5SYaK4ThcxM

28 januari 2025, 15:00

OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Realisatiefase (Sloop & Bouw) - Beoogd

Rekenjaar

2025

Emissie NH₃

0,3 kg/j

Emissie NO_x

36,4 kg/j

Resultaten

Realisatiefase (Sloop & Bouw) - Beoogd

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

Grootste toename

Grootste afname

Hoogste bijdrage

-

-

-

-

-

Hexagon

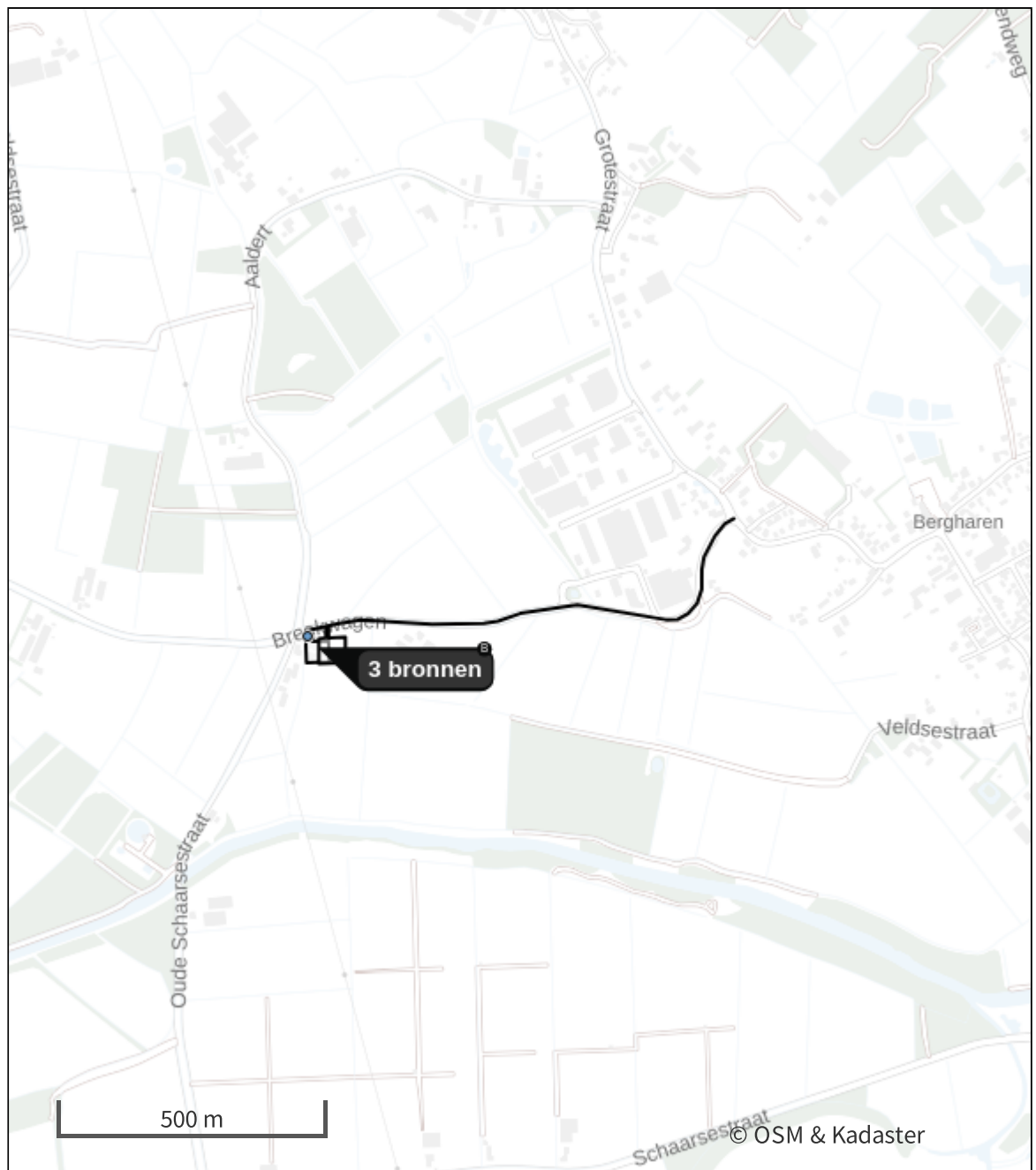
Gebied

Realisatiefase (Sloop & Bouw) (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen sloop	94,1 g/j	13,1 kg/j
3	Verkeer Koude start: overig Koudenstart bouwverkeer	0,0 kg/j	5,5 g/j
4	Anders... Anders... Bouwfase	0,2 kg/j	23,1 kg/j
	Verkeersnetwerk	2,7 g/j	0,2 kg/j

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



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  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 "Realisatiefase (Sloop & Bouw)" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Realisatiefase (Sloop & Bouw), Rekenjaar 2025

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen		NO _x			13,1 kg/j
	sloop		NH ₃			94,1 g/j
Locatie	X:172963,14					
	Y:429004,29					
Oppervlakte	0,20 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Sloopkraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	384 l/j	32 u/j	0 l/j	NO _x	12,8 kg/j
					NH ₃	92,2 g/j
Stationair draaien puinafvoer	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	8 l/j	1 u/j	0 l/j	NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	1,9 g/j

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeer sloopfase			Links	Rechts	NO _x	0,2 kg/j
Locatie	X:173405,54 Y:429078,05			Type scherm	-	-	NO ₂ 42,0 g/j
Lengte	957,75 m			Hoogte	-	-	NH ₃ 2,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)			Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen						
Tunnelfactor	1						
Type hoogteligging	Normaal						
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m						
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen				In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 /jaar				10,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar				0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	32,0 /jaar				10,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar				0,0 %	

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koudenstart bouwverkeer	NO _x	5,5 g/j
Locatie	X:172943,16 Y:429024,91	NH ₃	0,0 kg/j
Type voertuig		Koude starts	
Licht verkeer		20,0 /jaar	
Middelzwaar vrachtverkeer		0,0 /jaar	
Zwaar vrachtverkeer		0,0 /jaar	
Busverkeer		0,0 /jaar	

4 Anders... | Anders...

Naam	Bouwfase	Uittreedhoogte	2,5 m	NO _x	23,1 kg/j
Locatie	X:172991,29 Y:429008,57	Warmteinhoud	0,035 MW	NH ₃	0,2 kg/j
		Spreiding	1 m		
Oppervlakte	0,26 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

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 2024.0.1_20241009_75e59949f9

Database versie 2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage 2: AERIUS-berekening Gebruiksfase



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](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

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

Pouderoyen Tonnaer

Wijchenseweg 102,

6538 SX Nijmegen

Activiteit

Omschrijving

Toelichting

Breekwagen

Gebruiksfas

Berekening

AERIUS kenmerk

Datum berekening

Rekenconfiguratie

RVcU2kM2fo2i

28 januari 2025, 15:00

OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfas Verkeer - Beoogd

Rekenjaar

2026

Emissie NH₃

80,7 g/j

Emissie NO_x

0,5 kg/j

Resultaten

Gebruiksfas Verkeer - Beoogd

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

Grootste toename

Grootste afname

Hoogste bijdrage

-

-

-

-

-

Hexagon

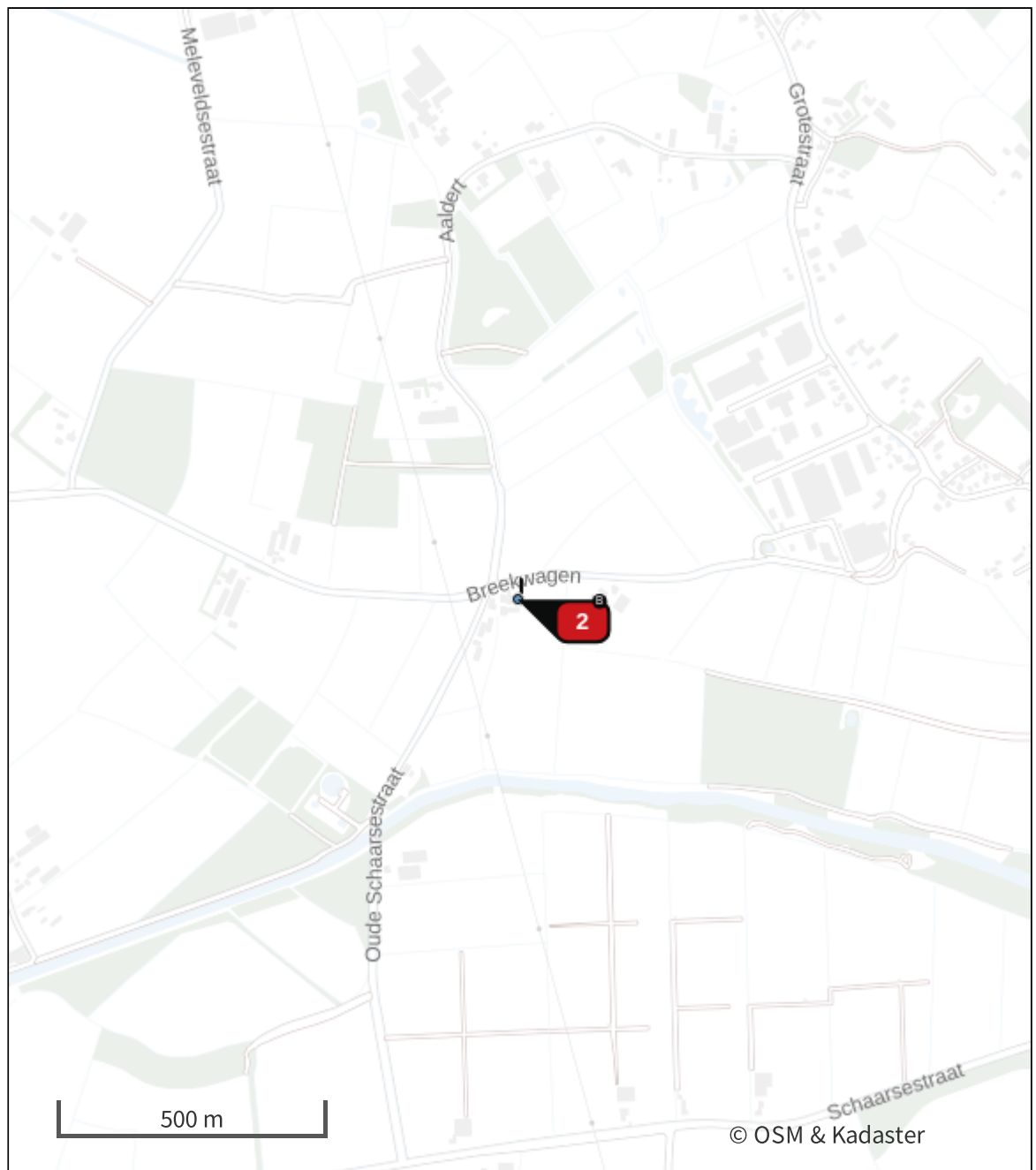
Gebied



Gebruiksphase Verkeer (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2 Verkeer Koude start: overig Koude start Personenwagens		78,3 g/j	0,5 kg/j
 Verkeersnetwerk		2,4 g/j	18,5 g/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 "Gebruiksfase Verkeer" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Gebruiksphase Verkeer, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersgeneratie	Links	Rechts	NO _x	18,5 g/j
Locatie	X:172982,95 Y:429024,66	Type scherm	-	NO ₂	2,6 g/j
Lengte	43,36 m	Hoogte	-	NH ₃	2,4 g/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	9,0 /etmaal			0,0 %
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	Koude start	NO _x	0,5 kg/j
	Personenwagens	NH ₃	78,3 g/j
Locatie	X:172976,39 Y:429008,43		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	5,0 /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 2024.0.1_20241009_75e59949f9

Database versie 2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>