

## Onderzoek luchtkwaliteit

### Herziening bestemmingsplan De Run 2008 te Veldhoven

Opdrachtgever : Veldvast B.V.  
Postbus 2219  
5500 HE Veldhoven

Projectnummer : 20110174

Status rapport / versie nr. : Definitief / D02

Datum : 3 mei 2011

Opgesteld door : ing. F.H. Henrichs

Gecontroleerd door : ing. J.M. Wiessner

Voor akkoord : drs. ing. M.G.A. van den Brink Paraaf : \_\_\_\_\_

Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
D01	15-04-2011	Onderzoek luchtkwaliteit	FH	JW
D02	03-05-2011	Tekstuele aanpassing par. 4.3.1	FH	JW

<b>INHOUD</b>	blz.	
1	INLEIDING	2
2	WETTELIJK KADER	3
2.1	Wet milieubeheer	3
2.2	Tijdelijk verhoogde grenswaarden (derogatie)	3
2.3	Uitvoeringsregels	4
2.3.1	Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (NIBM)	4
2.3.2	Regeling beoordeling luchtkwaliteit	4
2.3.3	Projectsaldering	5
2.3.4	Besluit gevoelige bestemmingen	5
2.3.5	NSL	6
3	PLANONTWIKKELING	7
4	UITGANGSPUNTEN VAN HET ONDERZOEK	8
4.1	Onderzoeksgebied	8
4.2	Relevante zichtjaren	8
4.3	Verkeerssituatie	8
4.3.1	Wijzigingen verkeersgeneratie plangebied	8
4.3.2	Verkeersintensiteiten beschouwde wegen	9
5	EFFECTEN OP DE LUCHTKWALITEIT	10
5.1	Concentratieberekeningen	10
5.1.1	Rekenmodel	10
5.1.2	Invoergegevens	10
5.1.3	Berekeningsresultaten	12
5.2	Bespreking van de resultaten	13
6	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	14

## BIJLAGEN

1. Berekeningsinvoergegevens
2. Berekeningsresultaten

## 1 INLEIDING

In verband met de uitbreiding van het bedrijf ASML gevestigd op het bedrijventerrein de Run 6000 in Veldhoven, is een herziening van het vigerende "Bestemmingsplan De Run 2008" benodigd. In het kader van deze herziening dient er een luchtkwaliteit onderzoek te worden uitgevoerd.

Veldvast B.V. heeft aan AGEL adviseurs te Oosterhout opdracht verstrekt om een luchtkwaliteit onderzoek uit te voeren. Het onderzoek dient aan te tonen dat na de herziening van het bestemmingsplan voldaan wordt aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Op grond van de 'Wet luchtkwaliteit' dient bij ruimtelijke ontwikkelingen primair te worden nagegaan of de luchtkwaliteit door de extra verkeersstromen of door wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur, als gevolg van de ontwikkeling, negatief wordt beïnvloed en dat daardoor grenswaarden worden overschreden. Een ontwikkeling kan in principe een bijdrage leveren aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, vooral door de verkeersproductie van deze ontwikkeling.

Doel van het onderzoek is het bepalen van het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van de ontwikkeling. Onder de omgeving wordt verstaan het gebied langs de op de ontwikkeling aansluitende wegen waarop het effect van de ontwikkeling merkbaar zal zijn.

---

## 2 WETTELIJK KADER

### 2.1 Wet milieubeheer

De beoordeling van de luchtkwaliteit vindt plaats op grond van de Wet milieubeheer. De basis is te vinden in hoofdstuk 5, titel 2, van de Wet milieubeheer en in bijlage 2 bij deze wet waarin de verschillende grens- en richtwaarden zijn opgenomen. De grenswaarden in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn afkomstig uit de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit en gelden voor de buitenlucht. Het gaat om de volgende stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub> en vanaf 2015 PM<sub>2,5</sub>), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, kwik, nikkel en PAK's.

Voor luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) de maatgevende stoffen. Andere stoffen uit het 'Wet luchtkwaliteit' hebben slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit en worden daarom in het voorliggend onderzoek buiten beschouwing gelaten.

De onderstaande tabel 2.1 geeft de luchtkwaliteitseisen weer voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

Tabel 2.1: Luchtkwaliteitseisen voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

Stof	type norm	eis	van kracht vanaf
NO <sub>2</sub>	grenswaarde (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m <sup>3</sup> )	200	2015
	plandrempel voor zeer drukke verkeerssituaties (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden)		
	grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m <sup>3</sup> )	40	
	plandrempel (jaargemiddelde in µg/m <sup>3</sup> )		
PM <sub>10</sub>	grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m <sup>3</sup> )	40	2011
	grenswaarde (24 uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m <sup>3</sup> )	50	

In de Wet milieubeheer is het toepasbaarheidsbeginsel in artikel 5.19 lid 2 opgenomen. Het gaat daarin voornamelijk om de toegankelijkheid van plaatsen. De luchtkwaliteit hoeft niet beoordeeld te worden op:

- locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is, en/of;
- terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, waar bepalingen betreffende gezondheid en veiligheid op arbeidsplaatsen als bedoeld in artikel 5.6, tweede lid, van toepassing zijn, en/of;
- de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

### 2.2 Tijdelijk verhoogde grenswaarden (derogatie)

De EU heeft Nederland in april 2009 (grotendeels) derogatie verleend, waardoor de bovengenoemde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> pas in respectievelijk 2011 en 2015 van kracht zullen zijn. Tot 1 juni 2011 geldt er voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) een verhoogde grenswaarde van 48 µg/m<sup>3</sup> (jaargemiddelde) en 75 µg/m<sup>3</sup> (24 uurgemiddelde, maximaal 35 dagen per jaar te

overschrijden). Tot 1 januari 2015 geldt er voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) een verhoogde grenswaarde van 60 µg/m<sup>3</sup> (jaargemiddelde) en 300 µg/m<sup>3</sup> (uurgemiddelde). De betekenis van de tijdelijk verhoogde grenswaarden bij besluitvorming is beperkt omdat ze steeds in samenhang dient te worden gezien met de verplichting om in 2011 respectievelijk 2015 de grenswaarden te bereiken. Wel dient te worden gewaarborgd dat in de derogatieperiode, als gevolg van de ontwikkeling, de tijdelijke grenswaarden niet zal worden overschreden.

De relevante zichtjaren zijn derhalve 2011 (huidige situatie en grenswaarde voor PM<sub>10</sub> van kracht), 2015 (grenswaarde voor NO<sub>2</sub> van kracht) en 2020 (toekomstige situatie).

## 2.3 Uitvoeringsregels

Bij de Wet milieubeheer hoort een aantal uitvoeringsregels. Deze uitvoeringsregels zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr). Dit zijn:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (Besluit NIBM) (Stb. 2007, 440);
- Regeling niet in betekende mate bijdragen (Stcrt. 2007, 218);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Stcrt. 2007, 220);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (Stcrt. 2007, 218).
- Het Besluit gevoelige bestemming (luchtkwaliteitseisen) (Stb. 2009, 14).

### 2.3.1 *Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM)*

Als sprake is van een beperkte toename van de luchtverontreiniging die niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie NO<sub>2</sub> of PM<sub>10</sub> in de buitenlucht (NIBM), hoeft een project niet langer meer getoetst te worden, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden. Dit volgt uit artikel 5.16, lid 1, sub c, van de Wet milieubeheer.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Een project wordt als NIBM beschouwd als aannemelijk is, dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van NO<sub>2</sub> of PM<sub>10</sub> van meer dan 3% (1,2 µg/m<sup>3</sup>). De NIBM-regeling van 3% is gekoppeld aan de vaststelling van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

De toetsing aan grenswaarden blijft bij de beoordeling van NIBM achterwege, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden.

Bij de NIBM toets gaat het om de toename van de luchtverontreiniging in de omgeving als gevolg van de ontwikkeling, afgezet tegen de autonome ontwikkeling. Dit staat los van de heersende luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling.

De planontwikkeling valt buiten de hierboven genoemde categorieën van projecten van de Regeling NIBM. Indien gemotiveerd kan worden dat een project binnen de getalsmatige grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt of de 3% grens niet overschrijdt, is geen verdere toetsing nodig. Uit artikel 4, eerste lid, van het Besluit NIBM volgt dat het project dan in ieder geval NIBM is.

### 2.3.2 *Regeling beoordeling luchtkwaliteit*

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen.

De Rbl 2007 geeft in artikel 22 en artikel 70 aanvullende voorschriften voor de beoordeling van de luchtkwaliteit bij wegen met betrekking tot het toepasbaarheidsbeginsel en het blootstellingscriterium. Hierdoor worden meet- en rekenpunten in micromilieus voorkomen. In dat artikel wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende stoffen. Voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> geldt dat een meet- of rekenpunt:

1. representatief moet zijn voor een straatsegment met een lengte van minimaal 100 meter;
2. ligt op maximaal 10 meter van de wegrand;
3. wanneer binnen 10 meter geen representatief punt voor een straatsegment van 100 meter verkregen kan worden, mag het meet- of rekenpunt op grotere afstand liggen dan 10 meter van de wegrand, zodanig dat wél een representatief punt wordt verkregen.

Als gevolg van artikel 35, zesde lid van de Rbl 2007 mogen concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens in de beoordeling van luchtkwaliteit voor zwevende deeltjes buiten beschouwing worden gelaten.

De zeezoutcorrectie mag toegepast worden vanwege het aandeel van het relatief ongevaarlijke zeezout aan de concentratie PM<sub>10</sub>.

Gemiddeld over heel Nederland leidt het aandeel zeezout in de PM<sub>10</sub> concentratie tot 6 overschrijdingsdagen van de etmaalnorm per jaar meer.

De zeezoutcorrectie voor de jaargemiddelde concentratie dient te gebeuren door aftrek van een plaatsafhankelijke waarde conform de tabel zoals die is opgenomen in bijlage 4 van de Rbl 2007.

Voor de gemeente Veldhoven bedraagt de plaatsafhankelijke waarde 3 µg/m<sup>3</sup>.

### *2.3.3 Projectsaldering*

De Wet luchtkwaliteit voorziet in de mogelijkheid van saldering. Met saldering wordt in het algemeen bedoeld dat een verslechtering van de kwaliteit van het milieu op een bepaalde locatie, wordt gecompenseerd door een verbetering op een andere locatie. Artikel 5.16, lid 1b onder 1 van de Wm spreekt over de luchtkwaliteit 'per saldo' verbetert of ten minste gelijk blijft. Bij het toepassen van saldering moet worden voldaan aan de eisen gesteld in artikel 5.16, lid 5 Wm en de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007.

Voor de onderhavige ontwikkeling zijn er geen mogelijkheden voor projectsaldering.

### *2.3.4 Besluit gevoelige bestemmingen*

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Met deze Amvb wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Aangemerkt als gevoelige bestemming zijn:

- gebouwen met de bijbehorende terreinen van scholen,
- kinderdagverblijven en
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg.

Met betrekking tot de bestemmingen binnen de onderhavige ontwikkeling is het Besluit gevoelige bestemmingen niet van toepassing.

### *2.3.5 NSL*

De wet voorziet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een nationaal programma als bedoeld in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer. Binnen het NSL werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL is een bundeling van regionale plannen en omvat alle geplande maatregelen en grote projecten die zonder maatregelen tot een overschrijding van de grenswaarden kunnen leiden. De in het NSL vermelde projecten kunnen na inwerkingtreding van het NSL zonder individuele toets aan de grenswaarden uitgevoerd worden. Met ingang van 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden en heeft een looptijd van vijf jaar. Na vaststelling van het NSL zijn tussentijdse wijzigingen mogelijk welke aan de jaarlijkse monitoringsronde zijn gekoppeld.

De nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is niet in het NSL opgenomen.

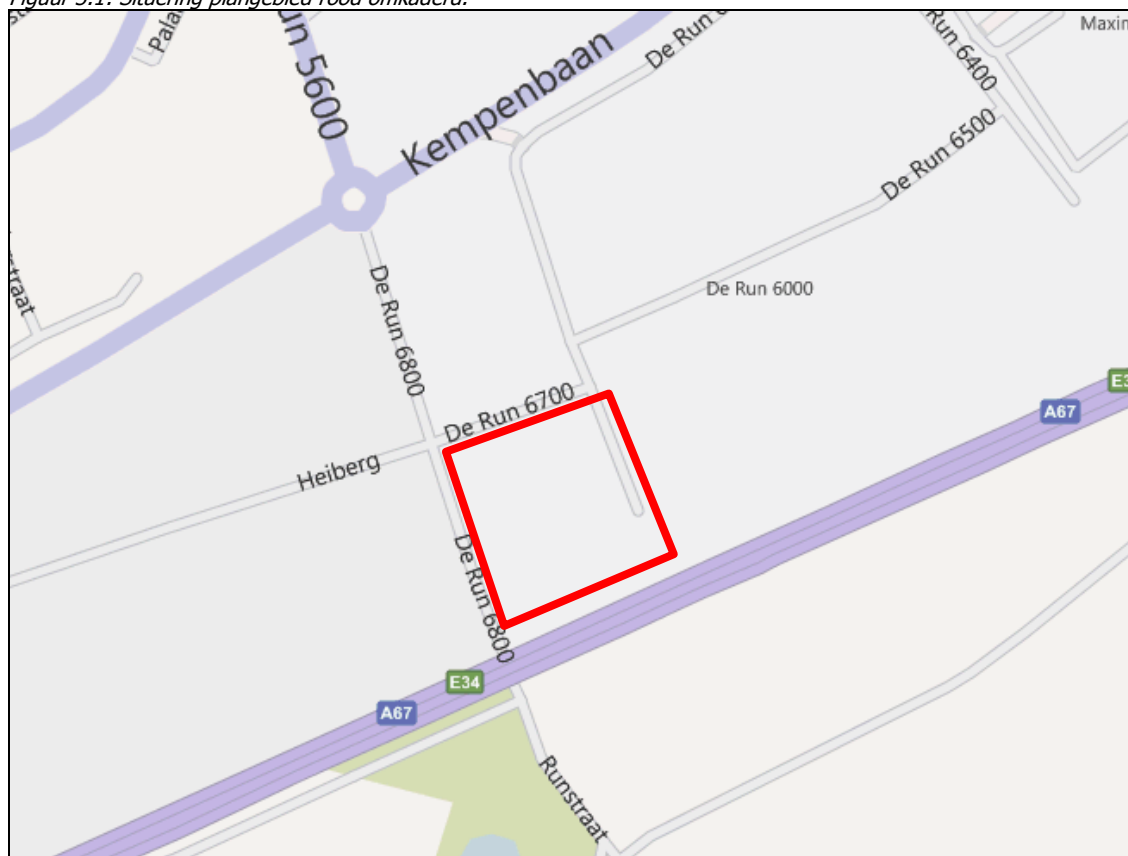
---

### 3 PLANONTWIKKELING

Het plangebied is gelegen aan de zuidzijde van Veldhoven en wordt begrensd door het bestaande bedrijventerrein de Run aan de noordzijde, de bestaande ASML inrichting aan de oostzijde, de rijksweg A67 aan de zuidzijde en aan de westzijde door de bedrijven op het westelijk deel van De Run 6000. Ter plaatse is reeds bebouwing aanwezig. Deze bebouwing wordt in het kader van onderhavig plan gesloopt. Ter plaatse van het huidige parkeerterrein wordt een parkeergarage gerealiseerd. Het wegvak De Run 6600 komt te vervallen.

De situering van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen de omliggende wegenstructuur is weergegeven in figuur 3.1.

*Figuur 3.1: Situering plangebied rood omkaderd.*





## 4 UITGANGSPUNTEN VAN HET ONDERZOEK

De gevolgen van de realisatie van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit zijn recht evenredig met de wijzigingen in de verkeerssituatie als gevolg van de ontwikkeling. In dit verband kan de verkeersgeneratie van de oorspronkelijke situatie worden afgetrokken van de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling.

### 4.1 Onderzoeksgebied

In de Rbl 2007 is bepaald dat de luchtkwaliteit moet worden berekend voor die plaatsen waar de bevolking naar redelijke verwachting kan worden blootgesteld aan luchtverontreiniging waarbij de invloed van de ontwikkeling merkbaar zal zijn. Dit is alleen het geval langs De Run 6800 waarop het plangebied zal worden ontsloten. Langs De Run 6700 is sprake van een bedrijventerrein zodat daar op grond van het toepasbaarheidsbeginsel van de Wet milieubeheer de luchtkwaliteit daar niet beoordeeld hoeft te worden.

### 4.2 Relevante zichtjaren

Verwijzend naar paragraaf 3.2 worden als relevante zichtjaren gehanteerd 2011 (huidige situatie en grenswaarde voor PM<sub>10</sub> van kracht), 2015 (grenswaarde voor NO<sub>2</sub> van kracht) en 2020 (toekomstige situatie).

### 4.3 Verkeerssituatie

#### 4.3.1 *Wijzigingen verkeersgeneratie plangebied*

In de voorheen bestaande planologische situatie op grond van het bestemmingsplan de Run 2008 was binnen het plangebied een bezetting denkbaar van minimaal 1.000 personen. De wijziging van het bestemmingsplan heeft, ondanks een relatief beperkte toename van het bebouwingsoppervlak, echter geen overwegende gevolgen voor de lokale parkeer- en verkeersdruk. De toename van het bebouwingsoppervlakte is zeer beperkt en de toename van de bebouwingshoogte is noodzakelijk om te kunnen komen tot specifieke bedrijfsgebouwen, waarbij op de verdieping echter geen ruimte is voor verblijf van mensen is voorzien (technische voorzieningen t.b.v. de cleanrooms). Uitgaande van de gemiddelde bezettingsgraad binnen ASML van circa 1 persoon per circa 35 m<sup>2</sup> zal binnen het bebouwbaar oppervlakte van het plangebied sprake zijn van circa 400 tot maximaal 500 werkzame personen (in cleanrooms en kantoren). Uitgaande van 2 voertuigbewegingen per etmaal per persoon zal de verkeersgeneratie personenauto's dalen van 2.000 naar 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Aangenomen wordt dat het huidige personenautoverkeer ontsluit op De Run 6700 via de, in het kader van het plan, te vervallen weg De Run 6600 en dat in de nieuwe situatie het personenautoverkeer vanuit de geprojecteerde parkeergarage direct aansluit op De Run 6800. Volgens opgave van ASML kan voor de huidige verkeersgeneratie van vrachtwagens worden uitgegaan van maximaal 8 vrachtwagenbewegingen per etmaal. In de nieuwe situatie zal de aanvoer van materialen via het bestaande ASML terrein plaats gaan vinden. Deze vrachtwagenbewegingen vallen geheel buiten het plangebied en zijn dus voor onderhavig onderzoek niet relevant. De afvoer van ASML machines zou in de toekomst via het plangebied kunnen gaan verlopen. Indien wordt uitgegaan van een volledig gevulde orderportefeuille komt dat neer op maximaal 2 machines per dag. De verkeersgeneratie vrachtwagens daalt aldus van maximaal 8 naar maximaal 4 per etmaal. Aangenomen wordt dat het vrachtverkeer via De Run 6700 en De Run 6800 naar de Kempenbaan zal rijden.

#### 4.3.2 Verkeersintensiteiten beschouwde wegen

De gemeente Veldhoven heeft informatie over de verkeersintensiteiten van De Run 6700 en De Run 6800 ter beschikking gesteld. De informatie betreft het verkeersmodel voor 2020. Uitgegaan wordt dat met betrekking tot De Run 6700 de intensiteiten voor het jaar 2020 gebaseerd zijn op de verkeerscijfers uit het vigerende bestemmingsplan De Run 6000. Met betrekking tot de verkeersintensiteiten wordt voor alle te beschouwen zichtjaren uitgegaan van de voor 2020 bepaalde intensiteiten. In verband met het toepasbaarheidsbeginsel van de Wet milieubeheer zijn voor de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit alleen de wegvakken van De Run 6800 relevant.

De wijzigingen in de verkeersintensiteiten zijn in tabel 4.1 samengevat.

Tabel 4.1: Verkeersintensiteiten in 2020 in de autonome en in de plansituatie.

Weg	De Run 6700*	De Run 6800	De Run 6800
Wegvak	De Run 6600 – De Run 6800	De Run 6700 – Kempenbaan	De Run 6600 – Runstraat
Etmaalintensiteit 2020, vigerend bp (autonoom)	3.793	5.078	2.159
wijziging bp	-2.004	-1.004	1.000
Etmaalintensiteit 2020, gewijzigd bp (plan)	1.789	4.074	3.159

\*) Langs dit wegvak is geen beoordeling luchtkwaliteit noodzakelijk.

Gegevens met betrekking tot de voertuigverdeling zijn niet beschikbaar. Voor de voertuigverdeling van het wegvak naar de Kempenbaan wordt uitgegaan van kentallen uit de CROW publicatie 256<sup>1</sup>. Uitgaande van een hoogwaardig bedrijvenpark wordt een voertuigverdeling gehanteerd van 82% lichte, 9% middelzware en 9% zware motorvoertuigen. Voor het wegvak naar de Runstraat wordt uitgegaan van kentallen voor wegen in het buitengebied en wordt een voertuigverdeling gehanteerd van 90% lichte, 6% middelzware en 4% zware motorvoertuigen.

<sup>1</sup> CROW publicatie 256, 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'.

## 5 EFFECTEN OP DE LUCHTKWALITEIT

### 5.1 Concentratieberekeningen

#### 5.1.1 Rekenmodel

De concentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> zijn berekend met het rekenmodel CAR II welke is opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van Directoraat-generaal Milieubeheer, Directie Lucht en Energie. Deze rekenmethode betreft een implementatie van de Standaard Rekenmethode 1 (SRM1) van de Rbl 2007. De wegen binnen het onderzoeksgebied vallen allen binnen het toepassingsbereik van deze methode waarvoor de volgende voorwaarden gelden:

- de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 of 60 meter ten opzichte van de wegas, afhankelijk van het straattype;
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afschermdende constructies.

Voor de berekening is gebruik gemaakt het programma 'webbased CAR', versie 9, welke door Infomil beschikbaar wordt gesteld.

In de rekenmethode CAR II is de invloed van de hoogte van de bebouwing verwerkt in de verschillende wegtypen die in het programma ingevoerd kunnen worden. De achtergrondconcentraties worden op basis van RD-coördinaten bepaald. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld.

#### 5.1.2 Invoergegevens

##### *Verkeersintensiteiten en voertuigverdeling:*

De verkeersintensiteiten en de voertuigverdelingen zijn gebaseerd op paragraaf 4.3.2.

##### *Rekenafstand:*

CAR II hanteert als rekenafstand de afstand vanaf het beoordelingspunt tot de wegas. Uitgaande van het toepasbaarheidsbeginsel van de RBL 2007 (paragraaf 3.4) is per berekeningssituatie de representatieve afstand tot de woningen langs de weg bepaald. De gehanteerde rekenafstanden zijn opgenomen in tabel 5.1.

##### *Wegtypen:*

De volgende wegtypen worden in CARII onderscheiden:

- weg door open terrein, incidenteel gebouwen of bomen binnen een straal van 100 meter;
- basistype, wegen in een stedelijke omgeving anders dan type 1, 3a, 3b of 4;
- aan beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van maximaal 60 meter van de wegas, waarbij de afstand tussen wegas en gevel kleiner is dan drie maal de hoogte van de bebouwing, maar groter is dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing;
- aan beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van maximaal 60 meter van de weg, waarbij de afstand tussen wegas en gevel kleiner is dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing (street canyon);
- aan één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van maximaal 60 meter van de wegas, waarbij de afstand tussen wegas en gevel kleiner is dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.

De van toepassing zijnde wegtypen zijn opgenomen in tabel 5.1.

*Snelheidstypen:*

In CAR worden de volgende snelheidstypen onderscheiden:

- A. 'snelweg algemeen'; typisch snelwegverkeer, een gemiddelde snelheid van ongeveer 65 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer;
- B. 'buitenweg algemeen'; typisch buitenwegverkeer, een gemiddelde snelheid van ongeveer 60 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer;
- C. 'normaal stadsverkeer'; typisch stadsverkeer met een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen de 15 en 30 km/uur, gemiddeld ca. 2 stops per afgelegde kilometer;
- D. 'stagnerend stadsverkeer'; stadsverkeer met een grote mate van congestie, een gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/uur, gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde kilometer;
- E. 'stadsverkeer met minder congestie'; stadsverkeer met een relatief groter aandeel 'free-flow' rijgedrag, een gemiddelde snelheid tussen de 30 en 45 km/uur, gemiddeld ca. 1,5 stop per afgelegde kilometer.

De van toepassing zijnde snelheidstypen zijn opgenomen in tabel 5.1.

*Bomenfactor:*

De bomenfactor is een maat voor de aanwezigheid van bomen. Er worden drie bomenfactoren onderscheiden:

- 1 hier en daar bomen of in het geheel niet;
- 1,25 één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter met openingen tussen de kronen;
- 1,5 de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte.

Een bomenfactor hoger dan 1 mag slechts worden gebruikt indien er langs de gehele weg, aan tenminste één zijde bomen aanwezig zijn binnen 30 meter van de wegas, en met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter.

De van toepassing zijnde bomenfactor is opgenomen in tabel 5.1.

In de onderstaande tabel 5.1 zijn de gehanteerde invoergegevens weergegeven

De berekeningsinvoer is opgenomen in bijlage 1.

*Tabel 5.1: Invoergegevens wegvakken onderzoeksgebied.*

Weg	Wegvak	Coördinaten		Reken-afstand	Wegtype	Snelheids-typering	Bomen-factor
		x	y				
De Run 6800	De Run 6700 - Kempenbaan	156.570	379.220	20	3a	C	1
De Run 6800	Runstraat – De Run 6700	156.550	379.265	19	3a	C	1

## 5.1.3 Berekeningsresultaten

De berekeningsresultaten zijn in de onderstaande tabellen 5.2 en 5.3 samengevat en tevens opgenomen in bijlage 2.

Tabel 5.2: Berekeningsresultaten NO<sub>2</sub>.

Zichtjaar	Wegvak	Afstand tot weg-as	Situatie	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )				
				Jaargem. achtergrond	Jaargemiddelde		Aantal overschrijdingen uurgemiddelde	
					Berekend	Grenswaarde	Berekend	Grenswaarde
2011	De Run 6800 ri Kempenbaan	20	autonoom	22,5	27,0	40	0	18
			plan		26,4		0	
			toename		-0,6		0	
	De Run 6800 ri Runstraat	20	autonoom	22,5	25,4	40	0	18
			plan		25,8		0	
			toename		0,4		0	
2015	De Run 6800 ri Kempenbaan	20	autonoom	20,2	24,2	40	0	18
			plan		23,7		0	
			toename		-0,5		0	
	De Run 6800 ri Runstraat	20	autonoom	20,2	22,9	40	0	18
			plan		23,2		0	
			toename		0,3		0	
2020	De Run 6800 ri Kempenbaan	20	autonoom	16,0	18,2	40	0	18
			plan		17,9		0	
			toename		-0,3		0	
	De Run 6800 ri Runstraat	20	autonoom	16,0	17,4	40	0	18
			plan		17,6		0	
			toename		0,2		0	

Tabel 5.3: Berekeningsresultaten PM<sub>10</sub>.

Zichtjaar	Wegvak	Afstand tot weg-as	Situatie	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )				
				Jaargem. achtergrond	Jaargemiddelde		Aantal overschrijdingen uurgemiddelde	
					Berekend	Grenswaarde	Berekend	Grenswaarde
2011	De Run 6800 ri Kempenbaan	20	autonoom	25,8	23,3	40	13	35
			plan		23,2		13	
			toename		-0,1		0	
	De Run 6800 ri Runstraat	20	autonoom	25,8	23,1	40	12	35
			plan		23,1		12	
			toename		0,0		0	
2015	De Run 6800 ri Kempenbaan	20	autonoom	24,8	22,2	40	10	35
			plan		22,2		10	
			toename		0,0		0	
	De Run 6800 ri Runstraat	20	autonoom	24,8	22,1	40	10	35
			plan		22,1		10	
			toename		0,0		0	
2020	De Run 6800 ri Kempenbaan	20	autonoom	23,4	20,7	40	7	35
			plan		20,7		7	
			toename		0,0		0	
	De Run 6800 ri Runstraat	20	autonoom	23,4	20,6	40	7	35
			plan		20,6		7	
			toename		0,0		0	

## 5.2 Bespreking van de resultaten

### NO<sub>2</sub>:

Uit de berekeningsresultaten kan worden geconcludeerd dat langs het wegvak van De Run 6800 tussen De Run 6700 en de Kempenbaan de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> in de zichtjaren 2011, 2015 en 2020 af zal nemen met respectievelijk 0,6, 0,5 en 0,3 µg/m<sup>3</sup>.

Langs het wegvak van De Run 6800 tussen de Runstraat en De Run 6700 neemt de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> in de zichtjaren 2011, 2015 en 2020 toe met respectievelijk 0,4, 0,3 en 0,2 µg/m<sup>3</sup>. Deze toename bedraagt maximaal 1% van de grenswaarde en kan als NIBM worden beschouwd.

### PM<sub>10</sub>:

Uit de berekeningsresultaten kan worden geconcludeerd dat langs het wegvak van De Run 6800 tussen De Run 6700 en de Kempenbaan de jaargemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> in het zichtjaar 2011 af zal nemen. Voor de zichtjaren 2015 en 2020 vindt geen wijziging van de jaargemiddelde concentratie plaats. Er vindt ook geen wijziging plaats van het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddeldeconcentratie.

Langs het wegvak van De Run 6800 tussen de Runstraat en De Run 6700 vindt geen wijziging van de jaargemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> plaats. Er vindt ook geen wijziging plaats van het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddeldeconcentratie.

Ook voor PM10 kan de situatie als NIBM worden beschouwd.

## 6 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

In opdracht van Veldvast B.V. is door AGEL adviseurs een luchtkwaliteit onderzoek uitgevoerd in het kader van een herziening van het vigerende "Bestemmingsplan De Run 2008". Deze herziening is nodig in verband met de uitbreiding van het bedrijf ASML.

In het kader van de ruimtelijke ordening procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Doel van het onderzoek is het bepalen van het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van de ontwikkeling. Onder de omgeving wordt verstaan het gebied langs de op de ontwikkeling aansluitende wegen waarop het effect van de ontwikkeling merkbaar zal zijn.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van projecten (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. De ontwikkeling valt echter buiten de in de Regeling NIBM genoemde categorieën van projecten. Indien gemotiveerd kan worden dat een project binnen de getalsmatige grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt of de 3% grens niet overschrijdt, is geen verdere toetsing nodig. Uit artikel 4, eerste lid, van het Besluit NIBM volgt dat het project dan in ieder geval NIBM is.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling, de grootste toename voor NO<sub>2</sub> 0,6 µg/m<sup>3</sup> te bedragen. Voor PM<sub>10</sub> vindt geen toename plaats. De 3% grens (1,2 µg/m<sup>3</sup>) wordt niet overschreden zodat het effect van de ontwikkeling op de omgeving als NIBM kan worden beschouwd.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

## **BIJLAGE 1**

Berekeningsinvoergegevens



**Zichtjaar 2011**

<b>Plaats</b>	<b>Straat naam</b>	<b>X(m)</b>	<b>Y(m)</b>	<b>Intensiteit (mvt/etm)</b>	<b>Fractie licht</b>	<b>Fractie middel</b>	<b>Fractie zwaar</b>	<b>Fractie autob.</b>	<b>Parkeer beweg.</b>	<b>Snelheids type</b>	<b>Weg type</b>	<b>Bomen factor</b>	<b>Afstand tot wegas</b>	<b>Fractie stagnatie</b>
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	5078	0,82	0,09	0,09	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2011	156550	379265	4074	0,82	0,09	0,09	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2011	156565	379215	2159	0,90	0,06	0,04	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2011	156565	379215	3159	0,90	0,06	0,04	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0

**Zichtjaar 2015**

<b>Plaats</b>	<b>Straat naam</b>	<b>X(m)</b>	<b>Y(m)</b>	<b>Intensiteit (mvt/etm)</b>	<b>Fractie licht</b>	<b>Fractie middel</b>	<b>Fractie zwaar</b>	<b>Fractie autob.</b>	<b>Parkeer beweg.</b>	<b>Snelheids type</b>	<b>Weg type</b>	<b>Bomen factor</b>	<b>Afstand tot wegas</b>	<b>Fractie stagnatie</b>
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	5078	0,82	0,09	0,09	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2015	156550	379265	4074	0,82	0,09	0,09	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2015	156565	379215	2159	0,90	0,06	0,04	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2015	156565	379215	3159	0,90	0,06	0,04	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0

**Zichtjaar 2020**

<b>Plaats</b>	<b>Straat naam</b>	<b>X(m)</b>	<b>Y(m)</b>	<b>Intensiteit (mvt/etm)</b>	<b>Fractie licht</b>	<b>Fractie middel</b>	<b>Fractie zwaar</b>	<b>Fractie autob.</b>	<b>Parkeer beweg.</b>	<b>Snelheids type</b>	<b>Weg type</b>	<b>Bomen factor</b>	<b>Afstand tot wegas</b>	<b>Fractie stagnatie</b>
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	5078	0,82	0,09	0,09	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2020	156550	379265	4074	0,82	0,09	0,09	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2020	156565	379215	2159	0,90	0,06	0,04	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2020	156565	379215	3159	0,90	0,06	0,04	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	20	0

## **BIJLAGE 2**

Berekeningsresultaten

Zichtjaar 2011

<b>Rapportage no2pm10</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	9.0.3
<b>Stratenbestand</b>	De Run 6800 Veldhoven
<b>Jaartal</b>	2011
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m <sup>3</sup>
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	27	22,5	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2011	156550	379265	26,4	22,5	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2011	156565	379215	25,4	22,5	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2011	156565	379215	25,8	22,5	0	0
Plaats	Straatnaam	X	Y	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	23,3	25,8	13	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2011	156550	379265	23,2	25,8	13	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2011	156565	379215	23,1	25,8	12	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2011	156565	379215	23,1	25,8	12	0

Achtergrondgegevens NO2								
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Schiphol
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	18,7	22,5	5,1	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2011	156550	379265	18,7	22,5	5,1	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2011	156565	379215	18,7	22,5	5,8	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2011	156565	379215	18,7	22,5	5,8	0,1	0

Achtergrondgegevens PM10								
Plaats	Straatnaam	X	Y	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)		
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen		
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	25,4	25,8	0,5		
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2011	156550	379265	25,4	25,8	0,5		
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2011	156565	379215	25,4	25,8	0,5		
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2011	156565	379215	25,4	25,8	0,5		

Zichtjaar 2015

<b>Rapportage no2pm10</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	9.0.3
<b>Stratenbestand</b>	De Run 6800 Veldhoven
<b>Jaartal</b>	2015
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m <sup>3</sup>
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	24,2	20,2	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2015	156550	379265	23,7	20,2	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2015	156565	379215	22,9	20,2	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2015	156565	379215	23,2	20,2	0	0
Plaats	Straatnaam	X	Y	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	22,2	24,8	10	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2015	156550	379265	22,2	24,8	10	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2015	156565	379215	22,1	24,8	10	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2015	156565	379215	22,1	24,8	10	0

Achtergrondgegevens NO2								
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	fNO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen	Jm bijdrage Rijkswegen	Jm bijdrage Schiphol
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	17	20,2	4,5	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2015	156550	379265	17	20,2	4,5	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2015	156565	379215	17	20,2	5,1	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2015	156565	379215	17	20,2	5,1	0,1	0

Achtergrondgegevens PM10								
Plaats	Straatnaam	X	Y	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )		
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen		
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	24,5	24,8	0,4		
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2015	156550	379265	24,5	24,8	0,4		
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2015	156565	379215	24,5	24,8	0,5		
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2015	156565	379215	24,5	24,8	0,5		

Zichtjaar 2020

Rapportage no2pm10	
Naam	rekenaar, vrij.
Versie	9.0.3
Stratenbestand	De Run 6800 Veldhoven
Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	3 µg/m <sup>3</sup>
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	18,2	16	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2020	156550	379265	17,9	16	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2020	156565	379215	17,4	16	0	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2020	156565	379215	17,6	16	0	0
Plaats	Straatnaam	X	Y	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	20,7	23,4	7	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2020	156550	379265	20,7	23,4	7	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2020	156565	379215	20,6	23,4	7	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2020	156565	379215	20,6	23,4	7	0

Achtergrondgegevens								
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )	fNO2 (µg/m <sup>3</sup> )	NO2 (µg/m <sup>3</sup> )
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen	Jm bijdrage Rijkswegen	Jm bijdrage Schiphol
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	14	16	2,5	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2020	156550	379265	14	16	2,5	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2020	156565	379215	14	16	2,9	0,1	0
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2020	156565	379215	14	16	2,9	0,1	0

Achtergrondgegevens PM10								
Plaats	Straatnaam	X	Y	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )		
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen		
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, autonoom	156550	379265	23,1	23,4	0,3		
Veldhoven	De Run 6800 ri Kempenbaan, plan 2020	156550	379265	23,1	23,4	0,3		
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, autonoom 2020	156565	379215	23,1	23,4	0,4		
Veldhoven	De Run 6800 ri Runstraat, plan 2020	156565	379215	23,1	23,4	0,4		