



Onderwerp: Aanvullende gegevens aanvraag Wnb-vergunning DOC Kaas Alteveerstraat

Ons kenmerk: DOHO.1031.20210205.KR.MS

Vessem: 5 februari 2021

Aan: Provincie Drenthe, Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving

Van: Adviesbureau SAM B.V.

Op 1 juli 2020 heeft DOC Kaas B.V. (hierna: DOC Kaas) voor de bedrijfsactiviteiten aan de Alteveerstraat 70 te Hoogeveen een aanvraag ingediend voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb-vergunning). Op 22 december 2020 heeft de provincie Drenthe per brief om aanvullende gegevens gevraagd met betrekking tot deze aanvraag. Op deze brief is het zaaknummer 202002114 vermeld.

Het betref de volgende openstaande punten:

- De milieutechnische tekening ontbreekt van de gewenste situatie. Wij verzoeken u de milieutechnische tekening(en) aan te leveren voor de relevante gebouwen (waar sprake is van stikstofemissies).
- Om de uitstoothoogtes te kunnen beoordelen verzoeken wij u een zijaanzichttekening van zowel de referentie als de gewenste situatie aan te leveren.
- Het emissiepunt van stoomketel 2 wijzigt ten opzichte van referentiedatum. Kunt u toelichten waarom dit zo is? Is hierdoor sprake van een bouwfase?
- Wij verzoeken u bewijsmateriaal te overhandigen waaruit blijkt dat beide stoomketels en luchtverhitter zijn gerealiseerd. U kunt hiervoor bijvoorbeeld denken aan onderhouds- of inspectierapporten.
- Om te kunnen beoordelen of u vergunningplichtig bent, verzoeken wij u een projecteffectberekening te maken. In deze berekening worden alleen de wijzigingen (bijvoorbeeld in emissiepunt) ten opzichte van de Wnb-vergunde situatie opgenomen. Afnames in hetzelfde gebouw/met hetzelfde emissiepunt hoeven niet te worden meegenomen. Zie voor meer uitleg over het projecteffect ook: [https://www.bij12.nl/assets/PDF-projecteffect\\_0.pdf](https://www.bij12.nl/assets/PDF-projecteffect_0.pdf). In dit PDF nog wel gesproken over ontwikkelingsruimte. Dit is niet meer relevant, aangezien wij de aanvraag toetsen aan onze beleidsregels intern en extern salderen.
- Er dient een nieuwe AERIUS verschilberekening te worden gemaakt. Wij verzoeken u daarbij rekening te houden met het volgende:
  - o De xy-coördinaten en warmte-inhouden in de referentiesituatie wijken af van de waardes die zijn ingevuld voor de berekening behorend bij vergunning (kenmerk: 201501405-00617106) d.d. 15 februari 2016. Kunt u toelichten waarom deze discrepantie er is? Wij verzoeken u om in referentiesituatie van de AERIUS-berekening de vergunde waardes te hanteren.
  - o In de referentiesituatie zijn geen mobiele bronnen opgenomen. Deze zijn vergund / horen bij de vergunde situatie. Deze mogen (als puntbronnen, conform de vergunning) opgenomen worden in referentie situatie.
  - o U stelt in uw aanvraag dat het aantal vrachten over de rijroutes niet bekend zijn. Daarom is in de gewenste situatie voor elke rijrichting de totale hoeveelheid vrachtwagens gemodelleerd. Dit is ons inziens niet realistisch. Wij verzoeken u een realistische verdeling van de vrachtwagens te onderbouwen en (opnieuw) te berekenen.
  - o De voertuigbewegingen dienen maal 2 te worden gedaan. De aanvoer en afvoer dient apart van elkaar te worden opgenomen in AERIUS.
  - o Bij de aanvraag heeft u ervoor gekozen om gebruik te maken voor 'eigen specificatie' voor de vervoersbewegingen. Daarbij verwijst u naar de Regling

Beoordeling Luchtkwaliteit. Wij komen uit op deze link: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/03/13/invoergegevens-luchtkwaliteit-2019>. Bij raadpleging van de exceltabel 'emissiefactoren-snelwegen-en-nietsnelwegen-maart-2019.ods' komen wij uit om een emissie van 7,2 g/km voor zwaar wegeverkeer – file, jaartal 2020. Dat komt niet overeen met het door u opgegeven bron 1 stagnerend zwaar vrachtverkeer. Kunt u toelichten waarom deze discrepantie er is? Graag de bijlages/rapporten toevoegen waar de getallen op zijn gebaseerd. Het is overigens aan u of u gebruik wilt maken van de standaardwaardes voor vervoersbewegingen in AERIUS of gebruik wilt blijven maken van 'eigen specificatie'. In dat laatste geval vragen wij u om de juiste emissies per bron te hanteren.

- U stelt dat 'De exacte verdeling van het gasverbruik over ketel 1 en ketel 2 is voor de omvang van de NOx-emissie minder van belang, gezien het NOx-kental (19,6 g/GJ) voor beide installaties gelijk is (zie tabel 1).' Wij zijn echter van mening dat dit wel degelijk van belang is, aangezien deze waardes bepalen hoeveel stikstof elke bron emitteert. Graag zien wij dan ook een onderbouwing van een realistische verdeling. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van het huidig gasverbruik per ketel.
- U stelt dat de transportbewegingen consistent zijn met het akoestisch onderzoek. Wij verzoeken u dit onderzoek en eventuele andere geluids-/lucht rapportages aan te leveren.
- Bij contact met de gemeente is gebleken dat er sprake is van een noodstroomaggregaat die met enige regelmaat getest wordt. Graag deze bron opnemen in de Wnb vergunningaanvraag en AERIUS-berekening.
- Graag de NOx-emissiewaardes van de Wnb-vergunningaanvraag in overeenstemming brengen met de revisieaanvraag.

De termijn voor het aanleveren van deze aanvullende gegevens bedraagt op grond van de brief van 22 december 2020 vier weken, gerekend vanaf die datum. De uiterste datum zou op basis hiervan 19 januari 2021 zijn. Met de provincie Drenthe is overeengekomen om deze termijn te verlengen t/m 7 februari 2021, zodat het op dit moment nog steeds mogelijk is om de aanvullingen in te dienen. Het verlengen van de termijn heeft de provincie Drenthe per brief bevestigd.

Dit document bevat de antwoorden op de bovenstaande vragen en openstaande punten. DOC Kaas vult de aanvraag aan met dit document en deze is daarmee compleet.

### **Milieutechnische tekening**

---

*"De milieutechnische tekening ontbreekt van de gewenste situatie. Wij verzoeken u de milieutechnische tekening(en) aan te leveren voor de relevante gebouwen (waar sprake is van stikstofemissies)."*

---

De provincie Drenthe heeft op 28 januari 2021 per mail bevestigd dat DOC Kaas inderdaad al een milieutechnische tekening van de gewenste situatie heeft aangeleverd en dat deze tekening duidelijk laat zien waar de emissiepunten zich bevinden. Het is daarom niet langer nodig om een extra milieutechnische tekening aan te leveren.

Echter, gezien het nieuwe emissiepunt (zie het kopje 'Noodstroomaggregaat') dient deze eerder ingediende tekening te worden vervangen door een vergelijkbare tekening waarop tevens het emissiepunt van het noodstroomaggregaat is weergegeven. Deze nieuwe milieutechnische tekening is opgenomen in bijlage 1.

### **Zijaanzichttekening**

---

*"Om de uitstoothoogtes te kunnen beoordelen verzoeken wij u een zijaanzichttekening van zowel de referentie als de gewenste situatie aan te leveren."*

---

De zijaanzichttekeningen voor de gewenste situatie en de referentiesituatie zijn opgenomen in bijlage 2. De tekening voor de referentiesituatie heeft kenmerk 2014; die voor de gewenste situatie 2021.

## Wijziging emissiepunt stoomketel 2

---

*“Het emissiepunt van stoomketel 2 wijzigt ten opzichte van referentiedatum. Kunt u toelichten waarom dit zo is? Is hierdoor sprake van een bouwfase?”*

---

Stoomketel 2 die wordt vervangen, is een ketel met een laag rendement (geen economiser of luchtvoorverwarmer), met als resultaat dat de schoorsteen door het stoken warm wordt en daarbij ook droog blijft. In de aanvraag is voor stoomketel 2 in de referentiesituatie een rookgastemperatuur vermeld van 270 °C. De nieuwe Bosch-ketel is een moderne ketel met een hoog rendement en voorzien van een economiser, met als resultaat koelere uitlaatgassen, waardoor het water mogelijk tegen de koele schoorsteenwand zal condenseren. Hierdoor zou de schoorsteen verzadigd raken van water en daardoor schade oplopen. Om deze reden is gekozen voor een nieuwe schoorsteen. De bestaande schoorsteen met hoogte 46 meter zal niet worden gesloopt (monument), maar is in de gewenste situatie niet langer in gebruik.

Door het plaatsen van een nieuwe schoorsteen zal er zoals de provincie aangeeft, sprake zijn van een bouw-/aanlegfase. De NO<sub>x</sub>-emissie van deze aanlegfase is echter zeer beperkt. Op de website [www.bij12.nl](http://www.bij12.nl) staat dat er uitsluitend “indien de stikstofdepositie in de aanlegfase groter is dan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar, sprake kan zijn van vergunningplicht voor de aanlegfase”. Dit is in overeenstemming met de op Rijksniveau vastgestelde redeneerlijn voor depositie van mobiele werktuigen en ander materieel in de aanlegfase van projecten, die op 22 april 2020 door de provincies in het Bestuurlijk Overleg met de minister van LNV is onderschreven. Er zal daarom geen sprake zijn van vergunningplicht als gevolg van de bouw-/aanlegfase.

Uit de berekening van het projecteffect voor DOC Kaas zoals hieronder beschreven onder het kopje “projecteffect” (zie bijlage 4), blijkt immers dat de structurele stikstofdepositie van de nieuwe stookinstallatie (en daarnaast nog diverse andere bronnen) op jaarbasis binnen Natura 2000-gebieden niet meer dan 0,05 mol/ha/jaar bedraagt. Deze stookinstallatie is in principe volcontinu in bedrijf. Het plaatsen van de installatie vindt incidenteel plaats en er zal hooguit sprake zijn van enkele verkeersbewegingen in totaal. Het projecteffect van de bouw-/aanlegfase zal daarom zeker kleiner zijn dan het projecteffect van de gebruiksfase. Daarmee is de stikstofdepositie van de bouw-/aanlegfase dus niet vergunningplichtig.

## Onderbouwing feitelijk gerealiseerde capaciteit

---

*“Wij verzoeken u bewijsmateriaal te overhandigen waaruit blijkt dat beide stoomketels en luchtverhitter zijn gerealiseerd. U kunt hiervoor bijvoorbeeld denken aan onderhouds- of inspectierapporten.”*

---

In bijlage 3 van dit document zijn foto's opgenomen van stoomketel 2 en van de luchtverhitter. Voor stoomketel 1 is de rapportage van de eerste bijzondere inspectie (EBI) bijgevoegd. Deze gegevens tonen aan dat de stookinstallaties 'stoomketel 1', 'stoomketel 2' en 'luchtverhitter' feitelijk zijn gerealiseerd: volledig opgerichte installaties en gebouwen, of gerealiseerde infrastructuur en overige voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de activiteit.

## Projecteffect

---

*“Om te kunnen beoordelen of u vergunningplichtig bent, verzoeken wij u een projecteffectberekening te maken. In deze berekening worden alleen de wijzigingen (bijvoorbeeld in emissiepunt) ten opzichte van de Wnb-vergunde situatie opgenomen. Afnames in hetzelfde gebouw/met hetzelfde emissiepunt hoeven niet te worden meegenomen. Zie voor meer uitleg over het projecteffect ook: [https://www.bij12.nl/assets/PDF-projecteffect\\_0.pdf](https://www.bij12.nl/assets/PDF-projecteffect_0.pdf). In dit PDF nog wel gesproken over ontwikkelingsruimte. Dit is niet meer relevant, aangezien wij de aanvraag toetsen aan onze beleidsregels intern en extern salderen.”*

---

Voor het in kaart brengen van het projecteffect zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ongewijzigd emissiepunt (hetzelfde in referentie- en gewenste situatie) wordt niet in de berekening meegenomen;
- Nieuw emissiepunt wordt geheel in de berekening meegenomen;

- Emissiepunt met toename NO<sub>x</sub>-emissie (bijv. meer gasverbruik): enkel de niet eerder vergunde NO<sub>x</sub>-emissie wordt in de berekening meegenomen;
- Emissiepunt met afname NO<sub>x</sub>-emissie wordt niet in de berekening meegenomen;
- Emissiepunt met fysieke aanpassing wordt geheel in de berekening meegenomen.

In het geval van DOC Kaas zijn stoomketel 2 en het noodstroomaggregaat (NSA) nieuwe emissiepunten ten opzichte van de vigerende natuurvergunning. Deze emissiepunten zijn daarom geheel meegenomen in de projecteffectberekening. Voor details over het NSA, zie het kopje 'Noodstroomaggregaat'. De NO<sub>x</sub>-emissie van stoomketel 1 neemt in de gewenste situatie af ten opzichte van de vigerende natuurvergunning. Deze bron is daarom niet in het projecteffect meegenomen. De luchtverhitter heeft in de gewenste situatie meer NO<sub>x</sub>-emissie vanwege het hogere gasverbruik. Deze toename in NO<sub>x</sub>-emissie is meegenomen in de berekening van het projecteffect.

Wat betreft de verkeersbewegingen geldt dat de bijdrage van de personenauto's nieuw is ten opzichte van de vigerende vergunning. De invoergegevens van het vrachtverkeer op het terrein veranderen ook ten opzichte van de vigerende vergunning. Daarbij is echter niet eenduidig vast te stellen welke rijroutes wel/niet bijdragen aan het projecteffect. In eerste instantie zijn de rijroutes van het vrachtverkeer daarom niet meegenomen in de berekening van het projecteffect.

Indien de stikstofdepositie van het projecteffect ook zonder bijdrage van het vrachtverkeer ter plaatse van Natura 2000-gebieden reeds >0,00 mol/ha/jaar bedraagt, is reeds vast te stellen dat de gewenste veranderingen van DOC Kaas vergunningplichtig zijn. Het eventueel meenemen van een bijdrage van het vrachtverkeer (extra bron) zal vervolgens niet tot een andere conclusie leiden.

De berekening van het projecteffect in AERIUS is weergegeven in bijlage 4.

Uit de rapportage in bijlage 4 blijkt dat het projecteffect binnen diverse Natura 2000-gebieden een stikstofdepositie veroorzaakt van >0,00 mol/ha/jaar (ook met een evt. extra bijdrage van het vrachtverkeer). Hieruit is te concluderen dat sprake is van vergunningplicht en dat de eerder ingediende vergunningaanvraag van DOC Kaas van kracht blijft.

### **x,y-coördinaten en warmte-inhouden referentiesituatie**

*“De xy-coördinaten en warmte-inhouden in de referentiesituatie wijken af van de waardes die zijn ingevuld voor de berekening behorend bij vergunning (kenmerk: 201501405-00617106) d.d. 15 februari 2016. Kunt u toelichten waarom deze discrepantie er is? Wij verzoeken u om in referentiesituatie van de AERIUS-berekening de vergunde waardes te hanteren.”*

De x,y-coördinaten en de warmte-inhouden voor de referentiesituatie kunnen in de eerder ingediende AERIUS-berekening voor bepaalde bronnen afwijken van de uitgangspunten zoals die zijn gehanteerd in de berekening met Pluim Plus (in de aanvraag van de vigerende natuurvergunning). Deze x,y-coördinaten en warmte-inhouden blijken nu, zoals deze waren opgenomen in Pluim Plus, niet geheel overeen te komen met de daadwerkelijke situatie bij DOC Kaas. De x,y-coördinaten en warmte-inhouden voor de gewenste situatie komen in de eerder ingediende AERIUS-berekening wel overeen met de daadwerkelijke situatie.

In eerste instantie is ervoor gekozen om deze gegevens voor de referentiesituatie in overeenstemming te laten zijn met de nieuwe (juiste) gegevens voor de gewenste situatie. Zo is in de aanvraag duidelijk dat er ten aanzien van deze gegevens (locatie emissiepunten en warmte-emissie) in de gewenste situatie geen fysieke aanpassing optreedt ten opzichte van de referentiesituatie.

Op verzoek van de provincie Drenthe is de berekening in AERIUS Calculator aangepast, zodanig dat de x,y-coördinaten en de warmte-inhouden in de referentiesituatie consistent zijn met de eerder aangeleverde berekening in Pluim Plus (uit de aanvraag van de vigerende

natuurvergunning). Voor de warmte-emissie is de “Warmteoutput [MW] : gemiddeld tijdens bedrijfsuren” gehanteerd, zoals vermeld in het rekenjournaal van Pluim Plus. De verschilberekening brengt dan echt de verschillen ten opzichte van de vergunde situatie in beeld, ook al zijn niet al deze verschillen gerelateerd aan een fysieke aanpassing.

### **Mobiele bronnen referentiesituatie**

---

*“In de referentiesituatie zijn geen mobiele bronnen opgenomen. Deze zijn vergund / horen bij de vergunde situatie. Deze mogen (als puntbronnen, conform de vergunning) opgenomen worden in referentie situatie.”*

---

De natuurvergunning van 15-02-2016 gaat uit van een bijdrage van 164 kg NO<sub>x</sub> per jaar als gevolg van transportbewegingen op het terrein van DOC Kaas. De NO<sub>x</sub>-emissie van transportbewegingen is in de aanvraag destijds als puntbron gemodelleerd. Deels om deze reden is de NO<sub>x</sub>-emissie van mobiele bronnen in de referentiesituatie in eerste instantie buiten beschouwing gelaten.

Naar aanleiding van bovenstaande opmerking van de provincie Drenthe is de bijdrage van de transportbewegingen zoals vergund op 15-02-2016, alsnog opgenomen in de berekening met AERIUS Calculator. De vergunde NO<sub>x</sub>-emissie kan in dit geval echter niet als type ‘Wegverkeer’ worden opgenomen, gezien AERIUS de hoogte van de emissie dan gelijk stelt aan 0 kg (een puntbron heeft geen weglengte). Voor het type bron is daarom aangesloten bij het type van de overige bronnen op het terrein (industrie, voedings- en genotmiddelen). De emissiehoogte bedraagt 1 meter, met een warmte-inhoud van 0 MW (beide overeenkomstig de aanvraag van de vigerende natuurvergunning).

### **Rijroutes verkeersaantrekkende werking**

---

*“U stelt in uw aanvraag dat het aantal vrachten over de rijroutes niet bekend zijn. Daarom is in de gewenste situatie voor elke rijrichting de totale hoeveelheid vrachtwagens gemodelleerd. Dit is ons inziens niet realistisch. Wij verzoeken u een realistische verdeling van de vrachtwagens te onderbouwen en (opnieuw) te berekenen.”*

---

Naar aanleiding van bovenstaande vraag van de provincie Drenthe heeft DOC Kaas intern onderzocht welke aan-/afvoerroutes het vrachtverkeer van en naar de inrichting gebruikt. Bij deze nieuwe inventarisatie is DOC Kaas tot de conclusie gekomen er dat van de vier eerder opgegeven aan-/afvoerroutes van het vrachtverkeer, slechts twee worden gebruikt: nr. 1 en nr. 4. De overige aan-/afvoerroutes van de eerder ingediende aanvraag, worden daarom niet langer meegenomen in de berekeningen. De overgebleven routes zijn:

1. via de Alteveerstraat, de Zuiderweg, de Carstenstraat en de Zuidwoldigerweg richting A28;
2. via de Alteveerstraat en Alteveer richting Alteveer/Hollandscheveld (voorheen route 4).

Van de RMO's/aanvoer grondstoffen (route I, II, III en IX in tabel 4 van de oorspronkelijke aanvraag) gebruikt ca. 80% de route van/naar de A28 en ca. 20% de route van/naar Alteveer en Hollandscheveld. In totaal gaat het om 97 vrachtwagens per etmaal. Het overige deel van het vrachtverkeer (40 vrachtwagens per etmaal) gebruikt de rijroute van/naar de A28. Het in AERIUS opgenomen aantal vrachtwagens per etmaal bedraagt daarmee 118 van/naar de A28 en 19 van/naar Alteveer/Hollandscheveld.

### **Voertuigbewegingen maal twee**

---

*“De voertuigbewegingen dienen maal 2 te worden gedaan. De aanvoer en afvoer dient apart van elkaar te worden opgenomen in AERIUS.”*

---

In de eerder ingediende versie van de AERIUS-berekeningen is al rekening gehouden met aan- en afvoer. De aan- en afvoer zijn beide opgenomen in AERIUS. Alle routes in het model zijn rondrijroutes, ook de routes buiten het terrein van DOC Kaas. Op deze manier wordt het aantal voertuigen automatisch maal 2 gedaan om tot het aantal voertuigbewegingen te komen. Aan- en afvoer vormen daarbij samen de rondrijroute. Het aantal voertuigbewegingen hoeft daarom niet nog maal 2 te worden gedaan.

## Emissiefactoren verkeer

---

*“Bij de aanvraag heeft u ervoor gekozen om gebruik te maken voor ‘eigen specificatie’ voor de vervoersbewegingen. Daarbij verwijst u naar de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. Wij komen uit op deze link: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/03/13/invoergegevens-luchtkwaliteit-2019>. Bij raadpleging van de excel tabel ‘emissiefactoren-snelwegen-en-nietsnelwegen-maart-2019.ods’ komen wij uit om een emissie van 7,2 g/km voor zwaar wegeverkeer – file, jaartal 2020. Dat komt niet overeen met het door u opgegeven bron 1 stagnerend zwaar vrachtverkeer. Kunt u toelichten waarom deze discrepantie er is? Graag de bijlages/rapporten toevoegen waar de getallen op zijn gebaseerd. Het is overigens aan u of u gebruik wilt maken van de standaardwaardes voor vervoersbewegingen in AERIUS of gebruik wilt blijven maken van ‘eigen specificatie’. In dat laatste geval vragen wij u om de juiste emissies per bron te hanteren.”*

---

In de ingediende aanvraag is vermeld dat de gehanteerde emissiefactoren representatief zijn voor de emissie van verkeer in het jaar 2020, zoals gepubliceerd door het Ministerie van I&W (versie maart 2020) in het kader van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Bovenstaande link die de provincie Drenthe vermeldt, verwijst naar de ‘Emissiefactoren-snelwegen-en-nietsnelwegen-maart-2019.ods’. Dit zijn niet de emissiefactoren zoals gepubliceerd in maart 2020, hetgeen de discrepantie verklaart.

De ‘emissiefactoren snelwegen en niet-snelwegen’ zoals gepubliceerd in maart 2020, zijn te vinden op de website van de Rijksoverheid:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/03/13/emissiefactoren-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen-2020>.

Dit zijn de emissiefactoren die in de AERIUS-berekening zijn gehanteerd. Deze gegevens zijn recenter dan de gegevens waarnaar de provincie Drenthe verwijst. Tevens waren het ten tijde van indienen van de aanvraag de meest actuele beschikbare emissiefactoren voor het wegverkeer.

## Verdeling gasverbruik

---

*“U stelt dat ‘De exacte verdeling van het gasverbruik over ketel 1 en ketel 2 is voor de omvang van de NOx-emissie minder van belang, gezien het NOx-kental (19,6 g/GJ) voor beide installaties gelijk is (zie tabel 1).’ Wij zijn echter van mening dat dit wel degelijk van belang is, aangezien deze waardes bepalen hoeveel stikstof elke bron emitteert. Graag zien wij dan ook een onderbouwing van een realistische verdeling. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van het huidig gasverbruik per ketel.”*

---

Deze realistische verdeling is al weergegeven in de aanvraag, namelijk in tabel 1. Ondanks de constatering van de provincie Drenthe dat de verdeling van het gasverbruik wel degelijk van belang is, hoeft het gasverbruik van stoomketel 1 en 2 in tabel 1 van de aanvraag niet te worden aangepast. Deze gasverbruiken waren namelijk in de aanvraag reeds onderbouwd.

Het gasverbruik in de gewenste situatie is berekend in bijlage 2 van de oorspronkelijke aanvraag. De verdeling van het gasverbruik over ketel 1 en ketel 2 is daarbij gebaseerd op percentages: 13,5% ketel 1 en 86,5% ketel 2. Deze percentages geven de gemiddelde situatie weer van de afgelopen jaren wat betreft de verhouding hoofdketel / back-upketel gebaseerd op weekcijfers.

## Akoestisch onderzoek

---

*“U stelt dat de transportbewegingen consistent zijn met het akoestisch onderzoek. Wij verzoeken u dit onderzoek en eventuele andere geluids-/lucht rapportages aan te leveren.”*

---

In de aanvraag wordt verwezen naar het “Akoestisch onderzoek t.b.v. kaasfabriek D.O.C. te Hoogeveen aanvraag 2020”, 4 juni 2020, van Adviesburo Van der Boom. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5. Tevens is het luchtkwaliteitsonderzoek bijgevoegd zoals dat is ingediend met de revisieaanvraag omgevingsvergunning (zie bijlage 6).

## Noodstroomaggregaat

---

*“Bij contact met de gemeente is gebleken dat er sprake is van een noodstroomaggregaat die met enige regelmaat getest wordt. Graag deze bron opnemen in de Wnb vergunningaanvraag en AERIUS-berekening.”*

---

In de revisieaanvraag is over het noodstroomaggregaat het volgende aangegeven: “Wanneer er geen sprake is van stroomstoringen, zal de installatie ten behoeve van testen maandelijks handmatig worden gestart, en laat men deze gedurende vijf minuten lopen met een totale looptijd van 1 uur per jaar. Daarnaast zal de installatie automatisch inschakelen bij stroomuitval, maar zal hierbij nooit langer dan 500 uur per jaar in gebruik zijn, omdat het noodstroomaggregaat geen volledig proces kan voorzien.”

In eerste instantie is daarom aan de provincie Drenthe voorgelegd welke bedrijfstijd in dat geval representatief is voor de gewenste situatie in de aanvraag van de natuurvergunning (1 uur per jaar - in een jaar zonder stroomstoringen - of het maximum van 500 uur per jaar). Als reactie hierop heeft de provincie Drenthe DOC Kaas op 28 januari 2021 per mail verzocht om na te gaan in hoeverre er de afgelopen jaren sprake is geweest van stroomuitval, oftewel hoeveel uur het noodstroomaggregaat in de afgelopen jaren gemiddeld gezien daadwerkelijk jaarlijks heeft gedraaid.

Sinds de ingebruikname is het noodstroomaggregaat buiten het testen slechts 8 uur in gebruik geweest, namelijk tijdens een stopweek (gepland onderhoud). Het NSA is sinds de ingebruikname nog niet ingezet tijdens stroomuitval. Uit de tellerstand van het aantal draaiuren blijkt echter dat het noodstroomaggregaat ten behoeve van testen niet – zoals eerder opgegeven in de aanvraag omgevingsvergunning – 1 uur per jaar draait, maar 8 uur per jaar.

Het noodstroomaggregaat wordt daarom in de stikstofdepositieberekening meegenomen met een looptijd van 16 uur per jaar. Dit is het maximale aantal uur per jaar dat het NSA sinds de ingebruikname in bedrijf is geweest.

Het thermisch vermogen van het noodstroomaggregaat bedraagt 102 kW, met een maximaal brandstofverbruik van 206 gram/kWh. Uitgaande van het thermisch vermogen (maximale belasting) bedraagt het brandstofverbruik op grond hiervan maximaal 336 kg diesel per jaar.

De NO<sub>x</sub>-emissie van het NSA is niet gemeten en/of vermeld in de specificaties van de fabrikant. De NO<sub>x</sub>-emissie van het NSA is daarom bepaald op basis van de emissie-eis die het Activiteitenbesluit stelt aan dieselmotoren die >500 uur per jaar in bedrijf zijn. Deze eis van 150 mg/Nm<sup>3</sup> rookgas bij 3% O<sub>2</sub> is omgerekend naar g/GJ op basis van de stoichiometrische verhouding (0,929+0,221H) en een calorische waarde voor diesel van 42,7 MJ/kg. Dit komt overeen met een NO<sub>x</sub>-kental van 42,5 g/GJ en dus in het geval van DOC Kaas een NO<sub>x</sub>-emissie van maximaal 610 gram per jaar.

Voor de berekeningen in AERIUS Calculator wordt is de NO<sub>x</sub>-emissie naar boven afgerond naar 1,0 kg/jaar. Op deze manier is de jaarlijkse NO<sub>x</sub>-emissie in de gewenste situatie van de natuurvergunning nog iets ruimer dan het maximum van de afgelopen jaren. Een dergelijke NO<sub>x</sub>-emissie komt overeen met een looptijd van ca. 26 uur per jaar voor het NSA, op basis van de bovenstaande worstcase uitgangspunten.

De hoogte van het emissiepunt bedraagt 11,5 meter en de locatie is weergegeven op de tekening in bijlage 1. De warmte-emissie (MW) wordt berekend door de luchtafvoer per seconde te vermenigvuldigen met 1,299465, het temperatuurverschil ten opzichte van 285 K en 10<sup>-3</sup>. Het rookgasvolume van het NSA bedraagt 16,2 m<sup>3</sup>/min (0,27 m<sup>3</sup>/s) en de roogastemperatuur is 520 °C. Dit resulteert in een warmte-emissie van 0,178 MW.

## Consistentie met revisieaanvraag

---

*“Graag de NO<sub>x</sub>-emissiewaardes van de Wnb-vergunningaanvraag in overeenstemming brengen met de revisieaanvraag.”*

---

Het bovenstaande verzoek heeft de provincie Drenthe op 28 januari 2021 per mail als volgt toegelicht: *“Wij hebben (kleine) verschillen geconstateerd in de Wnb-vergunningaanvraag en de revisieaanvraag. Zo stoot de luchtverhitter 20,5 g/GJ uit volgens de revisieaanvraag en 20,7 in de Wnb-aanvraag. Ook bij de stoomketels zijn wat verschillen geconstateerd. Vandaar de vraag om de kengetallen in overeenstemming te brengen.”*

Het gaat hierbij om relatief kleine verschillen en in het geval van de luchtverhitter (kental NO<sub>x</sub>) zelfs om een inconsistentie binnen de revisieaanvraag omgevingsvergunning zelf. In het luchtkwaliteitsonderzoek (zie bijlage 6) dat gelijktijdig met de revisieaanvraag omgevingsvergunning is ingediend, is het NO<sub>x</sub>-kental immers wel in overeenstemming met de aanvraag van de natuurvergunning. De gegevens in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn daarbij leidend ten opzichte van de gegevens zoals die in bijlage 0 van de revisieaanvraag zijn vermeld.

Het nieuwe inzicht in de jaarlijkse looptijd van het noodstroomaggregaat ten behoeve van het testen, leidt daarnaast tot een nieuw verschil tussen de aanvraag van de natuurvergunning en de Wabo-aanvraag.

Het bevoegd gezag heeft voor de revisievergunning inmiddels een ontwerpbeschikking in concept gepubliceerd met daarbij een overzicht van opmerkingen op de aanvraag. Met het bevoegd gezag van de Wabo-aanvraag zal worden afgestemd om bij het verwerken van deze opmerkingen tevens de nieuwe en door provincie Drenthe geconstateerde verschillen zoveel mogelijk te corrigeren. De gegevens zoals deze in de aanvraag van de natuurvergunning zijn/worden ingediend, zijn leidend en hoeven daarom niet te worden aangepast.

## Conclusie

---

Uit het voorgaande volgt dat naast de projecteffectberekening (bijlage 4), een nieuwe verschilberekening is uitgevoerd met AERIUS Calculator. De resultaten van deze nieuwe berekening zijn weergegeven in bijlage 7. Hierin zijn de volgende veranderingen doorgevoerd ten opzichte van de AERIUS-berekening die eerder is ingediend (bijlage van de aanvraag van 1 juli 2020):

- de x,y-coördinaten en de warmte-inhouden in de referentiesituatie zijn aangepast zodat deze overeenkomen met de waarden uit het rekenjournaal van Pluim Plus (zie antwoord bij **“x,y-coördinaten en warmte-inhouden referentiesituatie”**);
- de bijdrage van het vrachtverkeer is ook in de referentiesituatie meegenomen, als industriële puntbron (zie antwoord bij **“Mobiele bronnen referentiesituatie”**);
- de rijroutes buiten het terrein van DOC Kaas zijn aangepast in de gewenste situatie (zie antwoord bij **“Rijroutes verkeersaantrekkende werking”**);
- het noodstroomaggregaat is meegenomen in de berekeningen (zie antwoord bij **“Noodstroomaggregaat”**).

De nieuwe bijlage 7 vervangt daarmee de oorspronkelijke berekening behorend bij de aanvraag van 1 juli 2020. AERIUS heeft bijlage 7 automatisch samengesteld. De nieuwe rekenresultaten uit bijlage 7 zijn hieronder in tabelvorm samengevat. Deze tabel overschrijft de tabel in paragraaf 4.6 van de eerder ingediende aanvraag.



Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
Drouwenerzand	0,01	0,01	- 0,01	
Elperstroomgebied	0,03	0,01	- 0,01	
Mantingerbos	0,04	0,03	- 0,02	
Mantingerzand	0,05	0,03	- 0,02	

\* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Uit de nieuwe AERIUS-resultaten volgt nog steeds dat de stikstofdepositie van DOC Kaas in de aangevraagde situatie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden niet toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie (toename van hoogstens 0,00 mol/ha/jaar). Een significant-negatief effect op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden kan daarom op voorhand worden uitgesloten.

#### Bijlagen:

- Bijlage 1: Milieutechnische tekening gewenste situatie inclusief NSA
- Bijlage 2: Zijaanzichttekeningen
- Bijlage 3: Onderbouwing feitelijk gerealiseerde capaciteit
- Bijlage 4: Projecteffectberekening
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 6: Luchtkwaliteitsonderzoek
- Bijlage 7: Nieuwe verschilberekening (vervangt bestaande AERIUS-berekening)