

Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie TVC recycling, Fabriekswijk 20 De Krim  
Datum: 29 maart 2023  
Nummer: 23040/01  
bijlage(n) AERIUS\_projectberekening\_20230329184128\_TVCDekrimRSMn4h3wvCyG.pdf

### 1.1. Aanleiding

In opdracht van Guichelaar Grondwerk BV heeft Langelaar Milieuvadvis onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten van TVC recycling gelegen aan de Fabriekswijk 20 in De Krim.

TVC Recycling De Krim (hierna TVC) richt zich op het inzamelen van verschillende stoffen die afkomstig zijn van derden en/of vrijkomen en/of worden verwerkt in externe werken. Het kan dan gaan om bouw- en sloofafval (BSA), metaal, zand, grond, hout, snoeiafval, enz. Het bedrijf bevindt zich op dit moment op een andere locatie. Deze locatie is vanwege de groei van het bedrijf niet meer geschikt. Het bedrijf heeft een bestaand terrein met opstallen aan de Fabriekswijk 20 aangekocht om in te zetten voor deze bedrijfsactiviteiten. Het terrein was voorheen in gebruik door een auto demontagebedrijf. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning loopt inmiddels.

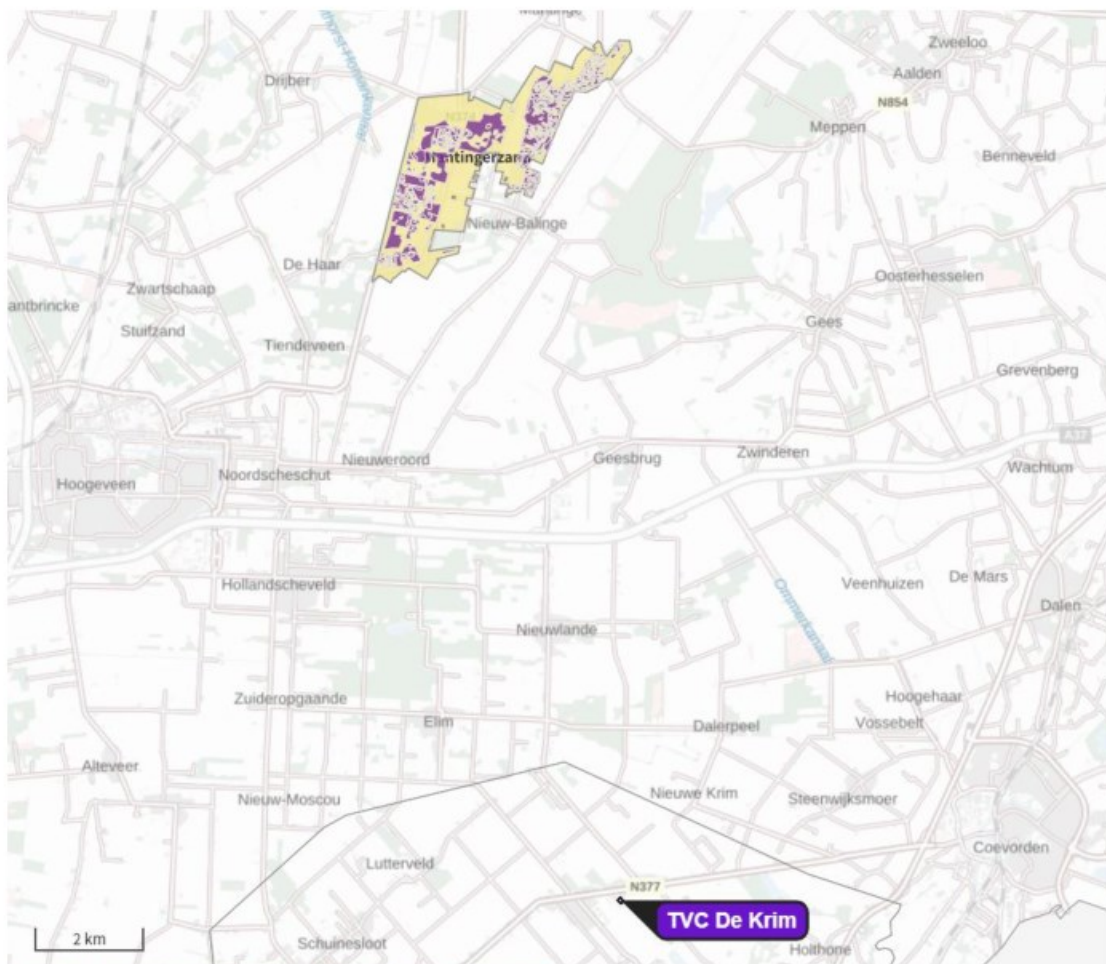
In de onderstaande luchtfoto is de bestaande locatie aan de Fabriekswijk 20 weergegeven.



Figuur 1 Luchtfoto projectlocatie TVC (gearceerd)

Het bedrijf ligt op circa 12,7 kilometer afstand van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in het Natura 2000-gebied “Mantingerzand”.

In figuur 2 zijn het bedrijf en de Natura 2000-gebieden zwart omlijnd weergegeven. De stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Nederland zijn paars/roze gekleurd. De overige delen van de Natura 2000-gebieden zijn geel gekleurd.



Figuur 2 Ligging bedrijf t.o.v. Natura 2000-gebieden

## 1.2. Doel van het onderzoek

In het kader van de Wet Natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten kunnen optreden in Natura 2000-gebieden. Stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of andere handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die reeds overbelast zijn.

Het voorliggende onderzoek stikstofdepositie heeft tot doel de NO<sub>x</sub> (stikstof) en NH<sub>3</sub> (ammoniak) emissies naar de lucht door het voornemen inzichtelijk te maken en de toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden te berekenen. Dit onderzoek ziet toe op de depositie tijdens de gebruiksfase.

De aanlegfase is niet aan de orde omdat TVC íntrekt in de bestaande opstallen.

Het onderzoek wordt afgesloten met conclusies waarbij duidelijk wordt of in het kader van de Wet Natuurbescherming significante effecten uitgesloten kunnen worden, dan wel een nader (ecologisch) onderzoek nodig is.



### 1.3. Wet en regelgeving Natura 2000 & stikstof

In Nederland zijn 166 Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Voor projecten geldt op grond van artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming dat het verboden is zonder vergunning een project te realiseren dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

In geval van mogelijk significante gevolgen kan vergunningverlening slechts plaats vinden nadat uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten (artikel 2.7 lid 3 en artikel 2.8 lid 3 Wnb).

Het onderstaande overzicht van de Rijksoverheid geeft meer inzicht in de procedure in het geval uit de AERIUS berekening blijkt dat de stikstofdepositie op relevante habitats en leefgebieden groter is dan 0,00 mol/ha/jr. Een project wordt volgens de Handreiking intern en extern salderen, d.d. 22 september 2020<sup>1</sup> en de provinciale beleidsregels van juni 2020<sup>2</sup> vergunningplichtig als gebruik wordt gemaakt van de stappen 2 (intern salderen), 3 (extern salderen), 4 (passende beoordeling) en 5 (ADC-toets).

Op 20 januari 2021 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bepaald dat er bij intern salderen per 1 januari 2020 geen natuurvergunningplicht meer bestaat<sup>3</sup>.

Voor het onderhavige #plan is onderzocht of er sprake kan zijn van een significante depositie van stikstof op relevante delen van Natura 2000-gebieden.



Rijksoverheid

## Vergunningen aanvragen: hoe zit het nu?

Wanneer u een project wilt uitvoeren waarbij stikstof vrijkomt, dan heeft u onder meer een natuurvergunning nodig. De 5 manieren om uw project te mogen uitvoeren.



**1. Activiteiten zonder stikstofneerslag**  
U heeft geen natuurvergunning nodig. De berekening maakt u met de AERIUS Calculator.



**2. Intern salderen**  
Als u uw bedrijf wilt uitbreiden, mag de stikstofdepositie niet toenemen. Dat kan door emissie-reducerende technieken te installeren die ervoor zorgen dat de uitstoot niet toeneemt. U lost het binnen het eigen project op: intern salderen.



**3. Extern salderen**  
Als intern salderen geen optie is, dan kunt u bijvoorbeeld een bedrijf opkopen van een ondernemer die stopt. U kunt dan 70% van de stikstofemissie van dat bedrijf overnemen. U lost het probleem buiten uw eigen bedrijf op: extern salderen.



**4. Ecologische beoordeling**  
Als de stikstofuitstoot van uw project heel laag is of tijdelijk is, dan kan een ecologische onderbouwing uitkomst bieden. Als deze beoordeling aangeeft dat er geen significant effect, is het mogelijk de activiteit uit te voeren.



**5. ADC - TOETS**  
Als u een project wilt starten waarbij de stikstofuitstoot kan leiden tot negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden, dan kunt u een ADC-toets uitvoeren om alsnog een vergunning te krijgen. U moet dan aantonen dat er geen Alternatief is, er voor het project een Dwingende reden van groot openbaar belang is, en de schade aan natuur wordt gecompenseerd.

Bij een aanvraag kan ook een combinatie van de bovenstaande mogelijkheden worden gebruikt.

Meer weten? [www.aanpakstikstof.nl](http://www.aanpakstikstof.nl)

<sup>1</sup> <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/02/Handreiking-intern-extern-salderen-en-verleasen-februari-2021.pdf>

<sup>2</sup> [www.bij12.nl/wp-content/uploads/2020/06/Provinciale-Beleidsregels-intern-en-extern-salderen-26-juni-2020.pdf](http://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2020/06/Provinciale-Beleidsregels-intern-en-extern-salderen-26-juni-2020.pdf)

<sup>3</sup> ABRS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:71

Op basis van de berekende NO<sub>x</sub> en ammoniak emissies die het gevolg zijn het gevolg zijn van de bedrijfsactiviteiten wordt met een verspreidingsmodel de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebieden berekend. Depositieberekeningen worden uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS Calculator versie 2022.

Elke depositiebijdrage op een door stikstof overbelaste locatie in een Natura 2000-gebied – eventueel na saldering- is in potentie een significant effect. Een kwalitatieve ecologische beoordeling kan uitwijzen of de depositiebijdrage leidt tot significant negatieve effecten.

AERIUS Calculator 2022 geeft informatie over de actuele stikstofdepositie en kritische depositiewaarde (kdw) van stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden in de Natura 2000-gebieden. Ook geeft het inzicht of een depositiebijdrage optreedt op reeds (bijna) overbelast delen van een stikstofgevoelig habitattypen of leefgebieden.

Op 25 november 2022 heeft de Minister voor Natuur en Stikstof het Wijzigingsbesluit Habitatrichtlijngebieden vanwege aanwezige waarden (hierna: het wijzigingsbesluit) vastgesteld. Hiermee zijn de aanwijzingsbesluiten van 101 Natura 2000-gebieden gewijzigd, bijvoorbeeld omdat habitattypen op het moment van aanwijzen aanwezig bleken te zijn, maar destijds niet zijn opgenomen in de oorspronkelijke aanwijzingsbesluiten. Deze habitattypen en soorten zijn door middel van het wijzigingsbesluit aan de aanwijzingsbesluiten toegevoegd.

De betreffende habitattypen, leefgebieden en grenzen moeten direct nadat het wijzigingsbesluit is genomen worden betrokken bij toestemmingverlening. In de huidige versie van AERIUS Calculator, versie 2022, zijn deze wijzigingen opgenomen.

#### **1.4. Onderzoeksopzet**

De onderzoeksopzet is als volgt:

- onderzoek naar de NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> emissies gedurende de gebruiksfase
- een berekening van de depositie met AERIUS Calculator



## **2. Emissies bedrijfsactiviteiten**

### **2.1. Beschrijving van de bedrijfsactiviteiten**

De activiteiten welke binnen de inrichting van TVC worden uitgevoerd hebben betrekking op de inname, sortering, op- en overslag, opbulken en verwerking van afvalstoffen. Binnen de inrichting aan de Fabriekswijk 20 in De Krim vinden de volgende activiteiten plaats:

- inname, op- en overslag en sortering van afvalstoffen;
- zeven van grond;
- verkleinen van snoeihout.

Verder is er nog een kantoor/kantine en een hal voor opslag en onderhoud eigen materieel aanwezig. De inname, sortering, op- en overslag en opbulken van afvalstoffen (zoals bouw en sloopafval,

puin, glas, hout, kunststoffen, snoeihout, tuin- en groen afval, papier, metalen, kabels, afgedankte apparatuur) betreffen afvalstoffen die afkomstig kunnen zijn van:

- eigen bedrijfsactiviteiten (hoveniersbedrijf, grondverzet en sloopwerkzaamheden);
- particulieren;
- bedrijven.

Ingenomen afvalstoffen worden hoofdzakelijk gesorteerd, op- en overgeslagen en opgebult. Ingenomen snoeihout wordt periodiek met behulp van een shredder verkleind. Grond kan (bij voldoende voorraad) binnen de inrichting gezeefd worden m.b.v. een mobiele zeefinstallatie. Hierbij worden stobben, stenen, boomwortels uit de grond gezeefd, zodat schone grond ontstaat.

Eventueel kunnen in overleg met de klant containers bij bedrijven/klanten worden geplaatst. Volle containers worden vervolgens door TVC Recycling De Krim opgehaald. Op de locatie aan de Fabriekswijk wordt dan de inhoud van deze containers uitgesorteerd. De uitgesorteerde afvalstromen worden vervolgens in de daartoe bestemde vakken/containers opgeslagen of los gestort.

Een aangeboden en geaccepteerde partij afval wordt op het buitenterrein gestort. Vervolgens wordt de partij uitgesorteerd naar soort afval. Het sorteren kan handmatig geschieden of met behulp van een kraan. Gemengde partijen worden zodoende uitgesorteerd in een aantal fracties (soorten/kwaliteiten) met het oog op het verkrijgen van nuttig toepasbare deelstromen voor materiaalhergebruik.

Voor de uitvoering van deze activiteiten wordt gebruik gemaakt van een kraan met sorteergrijper, een shovel en een vrachtwagen.

In de aanwezige bedrijfshal vinden de volgende activiteiten plaats:

- opslag eigen materieel/machines en gereedschap;
- onderhoud aan eigen materieel/machines;
- opslag van lood en koper;
- kantoor en kantine (bovenverdieping);
- opslag grond- en hulpstoffen (dieselolietank en gasflessen).

Een deel van de bedrijfshal is ingericht als onderhouds- en herstellwerkplaats voor het eigen materieel/machines. In deze werkplaats worden eigen machines, materieel, voertuigen e.d. geïnspecteerd, onderhouden en hersteld. Het betreft beperkt onderhoud zoals olie bijvullen e.d. Groot onderhoud en grote reparaties vindt plaats bij externe bedrijven.

Het buitenterrein wordt gebruikt voor de volgende bedrijfsactiviteiten:

- op- en overslag, sortering en verwerking van afvalstoffen;
- parkeren/stalling materieel en voertuigen;
- opslag lege containerbakken;
- aftanken diesel.

Verder is er nog een weegbrug aanwezig op het buitenterrein.

Behalve verkeersbewegingen van en naar de inrichting leiden ook werkzaamheden op het terrein tot relevante emissies (stookinstallaties en mobiele werktuigen). Dit zijn met name de verbrandingsprocessen bij motoren van voertuigen en (mobiele) werktuigen die stikstofdioxiden (NOx) naar de lucht emitteren.

Op zowel de verkeers- als de bedrijfsemissies wordt nader ingegaan.

## 2.2. Verkeersemissies (van en naar de inrichting)

Met het uitgangspunt van 15.500 ton aan- en afvoer en gemiddeld 25 ton per vracht.

Er wordt uitgegaan dat 1/4 van de vrachtwagens haalt, 1/4 van de vrachtwagens brengt en 1/2 van de vrachtwagens haalt en brengt. Het totaal aantal vrachtwagens voor 15.500 ton aan- en afvoer komt daarmee op 1240. Dit leidt tot 2480 zware motorvoertuigbewegingen per jaar.

Er zijn circa 50 lichte voertuigbewegingen per etmaal door derden en personeel etc.

Dit leidt tot  $2 \times 50 \times 300 = 30.000$  lichte motorvoertuigbewegingen per jaar.

## 2.3. Verkeersemissies (binnen de inrichtingsgrenzen)

De auto's en vrachtwagens rijden binnen de inrichtingsgrenzen.

Het akoestisch onderzoek van Buro Tideman onderscheidt er 4 rijlijnen:

Type/soort	Bronvermogen LwA, dB(A)	Bron nummer	Aantal rijbewegingen			Snelheid km/u
			dag	avond	nacht	
Vrachtwagens in en uit	102.2	Vw01	20	0	0	10.0
Personenwagens gemeentewerf	90.3	Pw01	30	0	0	10.0
Busjes en pers. wagens zij ingang noord	90.3	Pw02	20	0	0	10.0
Busjes en pers. wagens zij ingang zuid	90.3	Pw03	20	0	0	10.0

Figuur 3 overzicht rijlijnen met vrachtwagen- en personenwagen bewegingen uit akoestisch onderzoek

Omdat voor akoestiek moet worden uitgegaan van een representatieve bedrijfssituatie (RBS), terwijl voor een stikstofdepositieberekening een gemiddelde weekdag maatgevend is, zijn de jaargemiddelde etmaalaantallen uit paragraaf 2.2 gepositioneerd op de rijlijnen.

Voor de lichte motorvoertuigbewegingen is dezelfde verhouding aangehouden :

42,8% voor PW01 en 28,6% voor PW02 en PW03.

Afhankelijk van de rijroute aangegeven in figuur 3 wordt met één beweging wordt bedoeld het komen en het gaan van een voertuig (Vw01 en Pw01) of het komen of gaan van een voertuig (de overige rijlijnen).

Tussen de openbare weg en de parkeerplaats kent het verkeer een lagere gemiddelde snelheid en meer stops per kilometer dan doorstromend verkeer. Om hiermee rekening te houden wordt uitgegaan van 100% stagnatie, waarmee de emissie (gram/km) overeenkomt met de emissiekentallen in gram/km voor 'stagnerend stadsverkeer' met een gemiddelde snelheid van 12 km/h.



## 2.4. Stationair draaien van voertuigen

Tijdens het wegen op de weegbrug draaien de motoren van de vrachtwagens gedurende een lange tijd op een lage belasting c.q. stationair (idle).

### 2.4.1. Stationair draaien t.b.v. laden en lossen

Uit opgave van het bedrijf blijkt dat er gemiddeld 1 uur per etmaal zware motorvoertuigen stationair draaien ten behoeve van laden en lossen (o.a. containers).

er wordt uitgegaan van jaarlijks 300 uur stationair draaien door zware motorvoertuigen.

### 2.4.2. Stationair draaien weegbrug

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de vrachtwagens bij binnenkomst en bij vertrek worden gewogen. Het akoestisch onderzoek gaat uit van een weegduur van 1 minuut per weging. Jaarlijks worden 12.400 zware motorvoertuigen maximaal 2x gewogen (worstcase).

Dit komt overeen met: 42 uur wegen van zware motorvoertuigen.

Worstcase wordt uitgegaan Jaarlijks worden 12.400 zware motorvoertuigen maximaal 2x gewogen (worstcase). Dit komt overeen met: 42 uur wegen van zware motorvoertuigen.

### 2.4.3. rekenwijze

Op grond van de Rekeninstructie “stationaire emissies wegverkeer” (jan 2022)<sup>4</sup> moeten stationaire emissies van wegverkeer berekend worden in situaties waarin voertuigen regelmatig stationair draaien maar geen onderdeel zijn van gewone verkeersbewegingen. Stilstaan voor stoplichten en in files vallen hier dus nadrukkelijk niet onder. Wat hier wel onder valt is stilstaan met draaiende motor op een bouwplaats of eigen terrein. Bijvoorbeeld als tijdens het laden/lossen de motor draait, of tijdens het wachten op het vrijkomen van een losplaats.

De rekeninstructie hanteert een tabel met emissiecijfers<sup>5</sup> die is samengesteld op advies van experts van TNO. Hierbij is aangenomen dat de stationaire emissie van de standaard verkeersklassen die beschikbaar zijn in AERIUS (licht verkeer, middelzwaar-, zwaar vrachtverkeer en busverkeer) gelijk zijn aan de emissie van stagnerend stadsverkeer (snelheid van 12 km/u) voor deze klassen.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai- uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH <sub>3</sub>	NOx	NH <sub>3</sub>
weegbrug vrachtwagens	18	85,00	0,92	1,53	0,02
laden en lossen (containers)	300	85,00	0,92	25,50	0,27

Figuur 4 stationair draaien weegbrug

<sup>4</sup> <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/03/202201-Rekeninstructie-stationaire-emissies-wegverkeer.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/02/202201-Emissiefactoren-voor-de-berekening-stationaire-emissie-wegverkeer.xlsx>

## 2.5. Emissies mobiele werktuigen

TVC zet voor haar activiteiten verschillende mobiele werktuigen in.

### 2.5.1. Rekenwijze m.b.t. mobiele werktuigen

De NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> emissies zijn berekend op basis van de AUB-methode uit TNO rapport R12305<sup>6</sup> conform de meest recente Instructie gegevensinvoer Aeries Calculator 2021.1 (juni 2022) van het Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van Bij12 (verder genoemd: de instructie) en het Handboek "Werken met AERIUS Calculator Versie 2022" dat grotendeels de eerder verschenen AERIUS factsheets, leeswijzers en handleidingen waar naar wordt verwezen in deze instructie vervangt.

Het dieselverbruik is door het bedrijf /fabrikant aangeleverd.

AdBlue wordt enkel gebruikt in dieselmotoren voorzien van een SCR. Voor het inschatten van het verwachte aantal liter kan uitgegaan worden van het normale AdBlue-gebruik dat door TNO gegeven wordt<sup>4</sup>. Voor Stage IV en V werktuigen is dit 6% van het dieselverbruik. Voor Stage IIIb is dit 3% van het dieselverbruik.

### 2.5.2. Uitgangspunten werktuigen

Voor de bronnen die niet elektrisch worden aangedreven volgt een korte uiteenzetting van de gehanteerde uitgangspunten om de NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> emissies te bepalen.

Op basis van de aangevraagde capaciteit heeft TVC een inschatting gemaakt van het aantal uren per jaar dat het werktuig kan worden ingezet.

shovel : TVC werkt met een Ahlman 3ton shovel met 70 kW uit het jaar 2010, die voldoet aan de emissienormen STAGE IIIa. TVC gaat uit dat deze laadschop gemiddeld 2 uur per dag, 300 dagen per jaar wordt ingezet (600 uur).

mobiele kraan: TVC werkt met een Rupskraan Kubota 2T van 65 kW uit het jaar 2008, die voldoet aan de emissienormen STAGE IIIA. TVC gaat uit dat deze kraan gemiddeld 2 uur per dag, 300 dagen per jaar wordt ingezet (600 uur).

Houtverkleiner: TVC huurt incidenteel een Houtverkleiner Crambo 6200 direct van 429 kW uit het jaar 2014 of nieuwer die voldoet aan de emissienormen STAGE IV. TVC gaat uit dat deze houtverkleiner niet meer dan 12 dagen 8 uur per dag wordt ingezet (96 uur).

Grondzeef: TVC werkt met een Grondzeef LUBO van 30 kW uit het jaar 2002, die voldoet aan de emissienormen STAGE II. TVC gaat uit dat deze grondzeef op jaarbasis niet meer dan 84 uur wordt ingezet (84 uur).

### totaaloverzicht

In de onderstaande tabellen is de berekening van de emissie van mobiele werktuigen weergegeven.

type apparaat / werktuig (mobiel)	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NO <sub>x</sub>	NH <sub>3</sub>
Shovel Ahlman 3T	diesel	600	≥2010	70	STAGE IIIA	6,0	3600	0	75,0	0,0
Rupskraan Kubota 2T	diesel	600	≥2008	65	STAGE IIIA	8,0	4800	0	99,0	0,0
Houtverkleiner Crambo 6200	diesel	96	≥2014	429	STAGE IV	25,0	2400	144	13,4	0,6
Grondzeef LUBO	diesel	84	≥2002	30	STAGE II	8,0	672	0	20,6	0,0
<b>totaal</b>									<b>208,0</b>	<b>0,6</b>

Figuur 5 overzicht mobiele werktuigen

<sup>6</sup> TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> uitstoot van mobiele werktuigen



### 3. Aeries berekeningen

#### 3.1. Uitgangspunten

Met Aeries Calculator zijn de eerder genoemde emissiebronnen gemodelleerd.

- De bedrijfskavel is gemodelleerd als oppervlaktebron.
  - De weegbrug is gemodelleerd als punt.
  - Conform de rekeninstructie 'Stationaire emissies wegverkeer' is het stationair draaien van wegverkeer gemodelleerd onder de sector 'Anders'. waarbij de emissie NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> met de hand zijn ingevuld en de overige kenmerken op de default waarden blijven staan.
  - Het wegverkeer op de openbare weg is gemodelleerd als lijnbron. Bij verkeersstromen tussen de openbare weg en de parkeerplaats is uitgegaan van 100% stagnatie (zie 2.1.3).
  - De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de "Instructie gegevensinvoer voor AERIU Calculator 2021.1", (versie 1 juni 2022)
- Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Hierbij worden 2 situaties onderscheiden, projecten met of zonder netwerkeffect. Infrastructurele projecten of projecten die ook aanpassingen aan de infrastructuur vereisen, leiden veelal tot netwerkeffecten, zoals het aanleggen of aanpassen van een weg (waarmee beoogt wordt de routing van het verkeer of de scheepvaart te bevorderen of te wijzigen) en projecten van zeer grote omvang, zoals woonwijken, grote industriecomplexen of nieuwe (lucht)havens.

- Voor (kleinere) projecten zonder netwerkeffecten, zoals het onderhavige, geldt dat het aan- en afvoerende verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld als wordt voldaan aan de onderstaande twee criteria genoemd
  1. Het verkeer door het voornemen onderscheidt zich hier door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt.
  2. De verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (per etmaal) dat door het voornemen wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State accepteert deze afbakening van 'heersende verkeersbeeld' bij stikstofonderzoek voor dergelijke projecten <sup>7</sup>.
    - Het komende en vertrekkende verkeer rijdt via de Fabriekswijk naar de Hoofdweg. Op de Hoofdweg onderscheidt zich hier door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer.
    - Op de Fabriekswijk is de verkeersintensiteit gering. Op de Hoofdweg daarentegen rijden ter hoogte van het bedrijf gemiddeld circa 3378 auto's (incl. busjes) en 690 (vrachtwagens (incl. bussen)<sup>8</sup>.  
De verkeersgeneratie in de aanlegfase en de gebruiksfase op de Hoofdweg verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Op de Hoofdweg wordt voldaan aan het 2<sup>e</sup> criterium.

Het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld als het op de Hoofdweg rijdt.

<sup>7</sup> <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@125393/201804031-4-r1/>

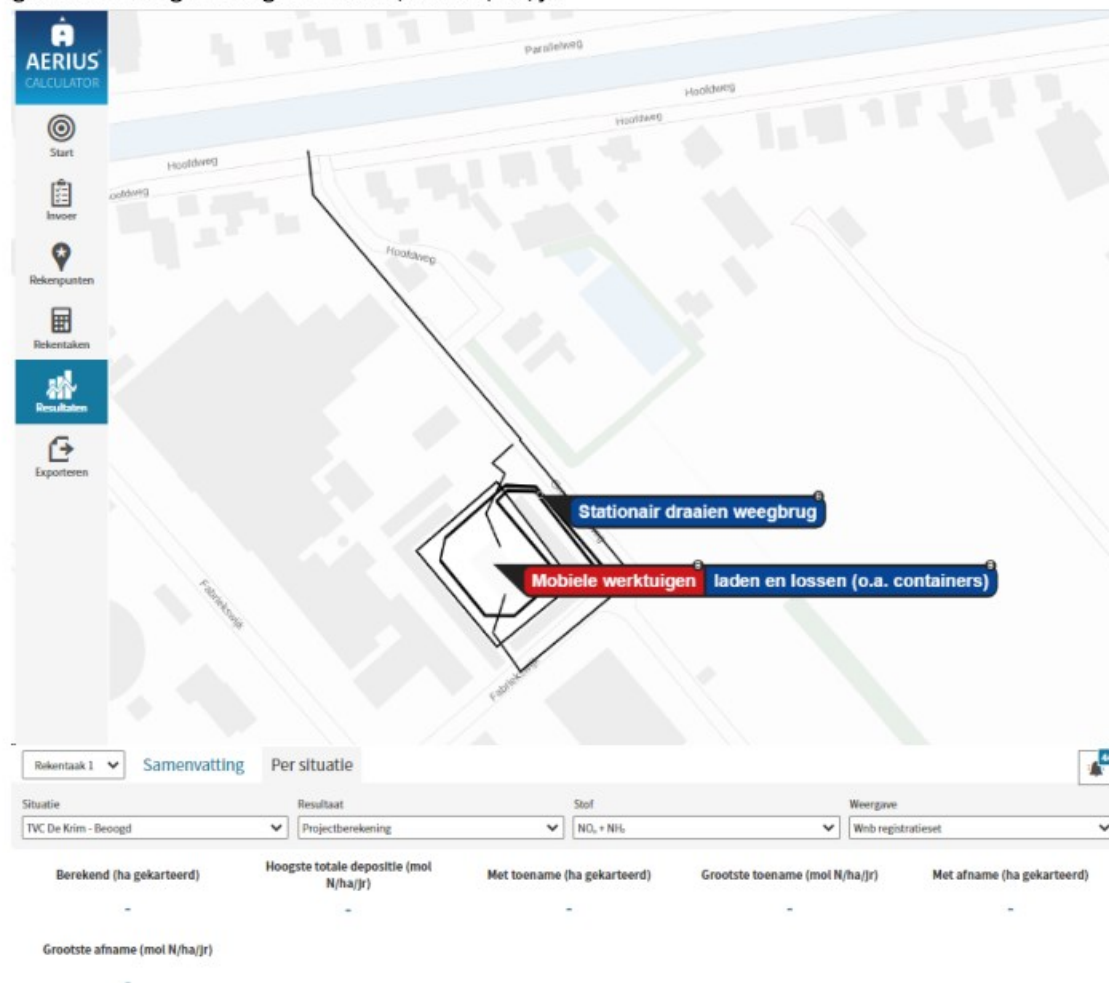
<sup>8</sup> Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit, <https://www.cimlk.nl/>

### 3.2. Rekenjaar

Uitgangspunt is dat de depositiebijdrage inzichtelijk wordt gemaakt voor het jaar waarvoor de depositie het hoogst is. Door de technologische ontwikkelingen en milieuregelgeving nemen de emissies van o.a. wegverkeer met de jaren af. De verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd voor 2023.

### 3.3. Rekenresultaten

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2022 blijkt dat ten gevolge van het bedrijf de depositietoename op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.



Figuur 6 rekenresultaten Aeries Calculator

Voor gedetailleerde informatie over invoer en rekenresultaten wordt verwezen naar de met AERIUS gegenereerde rapportage (PDF) die als separate bijlage bij dit memo is gevoegd.



#### 4. Conclusies

In opdracht van Guichelaar Grondwerk BV heeft Langelaar Milieuadvies onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten van TVC recycling gelegen aan de Fabriekswijk 20 in De Krim.

Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van mobiele werktuigen als verkeersbewegingen van en naar de inrichting niet leidt tot een stikstofdepositietoename die groter is dan 0,00 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden.

Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Voor het project geldt geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstofdepositie.