

REACTIE OP ADVIES LUCHT/STIKSTOFDEPOSITIE

Kenmerk: D2023-05-004282, d.d. 14 november 2023

Opmerkingen uit advies

Opmerking 1

Nieuwe Aerius versie na 6 november 2023

Wegens een fout in de nieuwe Aerius versie 2023 dienen alle berekeningen die zijn uitgevoerd sinds de actualisatierelase (7 oktober 2023), opnieuw te worden uitgevoerd met de huidige versie 2023.0.1, welke is vrijgegeven op 6 november. Dit geldt ook voor de Aeriusberekening voor dit project.

Opmerking 2

Het is onduidelijk of er rekening is gehouden met het stationair draaien van mobiele werktuigen. Dit dient toegelicht en/of aangepast te worden.

Opmerking 3

Voor het manoeuvreren en langzaam rijden op het terrein dient rekening gehouden te worden met het file percentage van 100% tenzij een ander percentage onderbouwd kan worden. De opsteller kan er ook voor kiezen om het wegtype te modelleren naar 'binnen bebouwde kom (stagnerend)'. Hierin zit het filepercentage van 100% in verwerkt.

Ook bij het rijden over de openbare weg kan sprake zijn van enige congestie. Hiermee dient in de Aeriusberekening rekening te worden gehouden.

Opmerking 4

Het verkeer dient ingevoerd te worden tot daar waar dat opgaat in het heersende verkeersbeeld. In de regel is dit het geval wanneer het verkeer slechts enkele procentpunten uitmaakt van de heersende intensiteit. De rijlijn dient gemodelleerd te worden tot daar waar het verkeer nog maximaal 5% (per voertuigcategorie) uitmaakt van de heersende intensiteit. De verkeersintensiteit op de openbare weg ter plaatse bedraagt volgens de opsteller 6.941 lichte voertuigen en 320 vrachtwagens per etmaal. Met 23 vrachtwagens per dag geeft dit meer dan 5%. Dit dient nader aangepast te worden. De verkeersintensiteit kan worden opgevraagd bij de gemeente of worden bepaald aan de hand van CIMLK: [Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit \(cimlk.nl\)](https://www.cimlk.nl). De uitdraai hiervan (van de gemeente of CIMLK) dient toegevoegd te worden als bijlage in het rapport.

Opmerking 5 ter informatie

De emissie van de verwarmingsketel is berekend aan de hand van het TNO-rapport 'Update NOxemissiefactoren klein vuurhaarden – glastuinbouw en huishoudens' rapport met kenmerk TNO 2014 R10584, 31 maart 2014. Het is echter niet meer gebruikelijk om de emissie van de verwarmingsketel op deze manier te berekenen.

Voor de berekening van de emissie van de verwarmingsketel wordt verwezen naar de handreiking van BIJ12 hoofdstuk 5 'Sector industrie en energie' (blz. 30) van de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023 ([Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2023.pdf \(bij12.nl\)](#)). De door de opsteller berekende emissie van de verwarmingsketel betreft echter hetzelfde voor zowel de referentiesituatie als de beoogde situatie. Hierbij zal dit per saldo geen verschil opleveren in resultaat. Het hoeft derhalve niet aangepast te worden.

Advies

Het advies luidt, samengevat:

- De opmerkingen 1 t/m 4 doorgeven aan de aanvrager en hem in de gelegenheid stellen het stikstofdepositierapport en de bijbehorende Aeriusberekeningen op die punten aan te passen/aan te vullen.
- Opmerking 5 enkel ter informatie doorgeven aan de aanvrager.

Reactie op opmerkingen

Opmerking 1

Er is een nieuwe berekening gemaakt met de actuele versie van Aerijs Calculator.

Opmerking 2

Mobiele werktuigen worden uitgeschakeld indien ze niet worden gebruikt, er is dus niet of nauwelijks sprake van stationair draaien van mobiele werktuigen. Het eventueel stationair draaien van mobiele werktuigen is verdisconteerd in de bedrijfsduur die is aangehouden in de stikstofberekening. Dit is overeenkomstig de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS-Calculator (zie paragraaf 8.1.1 onder het kopje 'draaiuren').

Opmerking 3

Over de modellering van de berekening kan in zijn algemeenheid het volgende worden opgemerkt. Voor de revisie situatie is de stikstofberekening uitgevoerd met worst-case uitgangspunten, zodat sprake is van een overschatting van de stikstofemissie (wanneer je bijv. kijkt naar het aantal vrachtwagens dan komen er niet elke werkdag 20 vrachtwagens, dus jaargemiddeld komt het aantal lager uit dan wat nu is aangehouden, dit geldt ook voor de bedrijfsduur van mobiele werktuigen, deze zal jaargemiddeld ook wat lager uitpakken dan nu is aangehouden). Voor de referentiesituatie(s) is gerekend met best-case uitgangspunten zodat er eerder sprake is van een onderschatting van de stikstofemissie (zo geldt voor de referentiesituatie een inzet van mobiele werktuigen van 4 tot 6 uur per week en is er (best-case) gerekend met 4 uur). Eventuele randverschijnselen zijn dan verdisconteerd in deze worst-case/best-case benadering. De modellering is hiermee voldoende robuust.

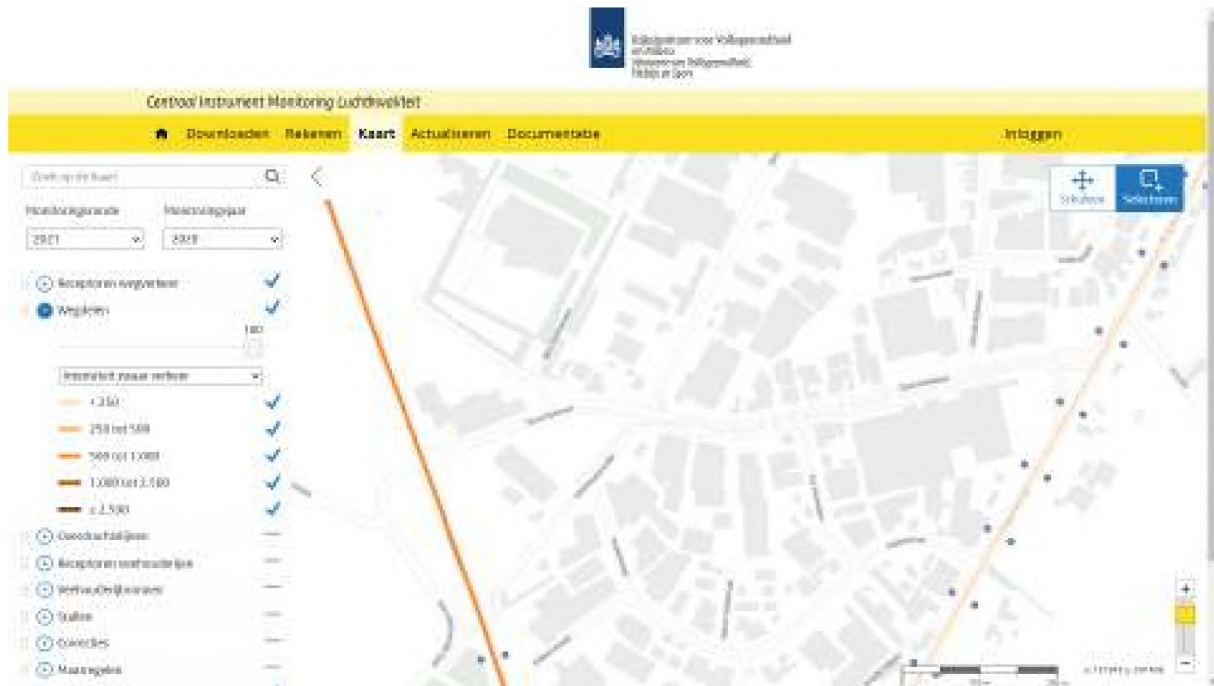
Voor het rijden van verkeer binnen de inrichting geldt dat een worst-case rijroute is gemodelleerd (rondrit) die niet door alle vrachtwagens volledig wordt afgelegd. Daarnaast is (zoals hierboven aangegeven) voor de revisie situatie geen correctie voor weekdaggemiddelde toegepast. Hiermee zijn emissies voor manoeuvreren/langzaam rijden reeds verdisconteerd in de modellering. Er is hier sprake van lage verkeersaantallen waarbij geen sprake is van filevorming op het terrein.

In de nu aangepaste berekening is in alle situaties voor al het verkeer het snelheidstype normaal verkeer gehanteerd. Dit snelheidstype omvat een redelijke mate van congestie. Dit is een passende (worst-case) uitgangspunt voor de verkeerssituatie van Stokkermans.

Aldus geldt dat de emissies van verkeer worst-case, en voldoende robuust, zijn gemodelleerd.

Opmerking 4

Het CIMLK bevat geen gegevens over verkeerintensiteiten op de Tivoortsebaan (zie afbeelding hieronder en bijgevoegde uitdraai van het via CIMLK verkregen csv-bestand).



Nu het CIMLK geen informatie bevat mag worden verwacht dat de gemeente geen (actuelere) informatie heeft over verkeersintensiteiten op de Tijnvoortsebaan dan nu is vermeld in de notitie.

Om tegemoet te komen aan de opmerking is de rijroute voor vrachtverkeer op de openbare weg verlengd van 100 meter naar 150 meter. Deze lengte komt overeen met de vuistregel voor vrachtverkeer die door de Provincie Gelderland wordt gehanteerd en ook elders wordt gebruikt. Hiermee is de bijdrage van vrachtverkeer op de openbare ruimschoots worst-case gemodelleerd.

Opmerking 5

Hier werd geen aanpassing verlengd en de berekening is hierop dan ook niet aangepast.