

**datum** 8 mei 2023  
**aan** Robben Non Ferro Recycling  
**van** Antea Group  
**projectnummer** 0472027.100  
**project** Vergunning Robben Recycling  
**betreft** Stikstofdepositie bouwfase Robben Metaalrecycling  
**bijlage** AERIUS-berekening met kenmerk S18LGkGsHqd8

## 1. Inleiding

Robben Non Ferro Recycling B.V. (vanaf nu: Robben) is een onderneming gespecialiseerd in de verwerking van non-ferro metalen en metaalhoudende afvalstoffen ten behoeve van hergebruik van de afzonderlijke metalen. De locatie waarbij het non-ferro metaal wordt verwerkt is gelegen aan de Magnesiumweg 9 te Wolvega. In figuur 1.1 is de ligging van de inrichting in haar omgeving zichtbaar.

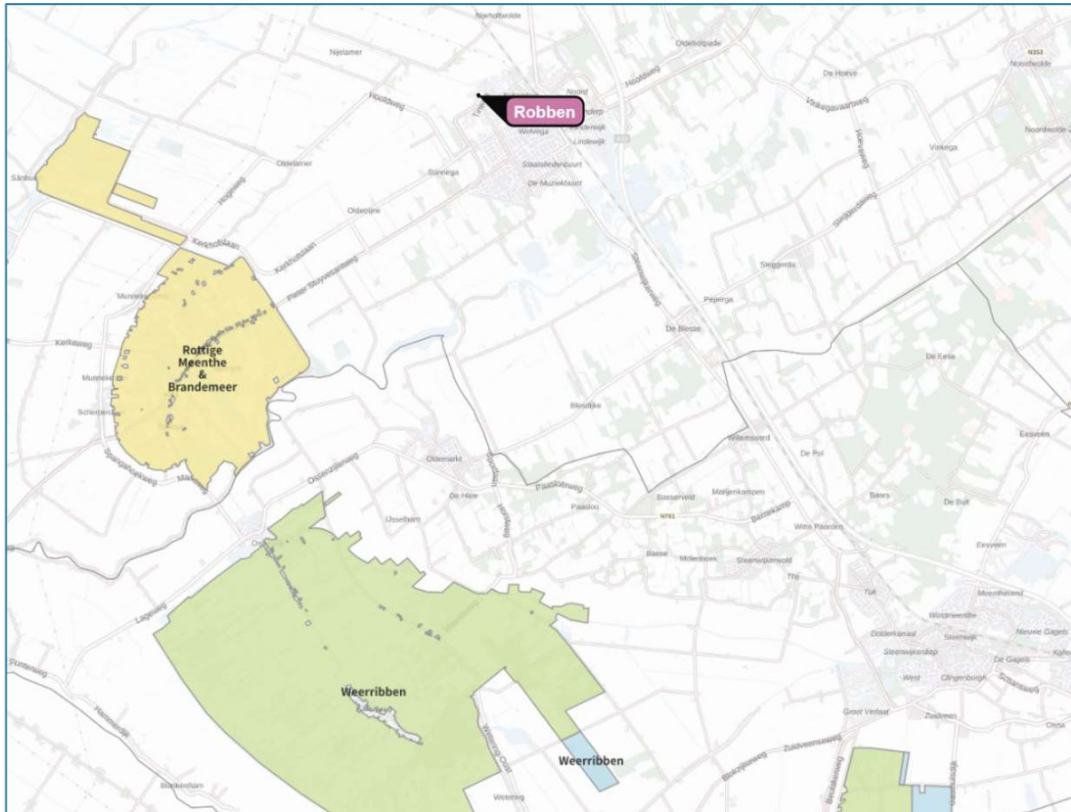


Figuur 1.1: Ligging van de inrichting in haar omgeving [bron: gisconnect.anteagroup.nl].

Robben is voornemens om een nieuwe bedrijfshal te realiseren zodat materiaal overdekt opgeslagen kan worden. De gebruiksfase is al eerder berekend en is onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning Milieu.

De bouwphase heeft mogelijk invloed op de emissies van de voor stikstofdepositie relevante stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ) en ammoniak ( $\text{NH}_3$ ) ten opzichte van de huidige bedrijfsvoering. Dit kan leiden tot verzuring en vermeting in Natura 2000-gebieden. Op grond van de Wet natuurbescherming is het verboden zonder vergunning een project uit te voeren dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied (art. 2.7). Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State die de bouwvrijstelling ontkracht, dient het effect van de emissie van de voor stikstofdepositie relevante stoffen stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ) en ammoniak ( $\text{NH}_3$ ) die bij de bouw vrijkomen te worden bepaald.

Voor de beeldvorming is de ligging van de inrichting ten opzichte van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Ligging van de inrichting ten opzichte van Natura 2000-gebieden [bron: AERIUS Calculator].

Het dichtstbijzijnde Nederlandse Natura 2000-gebied met voor stikstof gevoelige habitattypen betreft *Rottige Meenthe & Brandmeer* gelegen op een afstand van circa 5,6 kilometer van de inrichtingsgrens, en *Weerribben* op een afstand van circa 8,2 km van de inrichtingsgrens.



## 2. Wettelijk kader

Binnen de Europese Unie worden de belangrijkste leefgebieden van de meest bedreigde en waardevolle soorten en habitattypen aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze Natura 2000-gebieden moeten samen een Europees ecologisch netwerk vormen om de achteruitgang van de biodiversiteit te keren. De juridische basis voor dit netwerk zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die in Nederland zijn vertaald in de Wet natuurbescherming (Wnb). Per gebied zijn voor de soorten en habitattypen instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Dit kunnen behouds- of uitbreidings-/verbeteringsdoelstellingen zijn.

### 2.1 Wet natuurbescherming

Het onderdeel gebiedsbescherming binnen de Wet natuurbescherming biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura 2000-gebieden en de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden. Het kan daarbij zowel activiteiten binnen als buiten het betreffende Natura 2000-gebied betreffen. Het regime voor Natura 2000 kent een zogenaamde externe werking, waardoor ook moet worden gezien of activiteiten buiten het Natura 2000-gebied, negatieve effecten kunnen hebben op de daarvoor vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen. Het is verplicht om projecten te beoordelen op de gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Voor projecten geldt een vergunningsplicht als het project een significant gevolg kan hebben voor een Natura 2000-gebied (art. 2.7 lid 2, Wnb).

### 2.2 Onderzoek naar significante gevolgen

Bij projecten in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied dient in een oriënterende fase (voortoets) onderzocht te worden of de ontwikkeling een significant (negatief) gevolg op het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant gevolg heeft, dient meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart gebracht te worden wat de effecten van de activiteit kunnen zijn.

Deze laatste analyse heet een 'passende beoordeling'. Wanneer uit de passende beoordeling (bijvoorbeeld na het nemen van maatregelen, extern salderen of ecologisch beoordelen) alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen significant gevolg heeft, staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) niet in de weg.

### 2.3 Saldering

Het is vaste rechtspraak van de Afdeling (Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) dat voor de vraag of een ontwikkeling significante gevolgen kan hebben, onder voorwaarden een vergelijking mag worden gemaakt tussen de gevolgen van de beoogde situatie en de gevolgen van de situatie voorafgaand aan die beoogde situatie (binnen het projectgebied). Dit wordt ook wel intern salderen genoemd.

De situatie voorafgaand aan de beoogde situatie wordt de referentiesituatie genoemd. Voor een project geldt dat de referentiesituatie de vigerende natuurtoestemming is. Bij het ontbreken daarvan gelden de activiteiten ten tijde van de Europese referentiedatum<sup>1</sup> van de betreffende Natura 2000-gebieden. Indien deze sinds de referentiedatum lager vergund zijn, dan telt de laagst vergunde situatie.

Saldering is ook mogelijk met een verdwijnende of afnemende stikstofbron buiten het projectgebied. Dit wordt extern salderen genoemd. In tegenstelling tot intern salderen is bij extern salderen altijd een passende beoordeling en een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming benodigd.

<sup>1</sup> Dat is de datum waarop het Natura 2000-gebied is aangemeld bij de EU.

## 2.4 Toetsing stikstofdepositie

Als een ontwikkeling op zichzelf niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ( $> 0,00$  mol N per hectare per jaar), dan is op grond van objectieve gegevens uitgesloten dat de ontwikkeling qua stikstofdepositie significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied heeft. Het project is dan vanwege stikstofdepositie niet vergunningplichtig op grond van de Wet natuurbescherming.

Als een ontwikkeling op zichzelf leidt tot een toename van stikstofdepositie, maar vergeleken met de referentiesituatie er geen toename is van stikstofdepositie, dan zijn er eveneens geen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden en is ook dan het project niet vergunningplichtig. In de twee genoemde situaties staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) dan niet in de weg.

## 2.5 Rekenprogramma AERIUS Calculator

De stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied kan berekend worden met behulp van het verplicht te gebruiken rekenprogramma AERIUS Calculator (2022.1). Van elke te berekenen situatie wordt een model gemaakt met invoergegevens waarmee vervolgens de berekening wordt uitgevoerd. Op basis van de invoer bepaalt het rekenprogramma AERIUS Calculator zelf de correcte berekening van de bijdrage ten opzichte van de referentiesituatie, indien aanwezig. Tevens bepaalt zij zelf de rekenpunten binnen de Nederlandse Natura 2000-gebieden. De bijdrage aan de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden wordt berekend ter plaatse van voor stikstofgevoelige habitats.

### 3. Uitgangspunten

Het voornemen wordt gerealiseerd op het terrein binnen de inrichtingsgrenzen van Robben. De bouwfase heeft een duur van circa 10 weken.

Activiteiten in de bouwfase met NO<sub>x</sub>- en/of NH<sub>3</sub>-emissies betreffen:

- Vervoersbewegingen op het terrein van de inrichting en over de weg van personenauto's (licht verkeer);
- Vervoersbewegingen op het terrein van de inrichting en over de weg van vrachtwagens (zwaar vrachtverkeer);
- De inzet van mobiele werktuigen op het terrein van de inrichting.

In onderstaande paragrafen zijn de uitgangspunten met betrekking tot de modellering van de stikstofemissiebronnen in AERIUS beschreven. De berekening is uitgevoerd AERIUS Calculator versie 2022.1. Voor het rekenjaar is 2023 aangehouden, omdat dit rekenjaar het eerst mogelijke jaar van besluitvorming is.

#### 3.1 Vervoersbewegingen

Tijdens de bouwfase zullen dagelijks diverse lichte en zware motorvoertuigen van en naar de inrichting rijden. Deze voertuigen rijden zowel op de openbare weg als op het eigen terrein. Het gaat daarbij om personenauto's van onder andere personeel en bezoekers, alsmede zware vrachtwagens voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen. In onderstaande tabel zijn de vervoersbewegingen per vervoerstype opgenomen zoals door de aannemer aangeleverd.

Tabel 3.1: Totaal aantal vervoersbewegingen per jaar

Vervoer	Aantal voertuigen [per jaar]	Aantal bewegingen [per jaar]
Lichte motorvoertuigen (personenwagens)	38	76
Zware motorvoertuigen (zware vrachtwagens)	15	30

Het verkeer is gemodelleerd als lijnbron binnen de bronsector 'Wegverkeer'. Voor het verkeer buiten het terrein van de inrichting is het wegtype 'Buitenwegen' aangehouden. Het verkeer buiten de inrichting is gemodelleerd over de Titaniumweg, via de Tinweg tot het kruispunt met de N351. Uitgangspunt is dat het verkeer bij het bereiken van het kruispunt met de N351 is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Voor het verkeer op het terrein van de inrichting is het wegtype 'Binnen bebouwde kom' met 100% stagnatie aangehouden. Hiermee komen de emissiefactoren overeen met het snelheidstype 'stagnerend stadsverkeer' wat leidt tot een berekening met de hoogste emissiefactoren. Hierdoor wordt rekening gehouden met het manoeuvreren van het verkeer en het laden- en lossen van vrachtwagens op het terrein van de inrichting.



## 3.2 Mobiele werktuigen

Voor de emissieberekening van mobiele werktuigen in AERIUS moeten de volgende gegevens worden ingevoerd:

- Stage- en vermogensklasse;
- Totaal brandstofverbruik [liter/jaar];
- Totaal aantal draaiuren [uur/jaar];
- Totaal AdBlue verbruik [liter/jaar].

De stage- en vermogensklasse van de verschillende mobiele voertuigen zijn gebaseerd op de aangeleverde gegevens van de opdrachtgever.

Voor het bepalen van het brandstofverbruik is gebruik gemaakt van de TNO-Excelsheet welke beschikbaar is gesteld op de AERIUS-website<sup>2</sup>, waarin het gemiddelde brandstofverbruik voor mobiele werktuigen is opgenomen voor bepaalde vermogens en bouwjaar. Het brandstofverbruik is tevens afhankelijk van het belastingpercentage welke eveneens voor de verschillende mobiele werktuigen is verkregen via de TNO-publicatie<sup>3</sup>.

Voor sommige mobiele werktuigen is sprake van de toepassing van een *Selective Catalytic Reduction* (SCR) als NO<sub>x</sub>-emissie reducerende technologie. Bij een SCR wordt gebruik gemaakt van AdBlue, wat een oplossing van ureum betreft. Het ureum wordt omgezet in ammoniak (NH<sub>3</sub>), wat met NO<sub>x</sub> reageert. Doordat niet alle NH<sub>3</sub> reageert met NO<sub>x</sub>, treedt een restemissie van NH<sub>3</sub> op. Wanneer wordt aangegeven dat sprake is van een AdBlue verbruik<sup>4</sup>, wordt rekening gehouden met deze NH<sub>3</sub>-restemissie.

In tabel 3.2 zijn de gegevens die in AERIUS zijn ingevoerd weergegeven.

Tabel 3.2: Brongegevens van de mobiele werktuigen

Mobiel werktuig	Aantal	Totaal aantal Draaiuren	Belasting	Stage-klasse	Bouwjaar	Vermogen	Brandstofverbruik	AdBlue verbruik
[-]	[-]	[uur/jaar]	[-]	[-]	[-]	[kW]	[l/jaar]	[l/jaar]
Hoogwerkers dakbedekking	2	128	36,70%	Stage-IV	2015	70	964	57
Kraan dakbedekking	1	48	38,00%	Stage-IV	2015	200	1.018	61
Hoogwerkers staalconstructie	12	96	36,70%	Stage-IV	2015	50	532	-
Kraan staalconstructie	6	48	36,70%	Stage-IV	2015	250	1.266	75

De NO<sub>x</sub>- en NH<sub>3</sub>-emissies van de mobiele werktuigen zijn vervolgens in AERIUS bepaald met behulp van de bronsector 'Mobiele werktuigen' waarbij NO<sub>x</sub>- en NH<sub>3</sub>-emissies automatisch worden berekend bij het invullen van de gegevens uit tabel 3.2.

Alle mobiele werktuigen zijn als een vlakbron gemodelleerd over het terrein van de inrichting op de locatie waar deze zich begeven ten behoeve van de bouwphase. De standaard bronmerken voor mobiele werktuigen in AERIUS zijn aangehouden.

<sup>2</sup> Mobiele werktuigen - stage klasse categorieën | AERIUS.

<sup>3</sup> Ligterink, N.E., Dellaert, S. & van Mensch, P. (10 december 2021), *AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> uitstoot van mobiele werktuigen*, TNO 2021 R12305.

<sup>4</sup> Voor de mobiele werktuigen die voldoen aan Stage IV/V en de bijbehorende vermogensklasse is een AdBlue verbruik 6% van toepassing.

## 4. Conclusie

Robben is voornemens een nieuwe bedrijfshal te realiseren. Gedurende de bouwfase komen er emissies van de voor stikstofdepositie relevante stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ) en ammoniak ( $\text{NH}_3$ ) vrij. Derhalve is de invloed van deze emissies op de stikstofdepositie bepaald met behulp van het door de overheid verplicht gestelde programma AERIUS Calculator versie 2022.1. De invoergegevens en het resultaat van de berekening zijn vastgelegd in een pdf-bestand met het kenmerk Rb9dmdH6VizG welke is opgenomen in bijlage 1 van deze memo.

Uit de AERIUS-berekening volgt dat er geen sprake is van een bijdrage in de stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol N per hectare per jaar. Hiermee kunnen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden door de bouwfase worden uitgesloten en hoeft geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.

## Bijlage 1, Berekening bouwfase

AERIUS-berekening met kenmerk: Rb9dmdH6VizG.



## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

### **J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen