

**Notitie / Memo**

**HaskoningDHV Nederland B.V.  
Industry & Buildings**

Aan: [REDACTED] (Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant)  
Van: [REDACTED] (Royal HaskoningDHV) namens Politieacademie  
Datum: 28 juni 2024  
Kopie: [REDACTED]  
Ons kenmerk: BH4329-N002-20240621  
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Aanvullende informatie aanvraag omgevingsvergunning (revisie)  
Politieacademie**

---

Geachte [REDACTED] [REDACTED]

Op 10 november 2022 heeft u aan Politieacademie Ossendrecht (verder Politieacademie) een brief (kenmerk: D2022-10-002305) gestuurd met een verzoek om aanvullende gegevens. Het verzoek heeft betrekking op de aanvraag omgevingsvergunning (revisie), geregistreerd onder het kenmerk OLO 6886589. Deze aanvraag is ingediend op 8 juli 2022 voor het veranderen van een inrichting (revisie) aan de Pannenhoef 19 te Ossendrecht.

Op 7 juli 2023 en op 19 oktober 2023 heeft de Politieacademie reeds aanvullende informatie verstrekt naar aanleiding van uw brief van 10 november 2022. Niet alle vragen uit deze brief waren daarin beantwoord en daarom wordt in voorliggend memo nader ingegaan op het verzoek om de resterende aanvullende informatie van de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant namens de gemeente Woensdrecht.

Onderstaand zijn de punten die dienen te worden aangevuld of verduidelijkt cursief (soms samengevat) weergegeven met daaronder een reactie namens Politieacademie in het **rood**.

**Geluid**

*Onderdeel van de aanvraag is een rapportage van een akoestisch onderzoek. Deze rapportage is beoordeeld en gaf aanleiding tot het maken van opmerkingen/het stellen van vragen inzake toetsingskader, modellering en diverse andere zaken.*

**Reactie namens Politieacademie:**

In overleg met bevoegd gezag is besloten om een onderzoek door TNO te laten uitvoeren voor de geluidbelasting door het oefenen met vuurwapens en explosieven. De eerste resultaten van dat onderzoek zijn ook al doorgesproken met bevoegd gezag. Dit TNO onderzoek is als bijlage 18 toegevoegd aan de aanvraag.

Er staat op het document dat het een conceptversie is, maar deze versie dient te worden beschouwd en beoordeeld als definitieve versie aangezien de uitgangspunten en conclusies niet zullen wijzigen. De eindversie kan pas in juli 2024 worden opgeleverd.

Vanwege het TNO onderzoek is het initiele geluidsonderzoek van Royal HaskoningDHV aangepast. Al de activiteiten omtrent vuurwapens en explosieven zijn daaruit verwijderd. Deze rapportage behandelt derhalve het door de inrichting veroorzaakte geluid dat is aan te merken als "industrielawaai". Dit

aangepaste geluidsonderzoek is als bijlage 5 (versie 2) bij de aanvraag gevoegd en deze vervangt het eerder ingediende geluidsonderzoek, d.d. 1 juni 2022.

#### **Lucht**

1. *In het luchtkwaliteitsrapport ontbreekt een volledige uitdraai van de invoergegevens en rekenresultaten van Geomilieu. Deze dient alsnog aangeleverd te worden in het rapport ter controle van de invoergegevens.*
2. *De NOx emissie voor de voertuigen/voertuigbewegingen en laden en lossen van vrachtwagens komen niet overeen met hetgeen wat in het stikstofdepositierapport is aangegeven. Deze dienen met elkaar in overeenstemming te worden gebracht. Dit dient nader te worden aangepast/toegelicht.*
3. *In het luchtkwaliteitsonderzoek ontbreekt een overzicht/plattegrond waarbij zowel de emissiepunten als toetsingspunten worden weergegeven. Deze dient nog aangevuld te worden in het rapport.*
4. *Het is onduidelijk hoe de emissie van de stookinstallaties zijn berekend en hoe de opsteller komt aan het rookgasdebiet. Dit dient nader te worden uitgewerkt in het luchtkwaliteitsrapport.*

#### **Reactie namens Politieacademie:**

1. De volledige uitdraai is in de nieuwe versie van het luchtkwaliteitsrapport opgenomen. Het aangepaste luchtkwaliteitsrapport is als bijlage 8 (versie 2) bij de aanvraag gevoegd en deze vervangt het eerder ingediende luchtkwaliteitsrapport, d.d. 16 mei 2022.
2. De NOx emissies in het luchtkwaliteitsrapport en stikstofdepositieonderzoek zijn in overeenstemming gebracht. Het luchtkwaliteitsrapport is in het punt hierboven reeds beschreven. Het stikstofdepositieonderzoek is als bijlage 9 (versie 2) bij de aanvraag gevoegd en deze vervangt het eerder ingediende stikstofdepositieonderzoek, d.d. 28 april 2022.
3. Een plattegrond is toegevoegd aan het luchtkwaliteitsonderzoek.
4. De emissies van de stookinstallaties worden als volgt bepaald: het jaarlijks brandstofverbruik van de cv-installatie wordt bepaald door de energie-inhoud van het aardgas te delen door de energiebehoefte van de cv-ketel op jaarbasis. Vervolgens wordt het rookgasvolume bepaald door het brandstofverbruik te vermenigvuldigen met het stoichiometrisch rookgasvolume. De bepaling van het stoichiometrisch rookgasvolume is te vinden op Infomil en is voor aardgas  $7,6051 \text{ Nm}^3 \text{ rookgas} / \text{Nm}^3 \text{ aardgas}$ . Het rookgasvolume is vervolgens gecorrigeerd voor een standaard zuurstofpercentage van een stookinstallatie gestookt op aardgas met soortgelijk vermogen (3% zuurstof). De warmte-inhoud is aan de hand van het rookgasdebiet berekend conform het Nieuw Nationaal Model. Er wordt een temperatuur van 100 graden aangehouden voor de rookgassen. Bovenstaande is in het luchtkwaliteitsonderzoek nader uitgelegd.

#### **Wet natuurbescherming**

*In het rapport is een toetsing op buitenlandse Natura 2000-gebieden ten onrechte achterwege gebleven.*

#### **Reactie namens Politieacademie:**

*In de aangepaste versie van het stikstofdepositierapport zijn ook de gebieden in België mee genomen.*

#### **Emissiebepaling stationaire bronnen en modellering verkeer**

*Bij het invoeren van de stookinstallaties is gebruik gemaakt van ongeforceerde emissie. Stookinstallaties hebben een emissiepunt waar geforceerd na een verbranding rookgassen doorheen geleid worden. Logisch is dan ook dat hierbij in Aeries de optie geforceerde emissie gebruikt wordt. Er is geen onderbouwing gegeven waarom er voor ongeforceerde emissies gekozen is. Daarnaast is onbekend waar het rookgasdebiet en de warmte inhoud op gebaseerd zijn. Als gekeken wordt naar het totale jaarlijkse gasverbruik en de totale emissievracht van de stookinstallaties lijkt deze ook hoger te liggen dan gebruikelijk bij de gebruikte emissiefactoren. Hier zal of een onderbouwing moeten komen of gebruik gemaakt moeten worden van geforceerde emissies gebaseerd op gegevens van de technische installaties.*



### Reactie namens Politieacademie:

Voor CV-ketels geldt dat deze niet worden afgezogen maar dat de dominante factor stijging door warmte (thermische pluimstijging) is. Om deze reden is er sprake van ongeforceerde emissies en is deze daarom als ongeforceerd opgenomen.

De rookgassen worden als volgt bepaald: Het jaarlijks brandstofverbruik van de cv-installatie wordt bepaald door de energie-inhoud van het aardgas te delen door de energiebehoefte van de cv-ketel op jaarbasis. Vervolgens wordt het rookgasvolume bepaald door het brandstofverbruik te vermenigvuldigen met het stoichiometrisch rookgasvolume. De bepaling van het stoichiometrisch rookgasvolume is te vinden op Infomill en is voor aardgas  $7,6051 \text{ Nm}^3 \text{ rookgas} / \text{Nm}^3 \text{ aardgas}$ . Het rookgasvolume is vervolgens gecorrigeerd voor een standaard zuurstofpercentage van een stookinstallatie gestookt op aardgas met soortgelijk vermogen (3% zuurstof).

De warmte-inhoud is aan de hand van het rookgasdebiet berekend conform het Nieuw Nationaal Model. Er wordt een temperatuur van 100 graden aangehouden voor de rookgassen.

1. Tijdens het controlebezoek op 25 oktober 2022 is geconstateerd dat er diverse ketels niet correct benoemd zijn in de overzichten. Dit maakt de situatie onoverzichtelijk, dit graag aanpassen.
2. De emissies voor verkeer zijn voor de referentiesituatie bepaald (zie 3.3.1) aan de hand van emissiefactoren uit verouderde publicaties. De emissies dienen conform de AERIUS-invoerinstructie te worden gemodelleerd, anders moet hier onderbouwd van afgeweken worden. Let er hierbij op dat het schoner worden van wegverkeer van derden beschouwd wordt als autonome ontwikkeling. Dit kan dus niet toegeschreven worden aan intern salderen.
3. Voor het laden en lossen zijn verschillende emissiefactoren gebruikt voor de referentiesituatie en de beoogde situatie. Bij12 heeft rekeninstructies gepubliceerd waarin staat hoe rekening gehouden kan worden met stationaire emissies van wegverkeer, zoals het laden en lossen van vrachtwagens. Deze emissies dienen conform de nieuwe rekeninstructie gemodelleerd te worden (zie bijlage 2 "rekeninstructie stationaire emissies wegverkeer" en bijlage 3 "emissiefactoren voor de berekening stationaire emissie wegverkeer").  
Tijdens de controle van 25 oktober 2022 is aangegeven dat het laden en lossen plaats vindt door vrachtwagens van derden. In lijn met de voorgaande opmerking zullen hier dus voor beide jaren de emissiefactoren van 2022 toegepast moeten worden.
4. In het verleden waren op het terrein een heftruck en een tractor aanwezig. Momenteel zijn op het terrein een verreiker en een tractor aanwezig. Dit zijn allebei op diesel gestookte werktuigen welke niet zijn opgenomen in de berekeningen. Deze bronnen van stikstofemissie zullen dan ook meegenomen moeten worden in de Aeries berekeningen.

### Reactie namens Politieacademie:

1. De Politieacademie heeft het overzicht met stookinstallaties gecontroleerd en een nieuwe actuele lijst opgesteld. Deze lijst is verwerkt in zowel het luchtkwaliteits- als stikstofdepositie onderzoek.
2. Voor de beoogde situatie berekent AERIUS Calculator de verkeersemisies na invoering van gegevens over type verkeer, filepercentage en aantallen aan de hand van de meest recente emissiefactoren voor het rekenjaar (2024), zoals vrijgegeven door het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Voor het verkeer binnen de Politieacademie wordt uitgegaan van wegtype 'stad stagnerend' en voor het filepercentage wordt uitgegaan van 0%.  
Voor de referentiesituatie is ook gebruik gemaakt van de Aeries Calculator.
3. Voor het bepalen van de vrijgekomen emissies van laden en lossen in beide situaties (referentie en beoogd), wordt aangenomen dat het stationair draaien van de motor van de vrachtwagens overeenkomt met het stagnerend rijden van een vrachtwagen in dezelfde tijd ('worst-case' benadering). Een vrachtwagen legt dus een fictieve afstand af van 2.000 meter voor tien minuten





stationair draaien. Omdat dit een fictieve afstand is, die op op één punt wordt uitgestoten (stilstaand/stationair), wordt dit niet via de categorie Wegverkeer ingevoerd. De emissies van het stationair draaien zijn bepaald op basis van bijlage 1 van de 'Instructie Gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023.2'.

- 4. Deze interne transportmiddelen zijn in het luchtkwaliteits- en stikstofdepositie onderzoek opgenomen.

**Vertrouwelijkheid:**

We verzoeken u om de volgende bijlagen als vertrouwelijk te behandelen volgens artikel 19.3 Wm.

Bijlage 8	Luchtkwaliteitsonderzoek_v2 VERTROUWELIJK
Bijlage 9	Stikstofdepositieonderzoek_v2 VERTROUWELIJK
Bijlage 12	Opslag explosieven munitie_v3 VERTROUWELIJK
Bijlage 18	TNO onderzoek schietgeluid VERTROUWELIJK

Geheimhouding van de betreffende gegevens is gerechtvaardigd op grond van artikel 5.1 van de Wet open overheid (Woo). We verzoeken u deze bijlage niet openbaar te maken omdat deze bijlagen gegevens bevatten omtrent de locatie van de schietoefeningen en omtrent de hoeveelheden en types van wapens, geschoten munitie en type explosieven. Uit beveiligingsoverwegingen is het zeer ongewenst dat deze informatie openbaar beschikbaar is.

**Tenslotte:**

Diverse bijlagen bij de oorspronkelijke vergunningaanvraag van 8 juli 2022 (en aangevuld op 9 augustus 2022, 7 juli 2023 en 19 oktober 2023) zijn aangepast en de nieuwe versies zijn bij deze aanvulling gevoegd. De nieuwe versies zijn te herkennen doordat in de naamgeving is aangegeven dat het om versie 2 of 3 gaat (\_v2 of \_v3). Hiermee komen de oorspronkelijke versies van deze bijlagen te vervallen. Hieronder is een overzicht opgenomen uit welke documenten de aanvraag nu bestaat. Alle overige ingediende documenten zijn komen te vervallen.

	Document	Datum	Kenmerk
	Verzoek vertrouwelijkheid	6-7-2022	geen
	OLO formulier	8-7-2022	OLO6886589
Bijlage 1	Toelichting_v3	27-6-2024	BH4329-115-104I&BRP003F04
Bijlage 2	Situatietekening_v3	geen	BH4329-RHD-P-XX-D-C-001b-plankaart
Bijlage 3a	Plattegrondtekening 1_v3	geen	BH4329-RHD-P-XX-D-C-001-plankaart
Bijlage 3b	Plattegrondtekening 2_v3	geen	BH4329-RHD-P-XX-D-C-002-plankaart
Bijlage 4	Overzicht gebouwen locaties_v3	27-6-2024	BH4329I&BRP002F04
Bijlage 5	Geluidsonderzoek_v2	27-6-2024	BH4329-MI-RP-220118-1908
Bijlage 6	Bodemrisicoanalyse_v2	15-3-2023	BH4329-115-104I&BRP001F02
Bijlage 7	Bodemonderzoekoverzicht_v2	27-6-2024	BH4329-IB-20240621F02
Bijlage 8	Luchtkwaliteitsonderzoek_v2 VERTROUWELIJK	28-6-2024	BH4329IBRP003F02
Bijlage 9	Stikstofdepositieonderzoek_v2 VERTROUWELIJK	25-6-2024	BH4329-IB-RP-220206-0901
Bijlage 9a	Aeriusberekening	21-6-2024	RZkdy3LM8Dqc
Bijlage 10	PGS15 rapport_v2	7-7-2023	BH4329-115-101I&BRP001F02
Bijlage 11	PGS30 Notitie	27-6-2022	BH4329-115IBNT001F02

Bijlage 12	Opslag explosieven munitie_v3 VERTROUWELIJK	19-10-2023	BH4329-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0003
Bijlage 13	Tekening afscheiders	16-3-2023	BH4329-RHD-P-XX-D-C-004-plankaart
Bijlage 14	Vaststellen referentiesituatie	6-7-2023	BH4329-RHD-ME0001-F01
Bijlage 15	Effectbeoordeling lichtmasten	23-3-2023	23-064
Bijlage 16	Terrein leidingen riool	3-10-2013	507324
Bijlage 17	Vetput en aansluiting riool	geen	geen
Bijlage 18	TNO onderzoek schietgeluid VERTROUWELIJK	24-6-2024	060.60434
Bijlage 19	Notitie geluidreducerende maatregelen	27-6-2024	BH4329-IB-ME-240621-1048
	Notitie aanvullende informatie 1	6-7-2023	BH4329-N001-20230706
	Notitie aanvullende informatie 2	28-6-2024	BH4329-N002-20240621