

Oosterwijk WZ 24a
7885TN Nieuw-Dordrecht



Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie Kabelrecycling Emmen
Datum: 9 december 2025
Nummer: 23103.03
bijlage(n) AERIUS_projectberekening_20251209233003_RjfKkiveUJSo_H. pdf

1.1. Aanleiding

In opdracht van heeft Langelaar Milieuvadvis onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten van zijn onderneming Oosterwijk WZ 24a.

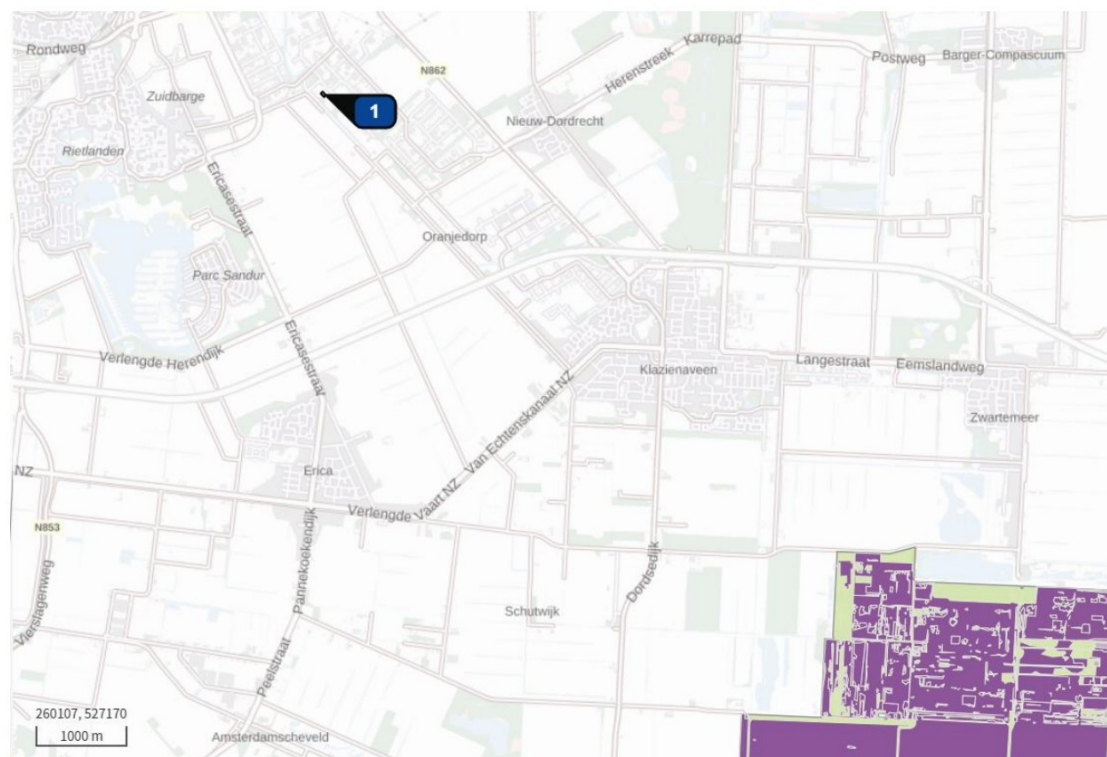
Op de afbeelding hieronder is de ligging van het bedrijf weergegeven



Figuur 1 ligging bedrijfslocatie (rood gekleurde kavel)

Het bedrijf ligt op circa 7,9 kilometer afstand van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied "Bargerveen". In figuur 2 zijn het bedrijf en het Natura 2000-gebied zwart omlijnd weergegeven.

De stikstofgevoelige habitats en leefgebieden zijn roze en paars gekleurd. De overige niet stikstofgevoelige delen van het Natura 2000-gebied zijn blauw en groen gekleurd.



Figuur 2 ligging bedrijf t.o.v. Natura 2000 (bron: AERIUS Calculator)

In dit rapport wordt ingegaan op de stikstofeffecten op de stikstofgevoelige delen van Natura 2000-gebieden.

1.2. Doel van het onderzoek

Het voorliggende onderzoek stikstofdepositie heeft tot doel de NO_x (stikstof) en NH₃ (ammoniak) emissies naar de lucht door het bedrijf 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 [redacted] gebruik maakt van bestaande opstallen. Het onderzoek wordt afgesloten met conclusies waarbij duidelijk wordt of in het kader van de Omgevingswet of er een kans is op significante gevolgen op Natura 2000-gebieden en er 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.

De Omgevingswet regelt activiteiten die met natuur te maken hebben. Deze natuuractiviteiten gaan over dieren en planten in het wild en gebieden waarin ze leven. Het doel van de regels is onder meer het beschermen van soorten en gebieden. In het kader van deze Wet 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.

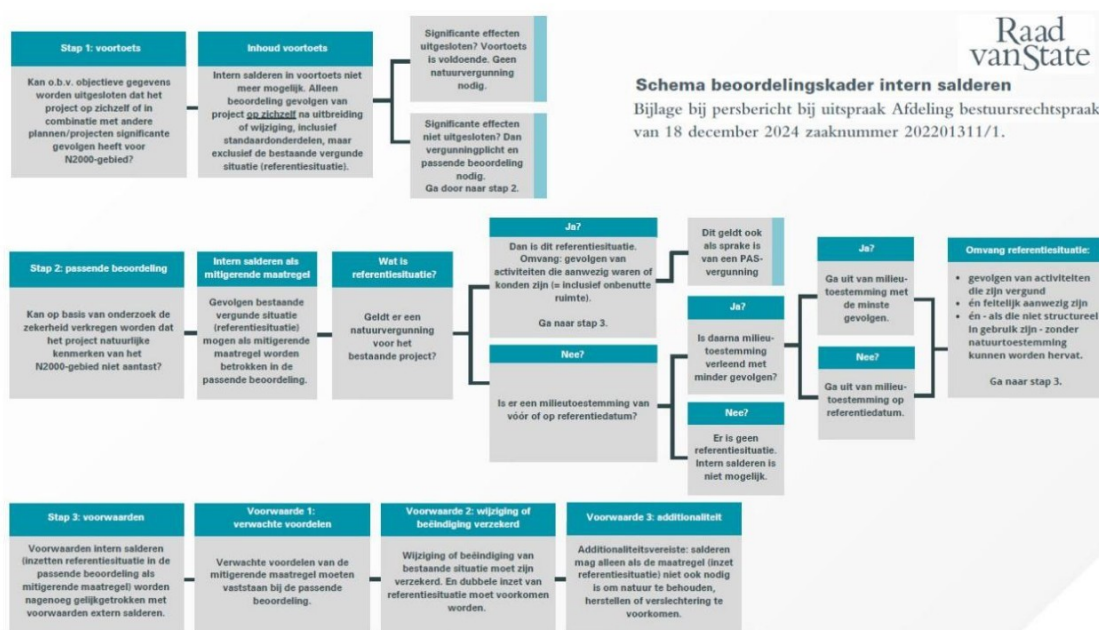
Voor aanvragen ingediend vóór 1 januari 2024 – zoals het onderhavige – geldt op grond van artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming dat het verboden is zonder vergunning een project te realiseren dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. In geval van mogelijk significante gevolgen kan vergunningverlening slechts plaatsvinden 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 Raad van State geeft meer inzicht in de procedure die hoort bij 'intern salderen'.

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

Op basis van de berekende stikstof- en ammoniak emissies die het gevolg zijn van de aangevraagde 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 2025.



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 2025.0.1 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) overbelaste delen van een stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 oktober 2023 geoordeeld¹ dat de Instructie gegevensinvoer (..) is opgesteld als instructie voor het maken van specifieke berekeningen, die worden verricht bij plannen en projecten om te kunnen aantonen dat wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 2.8 van de Wnb, gelezen in samenhang met artikel 2.7 van de Wnb (nu opgenomen in de Omgevingswet).

Met toepassing van de meest recente Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2025 (versie 1; oktober 2025) van het Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van Bij12 (verder genoemd: 'instructie gegevensinvoer') wordt berekend wat de gevolgen zijn van een specifiek project of plan voor de stikstofdepositie op de desbetreffende rekenpunten in de Natura 2000-gebieden.

1.4. Onderzoeksopzet

De onderzoeksopzet is als volgt:

- onderzoek naar de NO_x en NH₃ emissies gedurende de gebruiksfase
- een berekening van de depositie met AERIUS Calculator

¹ ECLI:NL:RVS:2023:3845, r.o. 5.11

2. Emissies bedrijfsactiviteiten

2.1. Beschrijving van de bedrijfsactiviteiten

Op 30 maart 2005 is voor de bedrijfsactiviteiten van [REDACTED] op de locaties Oosterwijk WZ 15 en 24A een oprichtingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer verleend voor:

- recycling van afvalkabel (shredderen);
- inzamelen en sorteren van ferro- en non ferro metalen;
- handel in elektromotoren.

Specifiek hebben de activiteiten binnen de inrichting van Kabelrecycling Emmen betrekking op de inkoop, sortering, op- en overslag, opbulken en verwerking van metaalafvalstoffen (inclusief elektromotoren) en kabelafval.

Kabelrecycling Emmen koopt partijen metaalafvalstoffen (inclusief elektromotoren) en kabelafval in bij derden. Deze ingekochte materialen worden naar aard, soort en kwaliteit gescheiden en verkocht/afgevoerd naar erkende metaalhandelaren/verwerkers.

Kabels worden gesorteerd op verschillende soorten kabel (b.v. pvc kabel, rubber kabel, aluminium kabel). De kabels worden vervolgens geshredderd. De soorten kabel worden separaat in de machine verwerkt. De metalen (zoals koper en aluminium), het rubber en de kunststof delen worden van elkaar gescheiden en verkleind tot korrels en vervolgens verkocht/afgevoerd naar erkende metaalhandelaren/verwerkers.

Eventueel onverhoopt aangetroffen loodkabel en vette kabel worden niet verwerkt maar afgevoerd naar erkende verwerkers.

Elektromotoren worden schoongebrand in een reinigingsoven (pyrolyseoven). Vervolgens wordt het koper en het ijzer van de elektromotoren gescheiden en verkocht/afgevoerd naar erkende metaalhandelaren/verwerkers.

De verwerking van metaalafval bestaat voornamelijk uit sorteren en uit elkaar halen van materiaal. Het sorteren kan handmatig geschieden of met behulp van een kraan. Gemengde partijen worden zodoende uit gesorteerd in een aantal fracties (soorten/kwaliteiten) met het oog op het verkrijgen van nuttig toepasbare deelstromen voor materiaalhergebruik.

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

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

2.2. Verkeersgeneratie

- [REDACTED] kent 200 werkbare dagen per jaar. (40 werkweken x 5 dagen per week).
- [REDACTED] schat in dat er op werkbare dagen gemiddeld niet meer dan 5 personenauto's en busjes de inrichting verlaten. Het totaal aantal rijbewegingen met lichte voertuigen (heen & terug = 2 ritten) per jaar komt daarmee op $5 \times 2 \times 200 = 2.000$ per jaar.
- [REDACTED] schat in dat er op werkbare dagen gemiddeld niet meer 1 vrachtwagen rijdt van en naar inrichting. Het totaal aantal rijbewegingen met vrachtwagens (heen & terug = 2 ritten) per jaar komt daarmee op $2 \times 200 = 400$ per jaar.

Tussen de doorgaande weg en de parkeerplaats bij het bedrijf kent het verkeer een lagere gemiddelde snelheid en meer stops per kilometer dan normaal of doorstromend verkeer. Om hiermee rekening te houden wordt uitgegaan van stagnerend verkeer.

2.3. Emissies tijdens het starten van voertuigen (zgn. koude start)

Het totale aantal voertuigbewegingen bestaat uit vertrekkende en aankomende voertuigbewegingen. Alleen vertrekkende voertuigen met een verbrandingsmotor kunnen hogere koude start-emissies hebben. In dit onderzoek is het uitgangspunt gehanteerd dat het gaat om 50% van het verkeer. Dit is een worstcase aanname, aangezien hogere koude start-emissies niet van toepassing zijn op voertuigen die binnen 2 uur na aankomst weer vertrekken.

Het aantal koude starts per jaar is 1.000 door lichte en 200 door zware motorvoertuigen.

2.4. Stationair draaien t.b.v. laden en lossen

Laden en lossen van vrachtwagens kunnen leiden tot het (stationair) draaien van de motor in de vrachtwagen gedurende de activiteit.

In de 'instructie gegevensinvoer' is de "Rekeninstructie stationaire emissies wegverkeer (niet zijnde koude start)" opgenomen. Bij sommige projecten/initiatieven kan het nodig zijn om het stationair draaien van wegverkeer te berekenen. Dit is van belang als er situaties zijn waarin deze voertuigen regelmatig stationair draaien en die 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 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 die is samengesteld op advies van experts van TNO. De hoogte van de stationaire emissie is gekoppeld aan een emissiefactor afhankelijk van de verkeersklasse (bussen, licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer) en jaartal op basis van het snelheidstype 'stad stagnerend' en de tijdsduur.

In dit onderzoek wordt uitgegaan van de emissiecijfers voor 2025. Dit is een worstcase uitgangspunt aangezien de emissiecijfers naar de toekomst toe afnemen.

Tijdens het laden en lossen draaien de motoren van de vrachtwagens gedurende een langere tijd. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 10 minuten, waarbij het wisselen van containers is inbegrepen.

Gelet op de aanwezigheid van start-stop systemen op hedendaagse vrachtwagens is dit een ruime inschatting.

Berekening draaiuren per jaar

█ schat in dat dit gemiddeld niet meer dan 10 minuten per vrachtwagen is. Met 300 vrachtwagens op jaarbasis is dit maximaal $300/6 = 50$ uur.

In de onderstaande tabel is de berekeningswijze ten gevolge van het stationair draaien weergegeven.

stationair draaien / motorvoertuigen	draaiuren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
Zwaar wegverkeer	34	77,71	1,01	2,64	0,03

Figuur 3 stationair draaien

2.4.1. Emissies tijdens het starten van voertuigen (zgn. koude start)

Sinds de release van AERIUS 2024 zijn categorieën voor de koude start toegevoegd naar aanleiding van onderzoek door TNO. Een 'koude start' is het fenomeen dat voertuigen met een koude motor meer emissie uitstoten dan voertuigen met een warme motor. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor (rijdend verkeer emissie). Het uitgangspunt is dat de hogere koude start-emissies in de eerste 10 tot 30 seconden na de start plaatsvinden. Dit betekent in de praktijk dat de emissies door koude start veelal optreden voordat een voertuig van zijn plaats is gekomen.

Tijdens de realisatiefase arriveren vrachtwagens op de bouwplaats met warme motor en vertrekken in principe direct na het laden en lossen weer, waardoor er in principe geen situaties optreden waarbij deze 2 uur of langer stil staan en er koude starts ontstaan. Personenauto's en werkbussen parkeren wel gedurende langere tijd waardoor koude starts ontstaan.

2.5. Emissies mobiele werktuigen

zet voor haar activiteiten verschillende mobiele werktuigen in.

Voor wat betreft werktuigen die niet elektrisch worden aangedreven, gaat om een kraan, een heftruck, een generator en een Minigraafmachine.

Voor deze bronnen volgt een korte uiteenzetting van de gehanteerde uitgangspunten om de NO_x en NH₃ emissies te bepalen.

De NO_x en NH₃ emissies zijn berekend op basis van de AUB-methode uit TNO rapport R12305² conform de 'instructie gegevensinvoer' dat grotendeels de eerder verschenen AERIUS factsheets, leeswijzers en handleidingen waar naar wordt verwezen in deze instructie vervangt.

Het dieselvebruik is conform het TNO rapport R12305 bepaald. TNO houdt rekening met de aandrijfconfiguratie (vaste as, transmissie, hydrauliek), de standby tijd bij de soort inzet (wisselend en constant) en de verliezen (zie onderstaande tabel).

Tabel 5: De verschillende motorbelastingen die in EMMA onderscheiden worden.

aandrijving	motorbelasting	inzet	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	gemiddeld
vaste as	beperkt	wisselend	0.0%	60.0%	17.0%	1.0%	1.0%	1.0%	5.0%	7.0%	5.0%	2.0%	1.0%	25.3%
transmissie	dynamisch		34.3%	12.9%	10.0%	7.2%	6.6%	6.1%	5.5%	3.9%	2.8%	3.9%	7.2%	29.9%
hydrauliek			34.3%	10.7%	6.2%	2.2%	2.8%	5.5%	7.7%	11.0%	8.8%	5.0%	6.1%	36.7%
vaste as	hoge last		32.1%	9.6%	5.6%	1.7%	2.8%	5.5%	16.5%	11.0%	4.4%	5.5%	5.5%	38.0%
transmissie	constant	continue	24.5%	10.9%	10.0%	9.1%	8.4%	7.7%	7.0%	4.9%	3.5%	4.9%	9.1%	37.0%
hydrauliek			24.5%	8.1%	5.1%	2.8%	3.5%	7.0%	9.8%	14.0%	11.2%	6.3%	7.7%	45.6%
vaste as			21.7%	6.7%	4.4%	2.1%	3.5%	7.0%	21.0%	14.0%	5.6%	7.0%	7.0%	47.3%

TNO gaat voor werktuigen met een wisselende inzet uit van een gemiddelde 'typische motorlast' van 35%

Kraan: werkt met een Liebherr kraan met 105 kW uit 2008 die voldoet aan de emissienormen STAGE IIIa en 0,75 uur per werkdag wordt ingezet.

Het gemiddeld dieselvebruik is circa 11,3 liter per uur.

Op jaarbasis gaat het om 5x40x0,75= 150 uur a 11,3 liter per uur= 1695 liter diesel.

Heftruck: werkt met een dieselheftruck van 30 kW uit 2010 die voldoet aan de

² TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen

emissienormen STAGE IIIA en 0,5 uur per werkdag wordt ingezet.
Het gemiddeld dieselvebruik is 3,6 liter per uur.
Op jaarbasis gaat het om $5 \times 40 \times 0,5 = 100$ uur a 3,6 liter per uur = 360 liter diesel.

Generator: [REDACTED] werkt met een Doosan Eco40 generator met 500 kVa uit 2019 die voldoet aan de emissienormen STAGE V en 4 uur per werkdag wordt ingezet.
Het gemiddeld dieselvebruik is circa 10 liter per uur.
Op jaarbasis gaat het om $5 \times 40 \times 4 = 800$ uur a 10 liter per uur = 8000 liter diesel.

Minigraafmachine : [REDACTED] werkt met een hydraulische minigraafmachine met 53,3 kW uit 2023 die voldoet aan de emissienormen STAGE V en 1,25 uur per werkdag wordt ingezet.
Het gemiddeld dieselvebruik is circa 5,4 liter per uur.
Op jaarbasis gaat het om $5 \times 40 \times 1,25 = 250$ uur a 5,4 liter per uur = 1350 liter diesel.

totaaloverzicht

In de onderstaande tabel is de berekening van de emissie van mobiele bronnen weergegeven.

type apparaat / werktuig (mobiel)	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
liebherr 914 kraan	diesel	150	≥2008	105	STAGE IIIA	11,3	1695	0	26,2	0,0
Clark C35 Heftruck	diesel	100	≥2010	30	STAGE IIIA	3,6	360	0	11,3	0,0
Doosan Eco 40 Generator	diesel	800	≥2019	103	STAGE V	10,0	8000	480	47,2	1,9
Cat 310 hyd. minigraafmachine	diesel	250	≥2019	53,3	STAGE V	5,4	1350	0	28,3	0,0
totaal									112,9	1,9

figuur 4 - emissie mobiele werktuigen

2.6. Emissies Pyrox oven

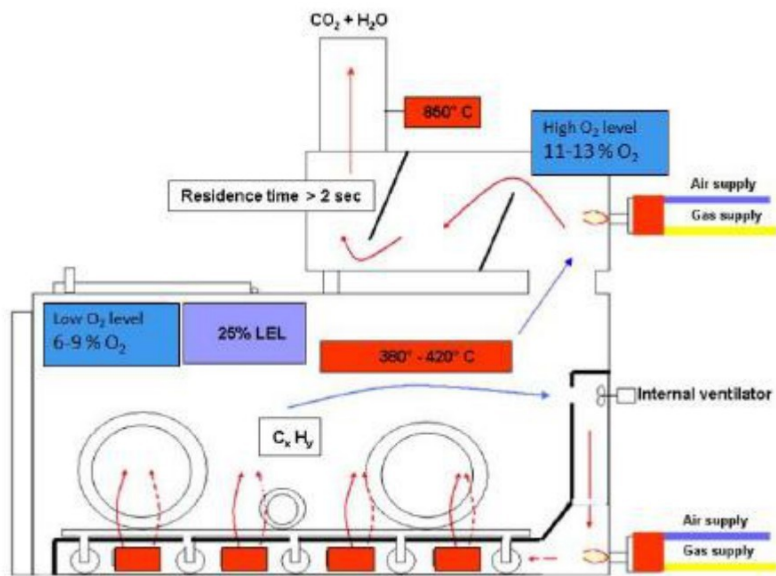
[REDACTED] werkt met een Pyrox oven 5 IV uit 2022 en 4 uur per werkdag wordt ingezet.
Op jaarbasis gaat het om 35 m³ propaan en maximaal $5 \times 40 \times 4 = 800$ uur.

De reinigingsoven wordt gebruikt voor het schoonbranden/reinigen (pyrolyse) van elektromotoren. Na reiniging wordt het ijzer en koper van de elektromotoren gescheiden. De reinigingsoven bestaat uit twee hoofdbestanddelen:

- de ovenkamer waarin de producten worden verwarmd;
- de nabrandkamer waar de organische componenten worden nagebrand.

Pyrox oven 5 IV is een laag-zuurstof reinigingsoven die voor verschillende industrieën wordt ingezet. In de elektromotorenindustrie wordt deze oven ingezet voor het thermisch ontleden van isolatie, lakken en harsen, zodat motoren op een eenvoudige manier herwikkeld kunnen worden. Deze Pyrolyseoven voldoet aan strenge milieuriichtlijnen.

Ten gevolge van het verbruik van de reinigingsoven treden emissies naar de buitenlucht op. De reinigingsoven is voorzien van een nabrandkamer. Deze ruimte, opgewarmd tot minimaal 850°C, is in staat om de vrijgekomen gassen te verbranden waardoor er geen schadelijke uitstoot ontstaat. Schadelijke stoffen worden derhalve niet uitgestoten.



Schematische voorstelling van het pyrolyse proces

NOx berekening:

Er geldt een uurgemiddelde emissie-eis van $0,6 \text{ g/Nm}^3$ (600 mg/Nm^3) bij 3% zuurstof, zijnde BBT-conclusie.

(Apply primary deNOX techniques to reduce the NOX content in fluegas originating from tail-gas combustion in energy producing systems.

New plants: The emission levels associated with BAT are $<0.6 \text{ g NOX/Nm}^3$ as an hourly average at 3 % O2 during normal production. Higher NOX emissions can be expected during carbon black grade changes. - Sections 4.3.2.1, 4.3.2.2, 4.3.2.3, 4.3.2.7 and 4.4.3).

Waarschijnlijk zal de feitelijke emissie veel lager zijn

- Op basis van het Activiteitenbesluit geldt dat het rookgas van een ketelinstallatie op propaangas, niet een grote stookinstallatie, aan de emissie-eis van 140 mg/Nm^3 moet voldoen bij 3% zuurstof.
- De NOx emissies gaan voldoen aan de BBT-GEN vanuit de FD BREF afvalverbranding van $50\text{-}120 \text{ mg/Nm}^3$ als daggemiddelde.

Worstcase wordt uitgegaan van de BBT-emissie-eis van 600 mg/Nm^3 .

1 m^3 propaangas geeft een stoichiometrisch rookgasvolume van $21,96 \text{ Nm}^3$ (droog).

Bij een zuurstof overmaat van 3% wordt dit getal gecorrigeerd met $21/(21-3) = 1,16667$.

1 m^3 propaangas levert daardoor circa $25,6 \text{ Nm}^3$ rookgas.

Bij propaangas wordt de jaaremissie NOx als volgt berekend:

propaangasverbruik (in m^3) * $25,62$ * $600/1.000.000$ = emissie NOx kg/jaar.

35 m^3 gasvormig propaan per jaar leidt dan tot een NOx-emissie van $0,53 \text{ kg/jaar}$.

De uitmonding van de afvoerpijp van de reinigingsoven is gelegen op $3,15 \text{ m}$ bovendaks.

3. AERIUS berekeningen

3.1. Uitgangspunten

De bedrijfskavel is gemodelleerd als oppervlaktebron.

- De koude start emissies zijn gemodelleerd als vlakbronnen. In de realisatiefase als 'overig' (geen parkeergarage) ; in de gebruiksfase als 'parkeergarage'.
- Het stationair draaien van wegverkeer op de bouwplaats is gemodelleerd als vlak. Conform de rekeninstructie 'Stationaire emissies wegverkeer' is het stationair draaien van wegverkeer gemodelleerd onder de sector 'Anders'. waarbij de emissie NO_x en NH₃ zijn ingevuld en de overige kenmerken zijn aangepast zodat deze vanuit worstcase benadering passend zijn voor de specifieke situatie.
- Het wegverkeer op de openbare weg is gemodelleerd als lijnbron. Bij de gehele verkeersstroom is uitgegaan van stagnerend stadsverkeer (zie 2.1.3).
- De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de "instructie gegevensinvoer". 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 van zeer grote omvang, zoals woonwijken, grote industriecomplexen of nieuwe (lucht)havens leiden veelal tot netwerkeffecten.
- 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 ³.
 - Het bedrijf wordt ontsloten op de Oosterwijk westzijde en verkeer zal voornamelijk naar de Cornelis Houtmanstraat rijden. Dit is de doorgaande weg op het bedrijventerrein. Als het aan- en afvoerende verkeer op de Oosterwijk westzijde rijdt, onderscheidt het zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hier wordt voldaan aan het 1^e criterium.
 - De verkeersintensiteit op de Oosterwijk westzijde is gering. Op de Cornelis Houtmanstraat daarentegen is de zeer beperkte verkeersgeneratie in ieder geval verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Op de Cornelis Houtmanstraat wordt in ieder geval voldaan aan het 2^e criterium.

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

³ <https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RVS:2024:249>

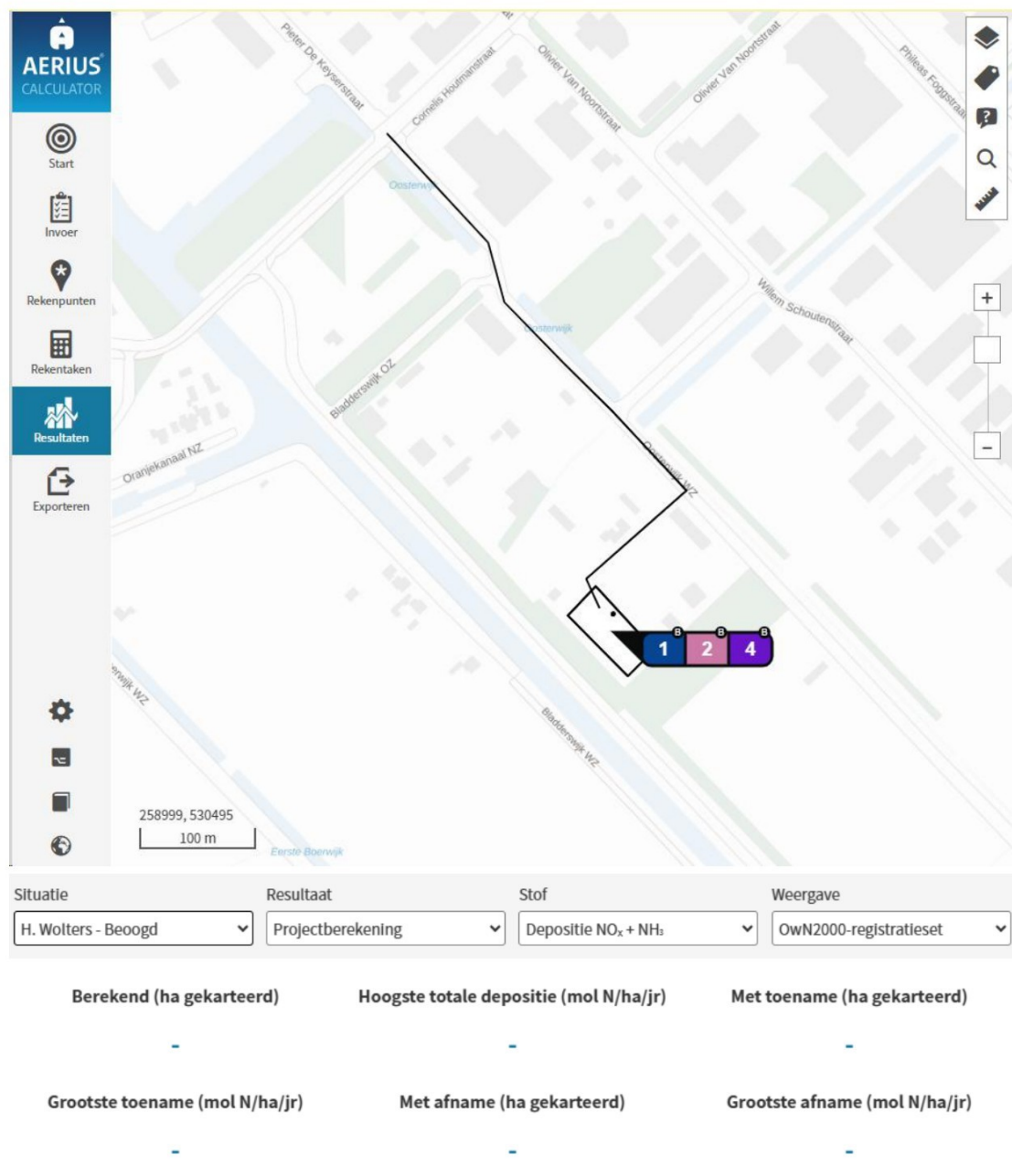
3.2. Rekenjaar

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 voor de realisatiefase zijn uitgevoerd voor 2025.

3.3. Rekenresultaten

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2025.0.1 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige project de depositietoename op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.



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 [REDACTED] heeft Langelaar Milieuadvies onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten van zijn onderneming Oosterwijk WZ 24a.

Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van mobiele werktuigen, de pyrox-oven als de 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 bedrijf geldt geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming.