

# BIJLAGE 2

## Stikstofrapportage





Postadres:  
Boxmeerseweg 9  
5835 AB Beugen

+316 14 85 24 54  
info@derks-advies.nl  
www.derks-advies.nl

kvk 74263552  
NL16RABO0322772796  
btw NL859829893B01



**Landbouwmechanisatiebedrijf [REDACTED]**

**Herselsedijk 1a/c/d**

**5827 AW Vortum-Mullem**



Titel : Bijlage 2 Stikstofrapportage  
Versie : 1.2  
Datum : 22 augustus 2025  
8 december 2025 aangevuld

# Inhoud

1.	Gegevens projectlocatie .....	4
1.1	<i>Normadressaat en correspondentieadres .....</i>	4
1.2	<i>Vestigingsadres projectlocatie.....</i>	4
2.	Gegevens initiatief.....	4
3.	Emissies tijdens de bouwfase .....	5
3.1	<i>Transport naar de projectlocatie (verkeer en vervoer).....</i>	7
3.2	<i>Activiteiten op de bouwplaats (mobiele en stationaire bronnen).....</i>	7
4.	Emissies na in gebruikname.....	8
4.1	<i>Transport naar de projectlocatie (verkeer en vervoer).....</i>	8
4.2	<i>Activiteiten op de projectlocatie (mobiele en stationaire bronnen) .....</i>	9
4.3	<i>Emissiepunten vast opgestelde verbrandingsmotoren (stookinstallaties) .....</i>	10
4.4	<i>Emissies van de dieren (ammoniakemissie) .....</i>	11
4.5	<i>Emissies van mest (ammoniakemissie) .....</i>	11
5.	Conclusie .....	12



# 1. Gegevens projectlocatie

## 1.1 Normadressaat en correspondentieadres

Statutaire naam	: Kalverhouderij Martens / Autobedrijf Harm Martens B.V.		
Adres	: Herselsedijk 1a/c/d		
Postcode	: 5827 AW	Plaats:	Vortum-Mullem
Contactpersoon	: [REDACTED]		
Mobiel	: [REDACTED]	Mail:	[REDACTED]

## 1.2 Vestigingsadres projectlocatie

Handelsnaam	: Landbouwmechanisatie Harm Martens				
Adres	: Herselsedijk 1a/c/d				
Postcode	: 5827 AW	Plaats:	Vortum-Mullem		
Vestigingsnr.	: 000009440046	KVK nr.:	92563864		
Kadastrale ligging	: Boxmeer	Sectie:	V	Nr(s):	17 en 27

# 2. Gegevens initiatief

Het betreft een locatie met een gemengd agrarisch bedrijf met vleeskalveren, akkerbouw, statische opslag en 160 m<sup>2</sup> reparatie motorvoertuigen (garagebedrijf als neventak). Verder heeft het bedrijf een machineberging, werktuigenloods met een kleine kantine en hygiënesluis. De kalveren zijn voor het bedrijf echter wel de hoofdtak, maar gelet op het feit dat het bedrijf geen opvolger heeft in de vleeskalverenhoudery en de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (LBV) zich heeft voorgedaan heeft dat familie Martens doen besluiten om in te tekenen en een afweging te maken hoe het bedrijf verder met een doorkijk naar de toekomst in de transitie van het buitengebied kan worden voortgezet. De wijziging van de veehouderij in een nieuwe activiteit bestaat vergunningtechnisch gezien uit twee stappen: het intrekken van de bestaande toestemming enerzijds en het verlenen van een toestemming voor het nieuwe project anderzijds. Deze opzet ziet op het maken van één besluit waarbij zowel de oude rechten worden ingetrokken als ook de nieuwe situatie wordt vergund.

Het bedrijf beschikt over een Wnbvergunning (kenmerk 2016-0084) van 2 juni 2016 voor het houden van:

- 304 vleeskalveren in stal noordoost (HA3.100) overige huisvesting;
- 245 vleeskalveren in stal noordwest (HA3.100) overige huisvesting.

De bedrijfsontwikkeling die voor ogen is, is om de akkerbouw, garagebedrijf en statische opslag te behouden, maar daarnaast ook diensten voor derden te gaan leveren in de vorm van een landbouwmechanisatiebedrijf (agrarisch technisch hulpbedrijf), naast het uitvoeren van werken en diensten, zoals onderhoud, reparatie en verkoop van landbouwvoertuigen, - machines en -werktuigen, etc. met bijbehorende transport en op- en overslag wil [REDACTED] ook een nieuw bijgebouw realiseren voor de statische opslag en de landbouwmechanisatie van circa 1.500 m<sup>2</sup> en voor de akkerbouwpoort en de stalling van werktuigen een veldschuur van circa 600 m<sup>2</sup>.

De emissies zullen door de intrekking bij het kalverenbedrijf wijzigen en daarom is onder andere een onderzoek naar de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden nodig. Het bedrijf ligt op 3,9 km van de Maasduinen, 5,8 km van Boschhuizerbergen en 10 km van de Zeldersche Driessen.

Voor de locatie zijn de NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> emissies van de huidige vergunde en na gewijzigde ingebruikname bepaald en daarmee het projecteffect opnieuw vastgesteld. In deze nota zijn de uitgangspunten en resultaten van de berekeningen van de stikstofdioxidedepositie en de ammoniakdepositie met AERIUS Calculator vastgelegd.

### 3. Emissies tijdens de bouwfase

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen vormen het juridische kader voor de bescherming van Natura 2000-gebieden. In Nederland is de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verantwoordelijk voor het aanwijzen van deze gebieden en het vaststellen van de daarbij behorende instandhoudingsdoelstellingen, op grond van artikel 2.44 van de Omgevingswet. Deze doelstellingen worden vastgelegd in een formeel aanwijzingsbesluit.

Wanneer een project, plan of activiteit – afzonderlijk of in combinatie met andere projecten – mogelijk significante effecten op een Natura 2000-gebied kan veroorzaken, moeten deze effecten worden onderzocht en beoordeeld tijdens de voorbereiding van een omgevingsplan of -project. In veel gevallen is voor een Natura 2000-activiteit een omgevingsvergunning vereist op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder e van de Omgevingswet. Hierbij is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing (artikel 10.24, eerste lid, van het Omgevingsbesluit).

De provincie is doorgaans het bevoegd gezag voor deze vergunning (artikel 4.11 van de Omgevingswet). De beoordeling van het effect op stikstofdepositie speelt hierin een centrale rol. Artikel 5.29 bepaalt dat voldoende stikstofruimte aanwezig moet zijn om een vergunning te kunnen verlenen.

Voorheen was dit geregeld via de Wet natuurbescherming, waarin artikel 2.9a een partiële vrijstelling bood voor bepaalde bouw- en aanlegactiviteiten. Deze regeling is echter vervallen naar aanleiding van de Porthos-uitspraak (ECLI:NL:RVS:2022:3159), waarin de Raad van State oordeelde dat deze vrijstelling in strijd is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn<sup>1</sup>. Sinds de uitspraak op 2 november 2022 moeten ook bouw- en aanlegactiviteiten weer expliciet worden beoordeeld op hun effecten op Natura 2000-gebieden.

Binnen de Omgevingswet is dit opgenomen in artikel 16.53c. Wanneer een project nieuw is of zodanig wordt gewijzigd dat significante negatieve effecten op instandhoudingsdoelen niet kunnen worden uitgesloten, is een passende beoordeling verplicht.

Voor het bepalen van stikstofdepositie wordt gebruikgemaakt van het rekeninstrument AERIUS Calculator. Op basis van de geldende instructie voor gegevensinvoer worden bij bouwprojecten doorgaans twee emissiebronnen onderscheiden:

---

<sup>1</sup> r.o. 49. *Op grond van het voorgaande kan de Afdeling niet anders dan tot de volgende conclusie komen: de bouwvrijstelling is gebaseerd op een niet toereikende generieke voortoets. Daarom moeten artikel 2.9a van de Wnb en artikel 2.5 van het Bnb, in onderling verband gelezen, wegens strijd met artikel 6 van de Habitatrichtlijn buiten toepassing worden gelaten.*



- Een lijnbron, die de uitstoot door transportbewegingen van en naar de bouwlocatie representeert;
- Een vlakke bron op het bouwterrein zelf, gerelateerd aan laad- en losactiviteiten, de koude start van machines en het gebruik van bouw materieel zoals een bouwkraan voor de montage van gevel- en dakdelen.

Deze bronnen worden gebruikt om de totale stikstofemissie tijdens de bouw fase inzichtelijk te maken, zodat de gevolgen voor omliggende Natura 2000-gebieden kunnen worden beoordeeld in het kader van de vergunningsverlening.

Tijdens de aanleg- en bouw fase van de nieuwe werktuigenberging 2, de veldschuur 3 en bijbehorende voorzieningen, evenals de sloop van de bestaande kalverenstallen, zal tijdelijk sprake zijn van verhoogde emissie door bouwactiviteiten en transportbewegingen. De totale sloop- en bouwperiode wordt geraamd op circa acht maanden (ongeveer 35 weken), waarbij het voornamelijk gaat om de realisatie van relatief eenvoudige constructies bestaande uit beton, stalen spanten en prefabwanden.

Tijdens de bouw zal het landbouwmechanisatiebedrijf in werking zijn, maar de mestvaalt voor de akkerbouwactiviteiten die behouden blijven zal pas na de bouw fase weer gebruikt worden als de bouw helemaal gereed is, bij de berekening is deze dus buiten beschouwing gelaten.

De werkzaamheden starten met de sloop van de kalverenstallen, die wordt uitgevoerd met een kraan. Binnen circa 40 uur wordt het bestaande bouwvolume zorgvuldig afgebroken, waarbij het vrijgekomen materiaal zoveel mogelijk wordt gescheiden ingezameld in containers. In totaal wordt uitgegaan van:

- 13 puincontainers,
- 2 containers voor houtafval,
- 2 containers voor staal,
- en 3 containers met restafval.

Deze worden met circa 20 vrachtcombinaties afgevoerd, waarbij telkens binnen ongeveer een kwartier wordt aangekoppeld en vertrokken.

Na de sloop volgt het grondwerk, dat circa 16 uur in beslag zal nemen. Hierbij worden materialen zoals grond, zand en granulaat aangevoerd of afgevoerd. Naar verwachting zullen ongeveer 40 transportbewegingen plaatsvinden met trekkers of vrachtwagens die het terrein kortstondig aandoen.

In de daaropvolgende bouw fase zullen dagelijks gemiddeld twee bestelwagens en een zware bestelbus of kleine vrachtwagen aanwezig zijn met personeel of bouw materieel. De funderingswerkzaamheden starten met het storten van poeren en de betonnen vloeren van de werktuigenberging en de veldschuur. Voor de poeren en de vloer wordt het beton in twee fases gestort en vervolgens afgewerkt (vlinderen).

Na de funderingsfase worden de stalen spanten geplaatst, gevolgd door de montage van interne scheidingswanden, prefabgevels en uiteindelijk de afwerking van het gebouw met sandwichpanelen en een licht hellend dak. Tijdens deze werkzaamheden is een verreicher structureel aanwezig, met een geschatte inzet van 60 machine-uren voor het plaatsen van materialen.

Gedurende het project zullen gemiddeld wekelijks twee vrachtwagens gedurende een half uur materiaal afleveren of containers ophalen. Daarnaast is er een piekbelasting in de beginfase bij het aanleveren van spanten en staalwapening en bij de betonstorten. De grootste betonstort

betreft de vloer, die in één werkdag wordt uitgevoerd. De totale stort heeft een omvang van circa 420 m<sup>3</sup>, wat overeenkomt met ongeveer 30 betonwagens.

Rekening houdend met een gemiddelde laad- en lostijd van 45 minuten per wagen, betekent dit dat er gedurende de bouwperiode circa 22 uur actief wordt gestort. Daarbij zal ook een betonpomp op locatie aanwezig zijn. Buiten de inzet van de eerder genoemde voertuigen, kranen, verreikers en transportbewegingen, vinden er op de locatie verder geen stikstofveroorzakende activiteiten plaats. Elektrisch materieel zal, waar mogelijk, worden ingezet.

### 3.1 Transport naar de projectlocatie (verkeer en vervoer)

In de AERIUS-berekeningen zijn de rijdende voertuigen als volgt opgenomen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal verkeersbewegingen die in een worstcase situatie van en naar de bouwplaats komen in de aan te vragen situatie. Hierin zijn alle transportbewegingen van het gehele project van 35 weken meegenomen. Transportbewegingen ten behoeve van bouwmaterialen, afvalstromen en bouwvakkers.

Tabel 1: aantal transportmiddelen (worst-case) van en naar de bouwplaats

	Voertuigen	Bewegingen bouwproject
Licht verkeer (personenauto's)	2/werkdag	700
Middel zwaar (bestelbus)	1/werkdag	350
Zwaar verkeer (vrachtwagens)	20 sloop	40 trekker met containers
	40 grond	80 trekker met gronddumpers
	2/week	140 vrachtwagen bouwmaterialen
	30 beton	60 betonstorters

De bewegingen zijn gemodelleerd als lijnbron van de bouwlocatie via de Herselsedijk tot de haakse bocht bij het spoor, waar het verkeer moet remmen en overgaat in het overige heersende verkeer. Hierbij is gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor licht, middelzwaar en zwaar verkeer die in het rekenmodel AERIUS Calculator zijn verwerkt. Door hierbij uit te gaan van 10% stagnerend verkeer is niet uitgegaan van een worst-case scenario, omdat deze weg geen filevorming kent. Voor het wegverkeer is "buitenweg" aangehouden, omdat het hier een goed begaanbare en overzichtelijke weg betreft. De emissiefactoren voor zwaar verkeer die zijn opgenomen in AERIUS Calculator zijn gebaseerd op het gemiddelde Nederlandse vrachtwagenpark en daarmee representatief.

Voor de koude start is op locatie uitgegaan van het feit dat de 2 personenauto's en 1 bestelauto's dagelijks eenmaal een koude start maken. Het vrachtverkeer en de trekkers wat komt laden en lossen is warm als het de locaties bezoekt en zal geen koud start hebben.

### 3.2 Activiteiten op de bouwplaats (mobiele en stationaire bronnen)

De emissies van mobiele werktuigen zijn afhankelijk van de emissienormen die van toepassing zijn op het desbetreffende mobiele werktuig (stageklassen). Uitgangspunt voor de berekeningen van de stationaire bronnen binnen het bouwproject zijn gebaseerd op de invoergegevens van AERIUS calculator.

In tabel 2 hieronder is de emissies (in kg/jaar) weergegeven tijdens het totale bouwproject van 35 weken die zijn gebruikt in de berekeningen in AERIUS gebaseerd op machines die voldoen aan de emissienorm voor Stage IV, die afhankelijk van het type en vermogen van de voertuigen



geldt sinds ongeveer 2014. Door de aannemer is mondeling aangegeven dat gelet op het feit dat niet alle onderaannemers en daarmee de machines die het terrein opkomen al bekend zijn, maar de ervaring leert dat ongeveer een kwart van het machinepark van voor 2014 is en dat de rest nieuwer is. De emissies van nieuwere voertuigen zijn aanzienlijk lager dan die van Stage IV, zodat onderstaande geen onderschatting zal zijn van de feitelijke emissies.

Tabel 2: mobiele en stationaire bronnen op de projectlocatie

Machine	Vermogen kW	Brandstof (ltr/jaar)*	Bedrijfstijd (uur/jaar) **	AdBlue (liter/jaar) ***
Wielkraan sloop	125	453	40	18
Trekker met container	140	63	5	3
Wielkraan grondwerk	125	181	16	7
Trekker met gronddumper	140	127	10	5
Verreiker/kraan zetwerk	80	434	60	17
Betonstorter	200	398	22	16
Vrachtwagen bouw	380	1.204	35	48

\* Volgens TNO rapport 2021 R12305 wordt de volgende formule gehanteerd: Brandstofverbruik [liter/uur] =  $0,25 \cdot (A \cdot P_{\max}[\text{kW}] + P_{\text{motor}}[\text{kW}])$  waarbij de motorlast 35% is bij vollast en 4% interne verliezen bij stationair draaien.

\*\* Volgens de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator draaien motoren ongeveer 30% van de volledige bedrijfsduur stationair gemiddeld genomen. De bedrijfstijd is de totale tijd van gebruik inclusief deze circa 30% stationair gebruik.

\*\*\* TNO rapport AUB R12305 (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen. Eén liter AdBlue kan 460 gram NOx omzetten, gegeven de chemische samenstelling. Bij bovenstaande berekening is uitgegaan van 4 liter AdBlue toevoeging per 100 liter diesel.

\*\*\*\* hierbij wordt uitgegaan van 5,36 liter gas of 3,48 liter diesel per uur, bron: <https://edepot.wur.nl/302880>

## 4. Emissies na in gebruikname

Voor het bepalen van de depositieberekening in AERIUS zijn voor de emissies ingevolge de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator drie bronnen te onderscheiden. Een puntbron voor directe emissies van vast opgestelde installaties of gebouwemissie, lijnbron van transport gelieerd aan de locatie en een vlak op de mobiele installaties binnen de projectlocatie voor de activiteiten van het laden en lossen van producten en overige mobiele activiteiten met machines.

### 4.1 Transport naar de projectlocatie (verkeer en vervoer)

In de AERIUS-berekeningen zijn de rijdende voertuigen als volgt opgenomen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal verkeersbewegingen die in een worstcase situatie van en naar de projectlocatie komen in de aan te vragen situatie. Hierin zijn de totale transportbewegingen van het gehele project jaarrond meegenomen in de berekeningen. Transportbewegingen ten behoeve van grondstoffen, materialen, eindproduct, afvalstromen en personeel zijn dubbel geteld omdat het een heen en retour betreft.

Tabel 3: aantal transportmiddelen (worst-case) van en naar de projectlocatie per jaar

	Vergunde bewegingen	Bewegingen beoogd
Licht verkeer (personenauto's)	18/dag	18/dag
Middel zwaar (bestelbus)	8/dag	8/dag
Zwaar verkeer vrachtwagens	4/dag	6/dag
Zwaar verkeer tractoren	12/dag	18/dag

De bewegingen zijn gemodelleerd als lijnbron van de projectlocatie in twee richtingen de Herselsedijk op tot de haakse bocht, waar het verkeer moet remmen en overgaat in het overige heersende verkeer. Hierbij is gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor licht, middelzwaar en zwaar verkeer die in het rekenmodel AERIUS Calculator zijn verwerkt. Door hierbij uit te gaan van 10% stagnerend verkeer is niet uitgegaan van een worst-case scenario, omdat deze weg vanuit deze weg geen filevorming kent. Voor het wegverkeer is "buitenweg" aangehouden, omdat het hier een goed begaanbare en overzichtelijke weg in het buitengebied betreft. De emissiefactoren voor zwaar verkeer die zijn opgenomen in AERIUS Calculator zijn gebaseerd op het gemiddelde Nederlandse vrachtwagenpark en daarmee representatief.

Voor de koude start is uitgegaan van het feit dat de tractoren beide dagelijks 2 maal een koude start maken en de 7 auto's die dagelijks komen of gaan. Bij de aanvraag blijven dit 7 auto's, maar wordt het aantal zware landbouwmachines verdubbeld naar 8. Het vrachtverkeer wat komt lossen en laden is warm als het de locaties bezoekt en zal geen koud start hebben.

#### 4.2 Activiteiten op de projectlocatie (mobiele en stationaire bronnen)

De emissies van mobiele werktuigen zijn afhankelijk van de emissienormen die van toepassing zijn op het desbetreffende mobiele werktuig (stageklassen). Uitgangspunt voor de berekeningen van de stationaire bronnen binnen de projectlocatie zijn gebaseerd op de invoergegevens van AERIUS calculator.

Tabel 4: mobiele en stationaire bronnen op de projectlocatie vergund

Machine	Vermogen kW	Brandstof (ltr/jaar)*	Bedrijfstijd (uur/jaar) **	AdBlue (liter/jaar) ***
Voer lossen bulkkswagen	220	1.991	100	79
Tractor 1978	59	801	150	
Tractor 1997	117	1.588	150	
Vrachtwagen divers (dieren, hooi, brandstof, e.d.)	380	8.598	250	343

\* Volgens TNO rapport 2021 R12305 wordt de volgende formule gehanteerd: Brandstofverbruik [liter/uur] =  $0,25 \cdot (A \cdot P_{\max}[\text{kW}] + P_{\text{motor}}[\text{kW}])$  waarbij de motorlast 35% is bij vollast en 4% interne verliezen bij stationair draaien.

\*\* Volgens de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator draaien motoren ongeveer 30% van de volledige bedrijfsduur stationair gemiddeld genomen. De bedrijfstijd is de totale tijd van gebruik inclusief deze circa 30% stationair gebruik.

\*\*\* TNO rapport AUB R12305 (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen. Eén liter AdBlue kan 460 gram NOx omzetten, gegeven de chemische samenstelling. Bij bovenstaande berekening is uitgegaan van 4 liter AdBlue toevoeging per 100 liter diesel.

In tabel 4 zijn de mobiele bronnen weergegeven tijdens het project die zijn gebruikt in de berekeningen in AERIUS. Voor de niet eigen bronnen zijn deze gebaseerd op machines die voldoen aan de emissienorm voor Stage IIIB, die afhankelijk van het type en vermogen van de voertuigen geldt sinds ongeveer 2014. Door de normadressaat is mondeling aangegeven dat gelet op het feit dat niet alle leveranciers en afnemers en daarmee de machines die het terrein opkomen al bekend zijn, maar de ervaring leert dat ongeveer een kwart van het machinepark van voor 2014 is en dat de rest nieuwer is. De emissies van nieuwere voertuigen zijn aanzienlijk lager dan die van Stage IIIB, zodat onderstaande geen onderschatting zal zijn van de feitelijke emissies.



In de beoogde situatie vervalt de bulkwagen en zijn de tractoren in de loop van de jaren vervangen en ook meer op het bedrijf. Hierbij wordt uitgegaan van 250 bedrijfsuren per jaar bij de veel gebruikte machines, 150 uur bij de oudere tractoren en voor de bedrijfsauto's wordt van 100 uur uitgegaan op jaarbasis. De overige activiteiten op het bedrijf worden voortgezet en zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 5: mobiele en stationaire bronnen op de projectlocatie beoogd

Machine	Vermogen kW	Brandstof (ltr/jaar)	Bedrijfstijd (uur/jaar)	AdBlue (liter/jaar)
Vrachtwagen divers	380	8.598	250	343
leenauto, benzine 2006	48	150	50	0
leenauto, benzine 2010	70	150	50	0
leenauto, benzine 2004	120	150	50	0
leenauto, benzine 2008	74	150	50	0
leenauto, benzine 2010	81	150	50	0
leenauto, benzine 2011	50	150	50	0
Bedrijfswagen 2001	96	869	100	0
Bedrijfswagen 2011	75	679	100	27
Bedrijfsbus 2008	150	1.358	100	0
Bedrijfswagen 1999	140	1.267	100	0
Tractor 1983	146,8	1.993	150	0
Tractor 1985	128,5	1.744	150	0
Tractor 1993	128,5	1.744	150	0
Tractor 1989	80,7	1.096	150	0
Tractor 1980	73,5	998	150	0
Tractor 2007	62,4	1.412	250	0
Wielkraan 1993	73,5	1.663	250	0
Verreiker 1993	73,5	1.663	250	0
Shovel 2020	36,7	830	250	0
Bedrijfswagen 1997	85	769	100	0
Beregeningshaspel	80,7	1.826	250	0

#### 4.3 Emissiepunten vast opgestelde verbrandingsmotoren (stookinstallaties)

##### CV-installatie

Het gasverbruik van de bedrijfswoningen is meegenomen in de AERIUS-berekening. Op grond van de emissiewaarden van AERIUS, d.d. 5 juli 2018, dient voor een oudere vrijstaande woning uit te worden gegaan van 3,59 NOx kg per jaar (<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/ruimtelijke-plannen-emissiefactoren/05-07-2018>).

In de instructie gegevensinvoer voor AERIUS wordt bij stookinstallaties waar de installatie niet is bemeten verwezen naar de ABees Excel-applicatie van IPLO om te bepalen wat de emissiekentallen zijn. Deze module verwijst naar de emissie-eisen op grond van §4.126 van het Besluit activiteiten leefomgeving. Hierin is voor propaangas gestookte ketels een norm opgenomen van 140 mg/m<sup>3</sup>. Voor het bepalen van het rookgasdebiet kan ingevolge de Handleiding Meten van luchtemissies de volgende formule worden gehanteerd: ((P [kW] /



$1.000) * 3.600) / 97,77 \text{ [MJ/m}^3] * 6,42 \text{ [m}^3 \text{ rookgas/m}^3 \text{ propaangas]}$ . Waarbij P het vermogen van de ketel is.

In de werkplaats hangt een direct gestookte propaanheater (19 op plattegrondtekening) en is een CV ketel (CV op plattegrondtekening) aanwezig. De propaantank wordt jaarlijks 6 a 7 keer gevuld en komt daarmee op circa 10.000 liter vloeibaar propaan per jaar verbruikt en 3,8 liter propaangas in vloeibare vorm geeft ongeveer  $1 \text{ m}^3$  (1000 liter in gasvorm) en komt daarmee uit op  $2.632 \text{ m}^3$  per jaar, wat gelijk staat  $16.895 \text{ Nm}^3$  rookgas en 2,37 kg NO<sub>x</sub> per jaar in de beoogde situatie.

Het toekomstige verbruik wordt door de normadressaat eveneens ingeschat op dit verbruik.

#### 4.4 Emissies van de dieren (ammoniakemissie)

Voor de ammoniakemissie van de te houden dieren is gebruik gemaakt van de emissiefactoren uit Regeling ammoniak en veehouderij, thans bijlage V uit de Omgevingsregeling. Deze is in de vergunde als volgt.

Tabel 6: diertabel vergunde situatie

stal	diercategorie	stalsysteem	OR Bijlage V	dieren	plaatsen	NH <sub>3</sub> /dier	kg NH <sub>3</sub>
no	vleeskalveren	overige huisvesting	HA3.100	304	304	3,50	1.064,00
nw	vleeskalveren	overige huisvesting	HA3.100	245	245	3,50	857,50
<b>Totaal</b>							<b>1.921,50</b>

In de gevraagde situatie worden deze dieren ingetrokken.

#### 4.5 Emissies van mest (ammoniakemissie)

Voor wat betreft de mestbewerking en de opslag van mest en digestaat en het mixen in putten of silo's is geen emissie aangehouden, omdat dit enkel mest van eigen locatie betreft. In zaak [ECLI:NL:RVS:2013:697](#) van 14 maart 2013 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vastgesteld, dat een dergelijk bewerking en opslag, waarbij uitsluitend sprake is van eigen gebruik, in verhouding tot het agrarisch gebruik als zodanig beschouwd kan worden als een activiteit van ondergeschikt belang, die niet afzonderlijk behoeft te worden onderzocht, omdat zij boven op het agrarisch gebruik geen significante effecten op omliggende Natura2000-gebieden kan hebben. De emissie afkomstig van mestbewerking en opslag is dus niet afzonderlijk beschouwd, maar is reeds verdisconteerd in de hierboven beschreven beoogde situatie.

Op locatie wordt in de beoogde situatie wordt de sleufsilos van  $56 \text{ m}^2$  aanwezig als een mestvaalt gebruikt voor de akkerbouw en circa  $100 \text{ m}^3$  vaste mest. Het gaat hierbij, uitgaande van een soortelijk gewicht van 0,8 kg per liter om circa 80 ton vaste mest. Volgens paragraaf 6.3.2 van de instructie gegevensinvoer moet voor aanvullende opslag of opslag van bedrijven waar de dieren niet gehuisvest zijn. Uitgaande van de [Forfaitaire-stikstof-en-fosfaatgehalten-in-dierlijke-mest-2018](#) uit het mestbeleid waar voor rundvee bij vaste mest circa 6,4 kg stikstof per ton wordt aangehouden komt dit op 512 kg stikstof uit. Tabel B13.3 uit het WUR rapport "[Emissies naar lucht uit de landbouw 1990-2018](#)" geeft daarbij aan dat 1% hiervan bij rundveedrijfmest en 2% bij vaste mest de ammoniakemissie bedraagt. Dit zou uitkomen op 10,24 kg ( $6,4 \text{ kg} \times 80 \text{ ton} \times 2\%$ ).

Voor bemesten en beregen van de akkers zijn geen emissies aangehouden. De circa 20 ha akkerbouw is hiervoor buiten beschouwing gelaten. Op 8 juni 2020 overhandigde het

Adviescollege Remkes het eindrapport genaamd '[Niet alles kan overal](#)', waarin de minister een advies heeft gekregen hoe hiermee om te gaan. 27 juni 2019 had de minister de kamer al [schriftelijk](#) geïnformeerd dat naar een generieke oplossing wordt gezocht om dit te legaliseren. Uit jurisprudentie ([ECLI:NL:RBOVE:2021:3077](#)) blijkt dat deze activiteit, ook al is deze onlosmakelijk verbonden aan de bedrijfslocatie niet tot hetzelfde project behoeft te worden toegerekend. Wanneer het planologisch mogelijk is om de gronden qua gebruik landbouwkundig toe te staan is er sprake van voortgezet gebruik. Omdat de gronden buiten de grens van het bedrijf (akkerbouwgronden en graslanden) liggen, vanaf 10 juni 1994 (eerste aanwijzing Europese Vogelrichtlijn) een agrarische bestemming hebben gehad en dit gebruik ongewijzigd is voortgezet kan de bemesting en beregenen buiten beschouwing blijven.

## 5. Conclusie

Uit de AERIUS berekeningen blijkt dat zowel in de bouwfase als bij de gebruiksfase het projecteffect bij het beoogde gebruik afneemt ten opzichte van het vergunde en feitelijk aanwezige gebruik van de stikstofdepositie op omliggende gebieden en heeft daarmee ook geen negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende gebieden. Er zijn door de mitigerende maatregelen van de beëindiging van de vleeskalverenhouderij geen negatieve effecten te verwachten. Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat getoetst moet worden aan het additionaliteitsvereiste bij het inzetten van mitigerende maatregelen. Gelet op de urgentie om de stikstofdepositie op de omliggende Natura2000-gebieden blijvend te verminderen zou de voorliggende mitigerende maatregel in beginsel als een passende of instandhoudingsmaatregel kunnen worden gezien. Echter, deze aanvraag dient te worden beschouwd in de context van beëindiging van de veehouderij op de locatie van de aanvrager, waarmee in totaal meer dan 85% van de toegestane emissie op de locatie wordt ingetrokken. Om dit te borgen en tevens een nieuwe natuurtoestemming te verkrijgen voor intern salderen is een omgevingsvergunning als bedoelt in artikel 5.1, 1e lid, sub e van de Omgevingswet noodzakelijk. De intrekking ziet daarom op een besluit tot intrekking dat tevens als een nieuwe natuurtoestemming kan worden beschouwd.

