

Van: 10.2.e) - DGMO
Aan: 10.2.e) - DGMO-WV
Onderwerp: SSRS
Datum: donderdag 5 maart 2020 09:32:00
Bijlagen: [nota M TenW en M MenW svz bronbeleid, streefwaarden, SRSS en GGA.pdf](#)
Prioriteit: Hoog

10.2.e ,

Zie bijgaand. Net uit HPRM geplukt, waarbij ik zie dat M wel naar het stuk over SSRS heeft gekeken. Vragen zijn neem ik aan niet meer beantwoord? 11.1

11.1

Bezwaar 10.2.e op dit punt zit op 2 dingen:

1. 11.1
2. 11.1

10.2.e heeft nog de vraag gesteld hoe snel het tweede punt zou kunnen, maar daar kwam niet echt een antwoord op.

Gr, 10.2.e

10.2.e

Directoraat-Generaal Mobiliteit
 Directie Wegen en Verkeersveiligheid

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | Den Haag |
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
 M 06-10.2.e
 E 10.2.e @minienw.nl

.....
Ik werk op ma t/m do

NB: elk bericht wordt in de CC ook aan wob-stikstof@minienw.nl gezonden ten behoeve van een ordentelijke archivering met het oog op mogelijke Wob-verzoeken.

Van: 10.2.e) - DGB
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGMo
Onderwerp: RE: Onder embargo - eerste rapport adviescollege meten en berekenen stikstof
Datum: donderdag 5 maart 2020 15:03:17

Ha 10.2.e ,

11.1

Het adviescollege zegt dus (hopelijk) dat OPS met name geschikt voor berekeningen in de (directe) omgeving van de bron. *"Op regionale en nationale schaal (dus in mijn interpretatie: grotere afstanden) neemt de invloed van andere processen (chemische omzetting, langeafstandstransport, meteorologie) toe en daarmee ook de onzekerheid".*

11.1

Dit komt hopelijk terug in de tweede fase en het juni advies (*"In de tweede fase van zijn werkzaamheden zal het adviescollege zich specifiek verdiepen in [...] het AERIUS-instrumentarium dat gebruikt wordt voor de vergunningverlening."*).

Groet, 10.2.e
0610.2.e

Van: 10.2.e (WVL)

Verzonden: donderdag 5 maart 2020 13:00

Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e) - DGB; 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGMo

Onderwerp: RE: Onder embargo - eerste rapport adviescollege meten en berekenen stikstof

Ha 10.2.e ,

OPS is met name geschikt voor berekeningen op lokale schaal, om OPS te gebruiken op regionale/landelijke schaal verdient OPS op diverse vlakken een impuls.

11.1

? Namelijk dat met OPS prima de GCN/GDN cijfers kunnen worden berekend, maar voor projectbijdragen al wat minder geschikt is?

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>

Verzonden: donderdag 5 maart 2020 12:05

Aan: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: Onder embargo - eerste rapport adviescollege meten en berekenen stikstof

Allen,

Ik heb het stuk even snel doorgenomen om een eerste indruk te krijgen. Er is in dit advies nog niets gezegd over AERIUS, afkappen van berekeningen, effectafstanden, etc. Dit eerste advies gaat vooral in op de (kwaliteit van de) Emissieregistratie, OPS en de

governance. 11.1

Enkele conclusies van het adviescollege:

- OPS is met name geschikt voor berekeningen op lokale schaal, om OPS te gebruiken op regionale/landelijke schaal verdient OPS op diverse vlakken een impuls.
- Vanwege de kalibratie obv metingen heeft het adviescollege geen reden om te twifelen aan de uitkomsten van OPS-berekeningen.
- Het adviescollege beoordeelt de relatieve verdeling van de NLse sectorbijdragen aan de depositie als wetenschappelijk voldoende onderbouwd.
- Er moet meer onderzoeken worden gedaan naar onzekerheden in de data en de berekeningen.
- Ministeries moeten een meer afstandelijke opdrachtgeversrol krijgen. RIVM en andere kennisinstanties moeten een meer onafhankelijke kennis- en adviesrol krijgen.

Verder:

- In de annex is overigens een beschrijving opgenomen van de governance en de betrokken expertgroepen. 11.1

- Voor de Expertgroep rekenmethoden AERIUS van 16 maart staat het advies van Hordijk overigens ook op de agenda.

Is het overigens de bedoeling dat er nog iemand wat uitgebreider naar dit rapport gaat kijken en dat er nog een 'officiële' duiding komt voor intern IenW/RWS-gebruik?

Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 05 mrt. 2020 9:46 AM

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e) - DGMI
10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: FW: Onder embargo - eerste rapport adviescollege meten en berekenen stikstof

Krijg dit net via DGMI!

Van: 10.2.e) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 5 maart 2020 09:42

Aan: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Onder embargo - eerste rapport adviescollege meten en berekenen stikstof

Jullie vast wel bekend neem ik aan.

Van: 10.2.e) <10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: woensdag 4 maart 2020 09:42

Aan: 10.2.e) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMI
<10.2.e @minienw.nl>

CC: Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: Onder embargo - eerste rapport adviescollege meten en berekenen stikstof

Hoi 10.2. en 10.2.e ,

Gisteren hebben wij, onder embargo!, het eerste rapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof ontvangen.
Hierbij informeer ik jullie graag door deze en de onze conceptbrief aan TK/EK naar jullie door te sturen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Beleidsmedewerker

.....
DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Cluster Natura2000

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuïdenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag

10.2.e

.....
M 06 10.2.e

10.2.e [@minlnv.nl](mailto:10.2.e@minlnv.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Vragen voor AERIUS – REACTIE IENW – 30 maart 2020

Ter inleiding: de rol van IenW binnen het dossier

De Minister van IenW heeft verschillende rollen binnen het Natura 2000-dossier. Zij is:

- 1) verantwoordelijk voor het beheer van (delen van) Natura 2000-gebieden en (mede) bevoegd gezag voor Natura 2000-beheerplannen. Voor 19 Natura 2000-gebieden is IenW als voortouwnemer procesverantwoordelijk voor het opstellen van het Natura 2000-beheerplan.
- 2) bevoegd gezag voor Tracébesluiten, waar de toetsing aan de Wet natuurbescherming ihkv Natura 2000 onderdeel van is.
- 3) initiatiefnemer van projecten, onder meer tav hoofdwegen, -spoorwegen, -vaarwegen en het hoofdwatersysteem.

Tot slot heeft het stikstofdossier sterke raakvlakken met het luchtkwaliteitsdossier van IenW, zowel qua modellering als qua emissiegegevens.

1. Wat is het doel van AERIUS?

a. Beleidsmatig

b. Technisch (inclusief helpdesk RIVM bij vragen 6 en 8)/Wetenschappelijk

Reactie:

AERIUS omvat meerdere instrumenten, elk met een eigen doel. Deze vraag is beantwoord voor het instrument AERIUS Calculator. In haar eerste advies heeft het Adviescollege aangegeven zich in de tweede fase te richten op het AERIUS-instrumentarium dat gebruikt wordt voor de vergunningverlening. AERIUS Calculator is het instrument dat daarbij wordt toegepast.

We gaan bij de beantwoording van deze vraag dus niet in op bv AERIUS Monitor, waarmee de (ontwikkeling van de) totale deposities in het kader van de monitoring van de stikstofdepositie landsdekkend in beeld werden gebracht.

AERIUS Calculator is een rekeninstrument dat voor meerdere doelen kan worden ingezet, waaronder:

- Het bepalen van de depositiebijdrage van individuele projecten/activiteiten ten behoeve van een depositieonderzoek, onder meer in het kader van de aanvraag van een natuurvergunning of andere toestemmingsbesluiten.
- Het bepalen van de effecten van maatregelen die invloed hebben op de emissie of de verspreiding daarvan.

AERIUS Calculator is ontwikkeld in het kader van het Programma Aanpak Stikstof en geïntroduceerd en wettelijk voorgeschreven bij de inwerkingtreding van het Programma Aanpak Stikstof in 2015. In de periode voor het PAS werden andere rekenmodellen toegepast bij het berekenen van de depositiebijdragen van projecten (zoals AAgro-Stacks, STACKS, Pluim Snelweg en Pluim-Plus). Een reden om onder het PAS tot één wettelijk voorgeschreven model te komen, hing samen met de systematiek van het PAS waarbij enerzijds werd uitgegaan van een landelijk vastgestelde 'depositieruimte' per gebied/hexagoon en anderzijds per project werd bepaald hoeveel ruimte nodig was. Om te kunnen onderbouwen dat sprake was van een 'sluitende boekhouding' was het belangrijk dat de beschikbare ruimte en de behoefte per project met hetzelfde model werden bepaald. Een belangrijk doel van AERIUS Calculator bij de introductie van het PAS was dan ook: zorgen voor uniformiteit in het toegepaste rekenmodel.

De keuze is destijds dus gemaakt voor één (wettelijk) voorgeschreven AERIUS-model waarin de volgende verspreidingsmodellen werden toegepast:

- OPS-model van RIVM
- Eigen implementatie van SRM2 model voor verspreidingsberekeningen voor wegverkeer. Daarmee werd gekozen voor verspreidingsmodellen die in beheer van de overheid waren. De verspreidingsmodellen die in de periode voor het PAS werden gebruikt waren eigendom van marktpartijen.

Hoofddoel van AERIUS Calculator is om, op basis van bronkenmerken die door de gebruiker worden ingevoerd, een voldoende representatieve en betrouwbare berekening van de stikstofdepositiebijdrage van deze bron (of bronnen) uit te kunnen voeren, zodat de bijdrage van een project of activiteit aan de depositie kan worden berekend. De uitkomsten kunnen worden gebruikt in ecologische beoordelingen het kader van toetsing aan de Wet natuurbescherming, maar worden ook gebruikt in MIRT-verkenningen en milieueffectrapportages.

Dit doel van AERIUS Calculator gold ook al onder het PAS. Binnen het PAS-systeem lag daarnaast ook veel nadruk op de vergelijking van enerzijds de beschikbare ruimte en anderzijds de behoefte aan deze ruimte vanuit het project. Het PAS was als geheel ecologisch passend beoordeeld, en AERIUS ondersteunde het boekhoudsysteem.

Nu er geen PAS meer is, en er weer projectspecifieke ecologische beoordelingen vereist zijn, ligt er veel meer nadruk op de representativiteit en betrouwbaarheid van de individuele projectberekening:

- Onder het PAS was het doel van AERIUS Calculator een voldoende representatieve en betrouwbare berekening van de stikstofdepositiebijdrage van een project om te bepalen welk deel van de beschikbare depositieruimte moest worden afgeboekt.
- Nu dient AERIUS Calculator een voldoende representatieve en betrouwbare berekening van de stikstofdepositiebijdrage van een project om als input te kunnen dienen voor de ecologische beoordeling in hoeverre een project significante negatieve gevolgen heeft op de natuur/leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken.

Het huidige doel stelt andere eisen aan AERIUS en de daarin toegepaste verspreidingsmodellen. Dat bleek ook al uit de Raad van State uitspraak van 29 mei 2019 over de natuurvergunningen voor veehouderijen (<https://www.raadvanstate.nl/programma-aanpak/@115602/201600614-3-r2/>), waarin werd gesteld dat voor vergunningen voor veehouderijen (in de situatie zonder PAS) gebruik kan worden gemaakt van AERIUS Calculator, maar dat daarbij wel moest worden ingegaan op bezwaren dat AERIUS Calculator niet of minder geschikt is voor depositieberekeningen op korte afstand van de bron, omdat, anders dan in het rekenmodel AAgro-Stacks, de diameter van het emissiepunt en de uittreedsnelheid niet kunnen worden ingevoerd en een gebouwmodule ontbreekt. Naar aanleiding hiervan heeft RIVM recent verbeteringen doorgevoerd in AERIUS Calculator (versie 2019a).

De Raad van State heeft in haar uitspraak alleen gekeken naar gebruik van AERIUS voor depositieberekeningen bij veehouderijen.

Vraag die ons inziens voorligt bij het Adviescollege is of – en onder welke voorwaarden - AERIUS Calculator voldoende representatief en betrouwbaar is om een berekening van de stikstofdepositiebijdrage uit te voeren voor alle bronnen waarvoor AERIUS Calculator gebruikt moet worden in het kader van natuurvergunningen en andere toestemmingsbesluiten.

In het antwoord op vraag 9 zijn aangrijpingspunten voor mogelijke verbeteringen aangegeven.

2. Wat is het verschil tussen OPS en AERIUS? Wat wordt met AERIUS en wat met OPS berekend (voor beleid)?

Reactie:

Op de RIVM site is aangegeven (www.rivm.nl/ops): OPS (*Operationele Prioritaire Stoffen*) is een rekenprogramma om de verspreiding van verontreinigende stoffen in de lucht te simuleren. Daarnaast berekent het model hoeveel van die stoffen per hectare op bodem of gewas terecht komt (depositie).

OPS wordt in AERIUS toegepast bij de berekening van depositiebijdragen. OPS maakt daarmee deel uit van het AERIUS instrumentarium. OPS wordt ook buiten AERIUS toegepast door RIVM. Bijvoorbeeld bij het bepalen van de grootschalige concentratiekaarten Nederland (GCN) en de grootschalige depositiekaarten Nederland (GDN).

In **AERIUS Calculator** wordt het OPS model gebruikt om de depositiebijdrage te berekenen van projecten op basis van bronkenmerken die door de gebruiker zijn ingevoerd in AERIUS. Bijvoorbeeld

ten behoeve van berekeningen voor toestemmingsbesluiten. Het OPS model wordt in AERIUS Calculator gebruikt voor berekeningen voor alle bronnen, met uitzondering van wegverkeer. De bijdrage van wegverkeer wordt berekend met een implementatie van Standaardrekenmethode 2 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. **Belangrijk:** voor de omzetting van de op basis van SRM2 berekende concentraties naar deposities, wordt uitgegaan van depositiesnelheden die zijn afgeleid met OPS.

AERIUS Calculator omvat op hoofdlijnen:

- een gebruikersschil waarin bronkenmerken kunnen worden ingevoerd en waarin de resultaten worden gepresenteerd/gevisualiseerd (en kunnen worden gedownload).
- een database waarin generieke gegevens zijn opgenomen die nodig zijn voor de berekeningen (natuurgegevens; grid van hexagonalen; (default) emissiekenmerken, zoals emissiefactoren voor wegverkeer en stallen; gegevens over ruwheid en meteorologie; ...).
- Rekenmodellen OPS en SRM2 die op basis van de ingevoerde brongegevens en de generieke gegevens in de database de depositiebijdrage van de bronnen berekenen.

Het OPS-model wordt ook gebruikt om de totale depositiebijdrage in Nederland te berekenen in het achterliggende jaar en voor de ontwikkeling van de totale depositie naar de toekomst (ten behoeve van monitoring van de totale deposities).

- RIVM gebruikt het OPS-model bij het jaarlijks bepalen van de grootschalige depositiekaarten Nederland (GDN) voor het achterliggende jaar en toekomstjaren op een resolutie van 1x1 km.
- In 2019 is voor gebruik in AERIUS Calculator een kaart met totale deposities met OPS berekend voor 2018 op het detailniveau van hexagoon (hectare). Deze kaart is nu ook opgenomen in AERIUS Calculator 2019a. Zie toelichting/nadere informatie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/achtergronddepositie-natura-2000-gebieden/16-09-2019>

Het gebruik van OPS voor het vaststellen van de totale depositie per hectare in 2018 is vergelijkbaar met het gebruik van OPS door RIVM om te komen tot de GDN-kaarten. Het gaat beide om het in beeld brengen van de totale deposities op basis van gegevens uit de Emissieregistratie (totale emissies per broncategorie en ruimtelijke verdeling).

Een verschil is de resolutie van de berekeningen en de presentatie van de deposities. In de GDN-kaarten is dit 1x1 km en in AERIUS worden de deposities berekend en gepresenteerd op het detailniveau van een hexagoon met een oppervlak van 1 hectare.

Onder het PAS werden de resultaten van berekeningen van het totale deposities (per hectare) in het achterliggende jaar en toekomstjaren zichtbaar gemaakt in AERIUS Monitor. AERIUS Monitor wordt momenteel doorontwikkeld voor gebruik in de situatie zonder PAS. De precieze uitgangspunten/invulling moeten nog worden bepaald.

3. Wat is de onderbouwing van de gehanteerde modelsystemen?

a. Hoe wordt er gekomen tot een hogere resolutie van de inputdata in AERIUS ten opzichte van de OPS-toepassing in GCN/GDN? (- Meteorologische gegevens - Terreinruwheid - Emissiedata vanuit ER).

Reactie:

De vraag is als volgt geïnterpreteerd:

- Bij gebruik van OPS voor het berekenen van de totale depositie per hectare (hexagoon) voor AERIUS wordt uitgegaan van inputdata (brongegevens, meteorologie, ruwheid, ...)
- Bij gebruik van OPS voor het opstellen van de GCN/GDN-kaarten wordt uitgegaan van inputdata (brongegevens, meteorologie, ruwheid, ...)
- Het college stelt dat bij de berekeningen van de totale depositie per hectare wordt uitgegaan van inputdata met een hogere resolutie dan bij de GCN/GDN-kaarten. Vraag van het college is hoe wordt gekomen tot deze hogere resolutie.

Voor het antwoord op deze vraag is het belangrijk dat eerst helder wordt gemaakt wat de verschillen zijn in resolutie tussen de inputdata voor AERIUS-berekeningen en de inputdata voor en berekening van de GCN/GDN-kaarten.

Er is een groot verschil tussen de inputdata die gebruikt werd in AERIUS (Monitor) onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en de inputdata waar medio 2019 (na de PAS uitspraak) van uit is gegaan bij het vaststellen van de totale depositie per hectare in 2018 (kaart die is opgenomen in AERIUS Calculator 2019):

- Onder het PAS waren in AERIUS Monitor veel verfijningen doorgevoerd ten opzichte van de inputdata in de GCN/GDN-kaarten, zowel in de totale emissies als de ruimtelijke verdeling. Zie bijvoorbeeld toelichting in factsheet: <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/3886/print#node-3918>. De wijze waarop destijds tot verfijndere gegevens werd gekomen is per broncategorie toegelicht in factsheets (<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/3886/print>). Deze verfijningen hadden verschillende doelen, die ook samenhangen met de juridische eisen die werden gesteld aan het PAS-systeem en het gebruik van het PAS voor onderbouwing van projecten.
- Voor het vaststellen van de totale depositie per hectare voor het gepasseerde jaar 2018 is grotendeels uitgegaan van dezelfde inputdata met betrekking tot de emissies als in de GCN/GDN-kaarten: <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/achtergronddepositie-natura-2000-gebieden/16-09-2019>. Zoals aangegeven in deze factsheet zijn ten opzichte van wegverkeer en veehouderijen wel meer (geografisch) verfijnde gegevens gebruikt dan in de GCN/GDN-kaarten. Andere verschillen zijn dat in AERIUS wordt gerekend met een hogere resolutie van het landgebruik.
- In de kaart met de totale depositie in 2018 in AERIUS is uitgegaan van meerjarige meteo (10 jarig gemiddelde), terwijl in GDN kaart is uitgegaan van meteo in 2018.

b. In hoeverre wordt getest of AERIUS overeenkomt met GCN/GDN? Welke mate van overeenstemming wordt vereist?

Reactie:

Er is aangenomen dat het Adviescollege met 'AERIUS' doelt op de kaart met de totale depositie per hectare voor AERIUS.

Voor de huidige kaart met totale deposities voor 2018 die nu ook in AERIUS Calculator 2019a is opgenomen (<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/achtergronddepositie-natura-2000-gebieden/16-09-2019>) heeft RIVM destijds (medio 2019) een vergelijking uitgevoerd met de GDN kaart voor 2018. De verschillen waren volgens RIVM uitlegbaar en terug te voeren naar de verschillen in uitgangspunten:

- Resolutie berekeningen (hectare vs kilometervak)
- Ruimtelijke verfijningen voor wegverkeer op het hoofdwegennet en landbouw (stallen)
- Hogere resolutie van het landgebruik
- Verschil in meteo: in AERIUS is uitgegaan van meerjarige meteo, terwijl in GDN kaart van meteo in 2018.

De GCN/GDN-kaarten en de totale deposities voor AERIUS dienen verschillende doelen. De GDN-kaarten geven een grootschalig beeld van (de ontwikkeling van) de deposities. De kaart met de totale per hectare (en wordt gebruikt in Calculator 2019a) is bedoeld om meer lokaal inzicht te geven in de totale deposities (en de herkomst van de depositie). Overigens werd vóór inwerkingtreding van het PAS de GDN (ook) gebruikt als bron voor de totale depositie in Natura 2000-gebieden in het kader van toestemmingverlening.

Er is geen eis voor de mate van overeenstemming. Een vergelijking met de GDN-kaarten is zinvol in kader van het beoordelen van de 'juistheid' van de uitkomsten, maar niet om te beoordelen of ze 'voldoende' overeenstemmen. Verschillen zijn niet erg, maar moeten verklaard en onderbouwd kunnen worden. Voor de huidige kaart in Calculator 2019a lijkt dat gebeurd.

Om consistentie tussen de GDN- en AERIUS-kaarten te waarborgen, heeft het de voorkeur van IenW dat voor het vaststellen van de totale depositie voor AERIUS zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de uitgangspunten die voor de GCN/GDN-kaarten worden gebruikt.

c. Wat is het gevraagde detailniveau bij een projectaanvraag over de activiteit/emissie van de gebruiker?

Reactie:

Ihkv een ecologische voortoets en/of passende beoordeling dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat een project afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben. De AERIUS-berekening is hierin de eerste stap, die als basis dient voor de verdere ecologische beoordeling van die berekende depositietoenames. De AERIUS-berekening zelf is geen ecologisch oordeel, maar geeft enkel een beeld van de omvang van de depositiebijdrage.

De input dient een detailniveau te hebben waar redelijkerwijs een uitspraak over moet en/of kan worden gedaan. Ter illustratie: voor een aanlegproject waarvan de uitvoering meerdere jaren zal duren, wordt voor de inzet van vrachtverkeer uitgegaan van een generiek kentel op basis van ingeschatte hoeveelheid grondverzet en aan-en afvoer van materieel welke wordt gemodelleerd als een vlakbron. Gedetailleerder inzoomen door bijvoorbeeld elke vrachtwagen individueel te modelleren levert een schijnnaauwkeurigheid op, want op dit niveau kunnen vooraf geen uitspraken worden gedaan.

De berekening zal in elk geval die activiteiten inzichtelijk moeten maken waarvoor het aannemelijk is dat deze mogelijk deposities kunnen veroorzaken en in de beoordeling meegenomen moeten worden. Voor grootschalige en langdurige aanlegprojecten geldt dat de exacte wijze van realisatie ten tijde van de passende beoordeling nog grotendeels onbekend is. Reden hiervoor is onder andere dat ruimte wordt gelaten aan de markt voor de wijze van realisatie en bijvoorbeeld de inzet van innovatieve technieken. Ook vindt de daadwerkelijke realisatie bij IenW-projecten doorgaans pas enkele jaren na de toestemmingverlening plaats. Daarom wordt volstaan met algemene kentallen ten behoeve van de berekeningen. Hierbij zal een 'voorzichtig realistische' aanname worden aangehouden, om een onderschatting van effecten te voorkomen. Op deze wijze wordt het voorzorgbeginsel in acht genomen.

In z'n algemeenheid geldt dat het detailniveau van invoergegevens mede afhankelijk is de nauwkeurigheid en het detailniveau van de modellen die gebruikt worden om deze invoergegevens te genereren (zoals wegverkeersmodellen, scheepvaartmodellen, economische groeiscenario's, diverse modellen die gebruikt worden voor het bepalen van emissiefactoren voor diverse bronnen).

d. Wie controleert de input data van de gebruiker?

Reactie:

Het bevoegde gezag (vanuit toestemmingverlening/handhaving) controleert de input data. Hiervoor dient de initiatiefnemer de uitgangspunten voor de berekening toe te lichten in de ecologische voortoets en/of passende beoordeling, zodat de berekening navolgbaar is.

e. Hoe werkt het gebruik van SRM2 voor de stikstofconcentratie van wegverkeer?

Reactie:

Een gedetailleerde toelichting op de implementatie van SRM2 in AERIUS is beschreven in: https://www.aerius.nl/files/media/factsheets/srm2_implementation_in_aerius_calculator_-_beschrijving_-_15_september_2016.pdf.

f. Wat was de onderliggende motivatie om voor verkeer een andere modelimplementatie te kiezen dan voor de andere sectoren?

Reactie:

Er is aangenomen dat het Adviescollege met 'verkeer' doelt op 'wegverkeer'.

Voor wegverkeer is gekozen om in AERIUS Calculator uit te gaan van een eigen implementatie van Standaardrekenmethode 2 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Motivatie om voor wegverkeer te kiezen voor een SRM2 implementatie:

- Aansluiting op de rekenmethode die wordt toegepast bij het berekenen van de concentratiebijdragen van wegverkeer, zoals de bijdragen van NO₂ en PM₁₀, en de beoordeling of wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor (lokale) luchtkwaliteit. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit zijn de standaardrekenmethoden vastgelegd die hiervoor gebruikt moeten worden. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt door de rijksoverheid ook een rekentool beschikbaar gesteld waarin implementaties van deze standaardrekenmethoden voor wegen zijn verwerkt (NSL Rekentool). Door ook bij depositieberekeningen uit te gaan van deze rekenmethode werd consistentie bereikt in de methode voor berekeningen in onderzoeken voor luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Inmiddels werkt RIVM ook aan AERIUS Lucht (als vervanging van de NSL Rekentool) waarin ook wordt uitgegaan van een SRM2 implementatie.
- Standaardrekenmethode 2 is speciaal ontwikkeld voor buitenstedelijke wegen en houdt rekening met typische wegkenmerken zoals hoogteligging en de aanwezigheid van (geluid)schermen of wallen. SRM2 is uitvoerig gevalideerd in windtunnel- en veldexperimenten. Het OPS-rekenmodel is oorspronkelijk bedoeld voor het uitvoeren van grootschalige berekeningen en voor berekening van depositiebijdrage van wegverkeer in de directe omgeving van een weg minder geschikt dan SRM2. OPS houdt bijvoorbeeld geen rekening met de hoogte van de weg of de aanwezigheid van afschermende constructies (zoals schermen/wallen). Dat maakt SRM2 meer geschikt voor projectspecifieke berekeningen van wegverkeer dan OPS.
- Het gebruik van SRM2 in AERIUS Calculator betekent dus dat bij **projectspecifieke berekeningen voor wegverkeer** wordt gerekend met SRM2. In het kader van landelijke berekeningen om te komen tot een landelijk beeld van depositiebijdragen (zoals bij GDN-kaarten) wordt wel gerekend met OPS. Dat geldt ook voor wegverkeer: het gaat bij landelijke berekeningen meer om de trend en de totalen van een veelheid aan bronnen ('deken') en daarvoor is OPS geschikt. Bij projectspecifieke berekeningen gaat het om relatief beperkte lokale bijdragen als gevolg van veranderingen in intensiteiten en doorstroming door bijvoorbeeld een wegaanpassing of een nieuwe activiteit. Voor die lokale projectbijdragen is SRM2 het meest geschikte model.

Uit bovenstaande motieven blijkt waarom een implementatie van SRM2 voor wegverkeer het meest geschikt is.

In onze ogen kan ook de vraag worden gesteld waarom destijds (bij het PAS) voor bronnen zoals industrie en stallen (andere bronnen dan wegverkeer) is gekozen voor OPS en niet voor modellen die voor het PAS gangbaar waren in de praktijk, zoals STACKS en AAgro-Stacks. Die andere modellen hielden meer rekening met bronspecifieke kenmerken dan OPS (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Raad van State waarin kanttekeningen voor gebruik van OPS bij stallen zijn aangegeven omdat OPS, in tegenstelling tot STACKS, geen rekening hield met gebouweffecten en uitreedsnelheden). Voor wegverkeer is aangesloten op de praktijk voor het PAS. Voor andere bronnen is gekozen voor een ander model dan de gangbare modellen die voor het PAS werden gebruikt.

g. Hoe werkt het afkappen van de berekening verkeer na 5 km en wat zijn daar de overwegingen voor?

Reactie:

Hoe het werkt:

Toelichting op de wijze waarop SRM2 in AERIUS omgaat met de maximale rekenafstand van 5 km: https://www.aerius.nl/files/media/factsheets/srm2_implementation_in_aerius_calculator_-_beschrijving_-_15_september_2016.pdf. In dit rapport is aangegeven (pagina 5):

1. Selecteren relevante bronnen per rekenpunt

Voor iedere combinatie van een bron en een rekenpunt wordt de minimale afstand tussen de bron en het rekenpunt bepaald. Indien de bron als geheel buiten de afstandgrens van 5 km ligt, dan wordt deze bron niet meegenomen in de berekeningen (de bron wordt 'genegeerd').

Met 'bron' wordt in dit geval een bron bedoeld waarvoor in AERIUS gekozen is voor de sector 'Wegverkeer'.

Overwegingen voor het hanteren van de maximale rekenafstand van 5 km bij projectspecifieke berekeningen:

- Bijdragen van wegverkeer zijn op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol te herleiden tot een individueel project. Dit is ook door RIVM bevestigd.
- SRM2 in AERIUS is een implementatie van de standaardrekenmethode 2 in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Op basis van deze implementatie worden de concentratiebijdragen NO₂ en NH₃ berekend (deze worden vervolgens vermenigvuldigd met de depositiesnelheid voor deze stoffen. Uit de bij de Regeling behorende technische beschrijving voor SRM2 (<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2014-0109.pdf>) blijkt dat de concentraties niet tot willekeurig grote afstanden mogen worden gerekend. Uit dezelfde technische beschrijving blijkt dat de bijdrage van een individuele weg aan de grootschalige achtergrondconcentratie significant is tot op ongeveer 3,5 kilometer van een weg. Dit hangt samen met de zogenoemde methode voor dubbeltellingcorrectie van de grootschalige concentraties (<https://www.rivm.nl/gcn-gdn-kaarten/dubbeltellingcorrectie>).
- AERIUS Calculator volgt met een grens van 5 kilometer een extra voorzichtige benadering voor de berekening van depositiebijdragen van individuele projecten.

Onder het PAS gold een zogenoemde afstandsgrenswaarde van 3 kilometer vanaf de weg voor prioritaire projecten ten aanzien van hoofdwegen. Dat betekende dat de deposities met AERIUS Calculator alleen werden berekend op natuurgebieden binnen 3 kilometer van een ingevoerde wegvakken. Die 3 km was dus van toepassing op het selecteren van (delen van) natuurgebieden waar moest worden gerekend. Voor de geselecteerde (delen van) natuurgebieden werden vervolgens de bijdragen bepaald van de extra verkeersbewegingen op alle wegen binnen 5 kilometer rondom deze (delen van) natuurgebieden.

Met het wegvallen van het PAS en de afstandsgrenswaarde is AERIUS Calculator op dit punt aangepast. Calculator rekent nu op alle (delen van) natuurgebieden binnen 5 km (en neemt daarbij de bijdragen mee van de wegen binnen 5 km).

In de uitvoeringspraktijk voorafgaande aan het PAS werd in beginsel uitgegaan van een maximum rekenafstand van 3 kilometer tot de weg in onderzoeken naar de effecten voor deposities. Als sprake was van de aanleg van een nieuwe weg of projecten zeer grote effecten op de verkeersbewegingen hadden, werd een rekenafstand van 5 km gehanteerd.

Deze afbakening van 3 km was mede gebaseerd op een literatuurstudie van het destijds meest actueel beschikbare internationaal empirisch ecologisch onderzoek naar de effecten van wegen op vegetatie (Schaffers, A.P.. Effectafstand van stikstof uit verkeersemissies op de vegetatie; een inventarisatie van de literatuur. Wageningen University, 2010). Deze studie heeft als conclusie opgeleverd dat de effecten van stikstofdepositie op de omliggende vegetatie beperkt blijven tot een zone van orde grootte 500 meter vanaf de weg. Omdat resteffecten op een grotere afstand dan 500 meter niet geheel waren uit te sluiten op basis van deze literatuurstudie, mede doordat in een deel van de onderzoeken nog (geringe) effecten aantoonbaar waren op de onderzochte locatie die het verst van de weg lag, is deze effectafstand van 500 meter opgehoogd met een ruime veiligheidsmarge van 2500 meter. Daarmee werden waarborgen ingebouwd om risico op ecologische effecten buiten het onderzoeksgebied uit te sluiten.

Het hanteren van de rekenafstand van 5 kilometer bij wegen heeft nadrukkelijk betrekking op het de berekening van de depositiebijdrage van een individueel project, en niet op monitoring van de ontwikkeling in grootschalige deposities (zoals de GDN-kaarten). In de monitoring worden namelijk voor zeer veel bronnen depositiebijdragen berekend die weliswaar op (zeer) grote afstand zeer klein kunnen zijn, maar cumulatief toch een relevante bijdrage kunnen hebben. Daarom wordt in de monitoring van de totale deposities ook voor wegverkeer gerekend op afstanden verder dan 5 kilometer. Daarbij gaat het dan om het berekenen van de depositiebijdragen van landelijke emissies door wegverkeer. Daarbij wordt OPS toegepast. De op deze wijze met OPS berekende landelijke deken als gevolg van wegverkeer en alle andere bronnen wordt vervolgens gekalibreerd aan de hand van metingen. Bij het bepalen van een grootschalig beeld is de precieze

bijdrage van elke individuele bron minder relevant: het gaat om de gekalibreerde som van alle bijdragen.

NB: In het verlengde van deze vraag van het Adviescollege (overwegingen om tot 5 km voor wegverkeer te rekenen), kan ook de vraag worden gesteld waarom voor andere bronnen dan wegverkeer bij projectspecifieke berekeningen geen maximale afstand wordt gehanteerd. Hier wordt in het antwoord op vraag 4 nader ingegaan.

h. Wat is de motivatie voor de verhoging van de effectieve droge depositiesnelheden op kortere afstanden tot de weg? Hoe wordt de bepaalde brondepletie door de depositie verrekend?

Reactie:

Toelichting op de wijze waarop SRM2 in AERIUS omgaat met de brondepletie:

https://www.aerius.nl/files/media/factsheets/srm2_implementation_in_aerius_calculator_-_beschrijving_-_15_september_2016.pdf. De vraag over de verhoging van de effectieve droge depositiesnelheden heeft waarschijnlijk betrekking op wat staat beschreven over 'schaling van depositiesnelheden' in deze factsheet: <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/wegverkeer-%E2%80%93-bepalen-depositiesnelheden/16-09-2019>. Hierin is aangegeven: "Er is een relatie tussen de afstand van de weg en de depositiesnelheid. Er is daarom voor gekozen om de depositiesnelheid voor een hexagoon te schalen wanneer de hexagoon zich op korte afstand (<1000m) van de bron bevindt." . Een motivatie bij deze schaling zal door RIVM moeten worden gegeven.

i. Wordt er bij het AERIUS-systeem op enige wijze gebruik gemaakt van metingen? Hetzij als input, hetzij om de uitkomsten te verifiëren? En zo ja, welk type metingen wordt gebruikt? Zou het AERIUS-systeem kunnen verbeteren als er (meer) metingen worden gebruikt?

j. Hoe wordt de natte depositie meegenomen in AERIUS? Hoe wordt de brondepletie term toegekend aan de pluim?

→ Vragen voor RIVM

4. Is het geleverde detailniveau in overeenstemming met de onderliggende onzekerheden?

Reactie:

Er is aangenomen dat het Adviescollege met 'het geleverde detailniveau' doelt op de met AERIUS berekende depositiebijdragen op het detailniveau van een hectare (bijvoorbeeld in vergelijking met het detailniveau van de GDN-kaarten: 1x1 km).

Ook hier is het belangrijk om onderscheid te maken tussen het gebruik van de resultaten:

- Monitoring van de landelijke deposities
- Bepalen van projectspecifieke bijdragen aan de deposities.

Voor monitoring van de deposities geldt dat de landelijke deken van totale deposities die met AERIUS/OPS wordt berekend wordt gekalibreerd aan de hand van metingen. Daarmee worden de berekende deposities (deels) in lijn gebracht met de feitelijk gemeten deposities. Dit neemt onzekerheden niet weg, maar het maakt de resultaten bruikbaar voor het volgen van de landelijke trend.

Voor het bepalen van projectspecifieke bijdragen is voor deze vraag relevant tot welke afstand de projectbijdrage wordt berekend. Op korte afstand tot een individuele bron lijkt het detailniveau van een hectare meer in overeenstemming met de onderliggende onzekerheden dan op grotere afstand van de bron:

- Individuele emissiebronnen kunnen ook op grote afstand leiden tot een depositiebijdrage, maar het lijkt aannemelijk dat voorbij een bepaalde afstand de ruimtelijke relatie tussen de emissie van een individuele bron en de depositiebijdrage niet meer is te leggen op het detailniveau van een hectare (het detailniveau waarop de ecologische beoordeling plaatsvindt). De projectbijdrage gaat dan op in de achtergronddepositie en komt terug in de monitoring van de totale deposities.

- Het Adviescollege lijkt aandacht te hebben voor dit punt. In het 1e rapport schrijft het Adviescollege namelijk dat het OPS-rekenmodel dat wordt toegepast in AERIUS geschikt is om de stikstofverspreiding op lokale schaal te modelleren, maar dat op regionale en nationale schaal de invloed van andere processen (chemische omzetting, langeafstandstransport, meteorologie) toeneemt en daarmee ook de onzekerheid.
- Maximale rekenafstanden herintroduceren voor verschillende typen bronnen in het kader van vergunningverlening zou veel werkbaarder zijn voor individuele projecten en sluit ook aan op de wijze waarop deposities werden berekend in de periode voor het PAS (met andere modellen dan AERIUS). *Eventuele (hele kleine) depositiebijdragen op grotere afstand van projecten zijn daarmee - net als vóór het PAS - geen onderdeel van de projectspecifieke beoordeling in het kader van toestemmingverlening (art 6 lid 3 HRL), maar blijven (cumulatief) als onderdeel van de achtergronddepositie wel in beeld bij de monitoring van de totale depositie. Uit artikel 6 eerste en tweede lid van de Habitatrictlijn volgt de generieke verantwoordelijkheid van de lidstaat (de rijksoverheid en provincies) om –o.a. in het licht van deze totale depositie - instandhoudingsmaatregelen (positieve beheermaatregelen) te treffen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen (art 6, lid 1 HRL) en passende maatregelen (preventief) ter voorkoming van verslechtering van de kwaliteit van habitats en habitats van soorten (art 6 lid 2 HRL).*

Ten aanzien van het detailniveau en de onzekerheden is ook het eerdere advies van de commissie mer bij het PAS relevant (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-181405.pdf>). De commissie schrijft hierin: "AERIUS suggereert een zeer hoge nauwkeurigheid van de berekende depositie op een detailniveau van 1 ha. Veel van de brongegevens en de daarbij gebruikte verspreidingsmodellen hebben echter een grote onzekerheid. De gepresenteerde nauwkeurigheid is daarmee onmogelijk te bereiken. Ook in de huidige praktijk worden berekeningen uitgevoerd die de depositie ten onrechte weergeven tot op 0,1 mol nauwkeurig en worden op basis van die getallen vergunningen verleend of geweigerd. De Commissie adviseert: [...];

- de gemodelleerde deposities te presenteren met een nauwkeurigheid die recht doet aan de onzekerheid in de gebruikte data en modellen."

Mogelijk bevat de volgende RIVM notitie nog relevante informatie:

https://www.rivm.nl/sites/default/files/2018-11/Toelichtingdepositieberekeningen_sept2011.pdf.

Daarnaast kan de vraag gesteld worden of het weergeven en beoordelen van rekenresultaten in mol/ha/j op twee decimalen nauwkeurig niet leidt tot schijnnauwkeurigheid (er kan bv ook gekozen worden voor de eenheid kg/ha/j). Zie ook het volgende opiniestuk: <https://www.toets-online.nl/why-n-mol-most-gn-mol-is?file=11626.pdf>

Soms lijkt het beeld te bestaan dat de Raad van State eist dat er de depositie per hectare op twee decimalen nauwkeurig berekend of beoordeeld moet worden. IenW herkent dit beeld niet. De Habitatrictlijn zegt niets over de vereiste nauwkeurigheid waar het gaat om het in beeld brengen van de effecten van een bepaald activiteit¹. Echter, als de wetgever een systeem bedenkt met hexagonen van een hectare en 2 cijfers achter de komma, dan toetst de Raad van State binnen die kaders.

¹ Uit jurisprudentie (Briels/ Rondweg Nunspeet) volgt dat in de passende beoordeling de gevolgen van een plan of project per areaal van een habitatype dat voorkomt in een N2000-gebied in kaart moet worden gebracht. Het gaat daarbij om alle rechtsreeks gevolgen, zowel de negatieve als positieve. Verzachtende of neutraliserende effecten van mitigerende maatregelen mogen alleen worden meegenomen voor zover deze effecten zich voordoen op een areaal van een habitatype waarop het project of plan ook negatieve effecten veroorzaakt.

Afdeling uitspraak Nunspeet: "Naar het oordeel van de Afdeling dienen voor dit onderzoek echter wel de gevolgen per habitatype, per locatie van voorkomen van het habitatype in kaart gebracht te worden." En: "De Afdeling leidt uit het arrest Briels voorts af dat bij de beoordeling of een project leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied, slechts die beschermingsmaatregelen mogen worden betrokken, waarmee wordt beoogd de schadelijke gevolgen die rechtsreeks uit het project voortvloeien te voorkomen of verminderen ter plaatse van de locatie van het voorkomen van het habitatype dat negatieve gevolgen ondervindt. [...]" "De door de gemeente voorgestelde beheermaatregelen kunnen derhalve slechts als mitigerende maatregel worden

Wel vereist de richtlijn dat bij een passende beoordeling wordt uitgegaan van de meest recente wetenschappelijke inzichten. Voorwaarde voor toestemmingsverlening is dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat het plan of project schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied. De redenering lijkt nu: omdat het model nu eenmaal een uitkomst genereert, vereist het voorzorgbeginsel dat we daar iets mee moeten. Vraag is of dat niet een veel te vergaande uitleg is van het vereiste 'wetenschappelijk redelijkerwijs geen twijfel'.

Kortom: de vraag die gesteld kan worden is of vanuit het (toepassingsbereik van het) model niet moet worden aangegeven tot welke afstand en tot welk niveau het nog een uitkomst kan genereren die gerelateerd kan worden aan een individueel project. Voor het overige is er het vangnet van *art 6 lid 1 en 2 HRL*.

5. Aanpassingen/ Updates

a. Welk type updates worden er doorgevoerd (b.v. t.o.v. AERIUS Calculator 2016L)?

b. Wat zijn de aanleidingen voor de updates?

Reactie:

Een opmerking vooraf: Bij de beantwoording van de vragen 5a t/m 5e wordt met AERIUS met name gedoeld op AERIUS Calculator en AERIUS Connect, tenzij anders vermeld.

Zoals ook verwoord in de beantwoording van vraag 1, dient AERIUS een voldoende representatieve en betrouwbare berekening van de stikstofdepositiebijdrage van een project uit te kunnen voeren. Om dat te bereiken is een regelmatige actualisatie van AERIUS nodig. Dit kan bereikt worden door:

- Het meenemen van recente (wetenschappelijke) inzichten in de rekenmodellen: Daardoor worden berekeningen verbeterd en is bijvoorbeeld sprake van een kleiner verschil tussen gemeten en berekende waarden.
- Het actualiseren van emissiefactoren voor wegverkeer: Emissiefactoren voor wegverkeer worden jaarlijks geactualiseerd op basis van de recente inzichten en praktijkmetingen en deze worden ook jaarlijks uiterlijk 15 maart gepubliceerd door de Minister van Milieu en Wonen.
- Het actualiseren van andere emissiefactoren en/of bronkenmerken: Emissiefactoren voor mobiele werktuigen en scheepvaart worden op onregelmatige basis geactualiseerd (hiervoor zijn op dit moment geen vaste afspraken). Op zichzelf vormt de actualisatie van deze emissiefactoren en bronkenmerken geen aanleiding om AERIUS te actualiseren, maar zodra beschikbaar worden ze wel meegenomen bij de eerstvolgende actualisatie van AERIUS.
- Het actualiseren van natuurgegevens: Gegevens over habitattypen en leefgebieden worden door de voortouwnemers regelmatig geactualiseerd en deze inzichten worden verwerkt in AERIUS.

Naast deze reguliere actualisatie van de rekenmodellen en onderliggende gegevens, kan er ook sprake zijn van specifieke verbeteringen van de bestaande rekenmethoden. Zo heeft in de laatste versie van AERIUS (versie 2019A) een aanpassing van OPS plaatsgevonden voor puntbronnen waardoor rekening kan worden gehouden met geforceerde ventilatie (uitstroomsnelheid). Ook is een methode ontwikkeld om rekening te kunnen houden met de invloed van gebouwen op de verspreiding. Dergelijke specifieke verbeteringen vinden niet op regelmatige basis plaats.

In algemene zin kan worden gesteld dat reguliere actualisatie van AERIUS Calculator gericht is op het verder verbeteren van de berekeningen zodat het een robuust instrument blijft dat ingezet kan blijven worden voor toestemmingsverlening. Voor IenW is het dan ook van groot belang dat AERIUS zo snel mogelijk wordt geactualiseerd nadat er nieuwe emissiefactoren voor wegverkeer zijn gepubliceerd. Op die manier wordt er voor de projectspecifieke ecologische beoordeling van wegprojecten uitgegaan van de meest recente emissiefactoren.

Naast de regelmatige actualisatie van AERIUS kan er ook aanleiding zijn voor een tussentijdse update van AERIUS. Een tussentijdse update kan nodig zijn door:

meegewogen in de passende beoordeling, indien deze worden uitgevoerd ter plaatse van de arealen van een habitattype waar een toename van stikstofdepositie plaatsvindt."

- Een tussentijdse aanpassing van wet- en regelgeving en/of een rechterlijke uitspraak die aanleiding geeft om de rekenmethoden of onderliggende gegevens aan te passen.
- Wensen van gebruikers en/of bevoegd gezagen om functionaliteiten aan te passen of toe te voegen zodat het gebruikersgemak wordt vergroot.

Het verwerken van gebruikerswensen leidt niet tot andere resultaten en wordt via een zogenaamde hotfix gedaan.

Aandachtspunt is dat in AERIUS Calculator heel veel data in de applicatie zelf is opgenomen die niet noodzakelijk zijn voor het kunnen uitvoeren van een depositieberekening. Denk hierbij aan zaken als de habitatypekarteringen, totale deposities, hexagonen met een overschrijding van de kritische depositiewaarde en bepaalde emissiefactoren (die voor bepaalde bronnen ook via invoerbestanden ingevoerd zouden kunnen worden). Enerzijds is dat handig, omdat het gebruik van AERIUS Calculator hierdoor heel laagdrempelig is en het een gebruiksvriendelijke applicatie is. Anderzijds kent de actualisatie van AERIUS Calculator hierdoor een relatief lange doorlooptijd (er moet immers veel data worden geactualiseerd) en bemoeilijkt dit het baseren van projectberekeningen op de meest actuele inzichten.

Voorbeeld: jaarlijks worden op grond van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit rond 15 maart actuele emissiefactoren voor wegverkeer bekend gemaakt. Deze kunnen in theorie in enkele weken in alle verspreidings- en depositiemodellen verwerkt worden. Omdat in AERIUS Calculator echter ook de totale depositie is opgenomen en deze nog berekend en met metingen gekalibreerd moet worden, duurt het enkele maanden totdat er met de actuele emissiefactoren voor wegverkeer gerekend kan worden.

AERIUS Monitor

Nieuwe inzichten in emissies en rekenmethodieken leiden ook tot wijzigingen in de berekende totale deposities (zowel gemiddeld in Nederland, maar met name locatiespecifiek). In het verleden leidde dit locatiespecifiek soms tot honderden molen toe- of afname van de totale depositie.

Hoewel het enerzijds wenselijk is dat actuele wetenschappelijke inzichten verwerkt worden – zowel voor een zo goed mogelijk inzicht van de daadwerkelijke stikstofbelasting van de natuur en de specifieke bronnen die deze belasting veroorzaken, als voor de toestemmingverlening aan projecten – is het anderzijds de vraag hoe de effecten van het stikstofbeleid op de depositie per Natura 2000-gebied gemonitord kunnen worden als de rekenmethodieken steeds wijzigen?

- De wijziging van de rekenmethoden hebben dikwijls grotere effecten op de berekende totale depositie in Natura 2000-gebieden dan de bronmaatregelen die getroffen worden/voornemens zijn getroffen te worden.
- Kunnen we nu nog wel – bijvoorbeeld in het kader van de beleidsevaluatie van het PAS – de depositie in verschillende Natura 2000-gebieden vergelijken met de referentiesituatie in 2014, evenals de bijdragen van de verschillende bronnen daaraan?

Het gaat hier uitdrukkelijk dus niet over de meer generieke monitoring van emissies en deposities, maar over de monitoring van de depositie in de verschillende Natura 2000-gebieden (incl. de effecten van bronmaatregelen in de verschillende gebieden).

c. Wat is de frequentie van de updates en hoe worden deze bekend gemaakt?

Reactie:

Ten tijde van het PAS was de actualisatie van AERIUS Calculator in de regel gekoppeld aan een partiele herziening van het programma aanpak stikstof. Hoewel het de bedoeling was dat de partiele herziening (en dus ook de actualisatie van AERIUS) jaarlijks plaats zou vinden was dat veelal niet het geval. De laatste grote update van AERIUS Calculator komt uit september 2017 (AERIUS Calculator 2016L) en die versie is t/m mei 2019 (tot de Raad van State-uitspraak ten aanzien van het PAS) gebruikt voor depositieberekeningen ten behoeve van toestemmingsbesluiten. Tussentijds zijn er natuurlijk wel kleine aanpassingen doorgevoerd, maar die hadden in de regel geen invloed op de rekenresultaten.

Zoals ook verwoord in de beantwoording van vraag 1, dient AERIUS een voldoende representatieve en betrouwbare berekening van de stikstofdepositiebijdrage van een project uit te kunnen voeren om te kunnen bepalen/beoordelen in hoeverre een project significante negatieve effecten heeft op de natuur.

Dit betekent dat het nog belangrijker is dat AERIUS uitgaat van de laatste (wetenschappelijke) inzichten. Hierom, maar ook om duidelijkheid en voorspelbaarheid te creëren voor gebruikers en bevoegd gezagen, is recent in de Stuurgroep AERIUS besloten dat AERIUS één keer per jaar op een vast moment wordt geactualiseerd. Als daar aanleiding voor is zullen ook tussentijdse updates worden uitgevoerd.

Een grote actualisatie van AERIUS Calculator zou ten minste twee maanden voor de beoogde releasedatum aangekondigd moeten worden. Dit gaat ten minste via een bericht op aeries.nl. In de praktijk werd een release vaak korter dan twee maanden vooraf aangekondigd en dit maakt het dan ook lastig om daar bij projecten voldoende op te kunnen anticiperen. Omdat veel IenW-projecten een lange doorlooptijd kennen is een vroegtijdige aankondiging van een grote actualisatie (inclusief een globale beschrijving van wat er aangepast gaat worden) zeer wenselijk.

Tussentijdse actualisaties die geen invloed hebben op de rekenresultaten (vaak via de zogenaamde hotfixes) worden vaak maar één of enkele dagen voor de actualisatie aangekondigd via aeries.nl.

d. Hoe is de verhouding modelupdates OPS/SRM2 tot de updates in AERIUS?

Reactie:

RIVM publiceert in beginsel om de 3 jaar een nieuwe versie van OPS waarin de recente wetenschappelijke inzichten zijn verwerkt. Zodra er een nieuwe OPS-versie is gepubliceerd wordt die meegenomen in de eerstvolgende update van AERIUS Calculator.

Het SRM2-model wordt in de regel alleen geactualiseerd als daar op basis van nieuwe inzichten aanleiding toe is. Als het SRM2-model wordt aangepast, dan wordt de nieuwe versie meegenomen in de eerstvolgende update van AERIUS Calculator.

Reguliere actualisatie van AERIUS (één keer per jaar) vinden dan ook vaker plaats dan actualisaties van OPS en SRM2. Dit zorgt enerzijds voor de gewenste stabiliteit in de rekenmodellen en zorgt er anderzijds voor dat nieuwe inzichten ten aanzien van bijvoorbeeld emissiefactoren en natuurgegevens (waarvoor in principe ook één keer per jaar een actualisatie plaatsvindt) wel op regelmatige basis in een nieuwe versie van AERIUS worden meegenomen.

e. Wat wordt gedaan met klachten/observaties uit de praktijk? (bijvoorbeeld: locatie hexagonalen, toename depositie bij afnemende emissie, onvoorspelbaarheid depositie berekeningen bij emissieaanpassingen, etc.)

Reactie:

Klachten en/of observaties die ontstaan bij het gebruik van AERIUS zouden gemeld moeten worden bij de Helpdesk van BIJ12. De Helpdesk verzamelt deze en bespreekt deze met het RIVM. In de praktijk worden klachten en/of observaties vaak ook rechtstreeks aan de bekende contactpersonen bij het RIVM voorgelegd.

In de regel wordt de melding onderzocht en indien daar aanleiding toe is dan vindt hierover afstemming plaats, bijvoorbeeld in de begeleidingsgroep Actualisatie AERIUS en/of de Expertgroep rekenmethoden AERIUS. Afhankelijk van de analyse van de melding kan een antwoord worden gegeven aan de melder en/of vindt een actualisatie van AERIUS plaats. Dat kan zijn op het moment van een reguliere actualisatie van AERIUS of, als blijkt dat AERIUS echt foutief rekent, vindt een tussentijdse actualisatie plaats.

Het is onduidelijk welke afspraken hierover zijn gemaakt. In de ogen van IenW zijn vastgelegde afspraken hierover wenselijk.

6. Communicatie met gebruiker? Aan BIJ12/RIVM laten?

a. Hoe kunnen gebruikers contact op nemen over AERIUS?

b. Op welke wijze worden deze vragen/opmerkingen opgepakt?

c. Welke organisaties hebben hier een rol in?

→ *Vragen voor Bij12/RIVM*

d. Een update zou net het verschil tussen wel/geen vergunning kunnen betekenen. Hoe wordt hier mee omgegaan, en met bezwaren van gebruikers?

Reactie:

Voor de toestemmingsbesluiten waarvoor de Minister van IenW bevoegd gezag is, wordt bij besluitvorming uitgegaan van de op dat moment voorgeschreven versie van AERIUS.

Voor projecten waarvoor IenW geen bevoegd gezag is en waar in de ecologische voortoets (en niet sec de berekening) is geconcludeerd dat deze activiteiten vergunningvrij zijn, zal voorafgaand aan besluitvorming bij de release van een nieuwe versie worden gecontroleerd of deze conclusies nog steeds gelden. Andersom kan het ook gebeuren dat een herberekening leidt tot de gewijzigde conclusie dat kan worden volstaan met een ecologische voortoets in plaats van een passende beoordeling. In dat geval is er geen vergunningaanvraag noodzakelijk is en/of kan de vergunningaanvraag worden ingetrokken.

Voor projecten waar inmiddels een besluit is genomen, dan wel vergunningvrije projecten welke inmiddels in uitvoering zijn, wordt deze stap niet opnieuw uitgevoerd.

7. Wat zijn de ervaringen van de verschillende organisaties o.b.v. de huidige governancestructuur?

Reactie:

Tijdens het PAS waren er duidelijke afspraken over de uitvoering van het werk (in diverse werkgroepen) en de besluitvorming. Na de Raad van State-uitspraak verviel deze governance grotendeels en hier zijn recent weer nieuwe afspraken over gemaakt. Door het recent opnieuw organiseren en vaststellen van de governance rondom de AERIUS-producten is er meer duidelijkheid gekomen over de taken en de wijze van besluitvorming. Dit wordt door IenW als een positieve ontwikkeling gezien. Wij zien echter wel wat aandachtspunten:

- Er zijn veel afzonderlijke werkgroepen, begeleidingsgroepen en expertgroepen die zich geheel of gedeeltelijk buigen over zaken die een relatie hebben met één of meerdere AERIUS-producten. Niet voor al deze groepen zijn de taken en verantwoordelijkheden voldoende goed afgebakend, zijn de groepen voldoende op elkaar aangesloten en is onduidelijk hoe besluitvorming plaats moet vinden. Het gevolg hiervan is dat zaken soms in meerdere groepen worden besproken en worden uitgewerkt, zaken door geen van de groepen worden opgepakt en/of dat samenhangende zaken niet voldoende op elkaar worden afgestemd. Dit kan leiden tot inefficiënt gebruik van de beschikbare tijd en tot kwalitatief minder goede producten. Ook het integreren van groepen die al lange tijd bestaan en slechts gedeeltelijk met stikstof te maken hebben (zoals het GCN/GDN/stikstof-overleg) verdient in de ogen van IenW nog de nodige aandacht.
- Het is niet altijd duidelijk of een deelnemers in een werkgroep deelneemt op persoonlijke titel, namens zijn/haar eigen werkgever of namens een overkoepelende organisatie. Hierdoor is op voorhand onduidelijk namens welke organisatie deze deelnemer spreekt en wat het mandaat is. Deze onduidelijkheid kan zorgen voor een stroperig proces ten aanzien van de uitwerking en besluitvorming.

8. Hoe vaak en door welke organisaties wordt AERIUS gebruikt?

Reactie:

In beginsel moet voor alle projecten die kunnen leiden tot stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden een berekening worden uitgevoerd om te bepalen of deposities worden veroorzaakt en hoe groot deze depositie(toename) is.

Voor IenW betreft dit alle projecten van Rijkswaterstaat (projecten in het kader van onder andere waterveiligheid, waterkwaliteit, rijkswegen, rijksvaarwegen en Vervanging en Renovatie), van ProRail (projecten die onder andere gericht zijn op spoorwegaanpassingen en emplacementen) en berekeningen voor luchthaven(verkeers)besluiten. Het gaat dan ook om vele tientallen projecten per jaar waarvoor per project meerdere keren wordt gerekend, bijvoorbeeld omdat nieuwe varianten worden doorgerekend, er nieuwe gegevens beschikbaar zijn (onder andere nieuwe verkeersgegevens, emissiefactoren, een nieuwe versie van AERIUS Calculator), of omdat mogelijke mitigerende maatregelen moeten worden doorgerekend. In totaliteit gaat het, alleen al voor specifieke IenW-projecten, dan ook om vele honderden berekeningen met AERIUS Calculator/AERIUS Connect per jaar. Behalve voor het uitvoeren van berekeningen, wordt AERIUS binnen IenW ook gebruikt voor het raadplegen van bijvoorbeeld de totale depositie en natuurgegevens (in AERIUS Calculator en Monitor) en het bekijken van invoer- en resultaatbestanden die door advies- en ingenieursbureaus voor IenW-projecten worden opgeleverd (in AERIUS Scenario).

9. Welke verbeteringen zouden jullie willen doorvoeren in het AERIUS-systeem?

Reactie:

Uit de reacties op de voorgaande vragen volgen meerdere aangrijpingspunten voor mogelijke verbeteringen. Hierbij willen wij twee punten nadrukkelijk meegeven aan het Adviescollege:

- A. Maximale rekenafstand bij bepalen depositiebijdragen voor individuele bronnen
- B. Hanteren van een rekenkundige ondergrens voor depositiebijdragen van individuele bronnen (projecten) die meer recht doet aan de onzekerheden in het gebruikte model en de gebruikte data

NB

Eventuele (hele kleine) depositiebijdragen al dan niet op grotere afstand van projecten zijn daarmee - net als vóór het PAS - geen onderdeel van de projectspecifieke beoordeling in het kader van toestemmingverlening (art 6 lid 3 HRL), maar blijven (cumulatief) als onderdeel van de achtergronddepositie wel in beeld bij de monitoring van de totale depositie. Uit artikel 6 eerste en tweede lid van de Habitatrichtlijn volgt de generieke verantwoordelijkheid van de lidstaat (de rijksoverheid en provincies) om -o.a. in het licht van deze totale depositie - instandhoudingsmaatregelen (positieve beheermaatregelen) te treffen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen (art 6, lid 1 HRL) en passende maatregelen (preventief) ter voorkoming van verslechtering van de kwaliteit van habitats en habitats van soorten (art 6 lid 2 HRL).

A. Maximale rekenafstand bij bepalen depositiebijdragen voor individuele bronnen

- Het OPS-model in AERIUS berekent de depositiebijdrage van een individuele bron in beginsel door voor geheel Nederland. OPS kent geen begrenzing in de afstand tot de bron waar een depositiebijdrage wordt berekend.
- In de uitvoeringspraktijk van de vergunningverlening leidt dit tot vragen. Vrijwel elk project in Nederland leidt tot een berekende depositiebijdrage op één of meer Natura 2000-gebieden. Veel projecten (ook relatief kleine projecten) leiden tot een berekende depositiebijdrage van 0,0x mol/hectare/jaar op tientallen Natura 2000-gebieden. Dit heeft grote gevolgen voor de onderzoekslast en doorlooptijd van ecologische onderzoeken.
- Kernvraag daarbij is tot welke afstand een berekende lokale depositiebijdrage in een Natura 2000 gebied nog (met voldoende zekerheid) te herleiden is naar een individueel project.
- **Het Adviescollege wordt gevraagd om deze vraag te betrekken in haar advies over de rekenmethodiek.**
- Individuele emissiebronnen kunnen ook op grote afstand leiden tot een depositiebijdrage, maar het lijkt aannemelijk dat voorbij een bepaalde afstand de ruimtelijke relatie tussen de emissie van een

individuele bron en de depositiebijdrage niet meer is te leggen op het detailniveau van een hectare (het detailniveau waarop de ecologische beoordeling plaatsvindt). De projectbijdrage gaat dan op in de achtergrondconcentratie en komt terug in de monitoring van de totale deposities.

- Het adviescollege lijkt aandacht te hebben voor dit punt. In het 1e rapport schrijft het adviescollege namelijk dat het OPS-rekenmodel dat wordt toegepast in AERIUS geschikt is om de stikstofverspreiding op lokale schaal te modelleren, maar dat op regionale en nationale schaal de invloed van andere processen (chemische omzetting, langeafstandstransport, meteorologie) toeneemt en daarmee ook de onzekerheid.
- Maximale rekenafstanden herintroduceren voor verschillende typen bronnen in het kader van vergunningverlening zou veel werkbaarder zijn voor individuele projecten en sluit ook aan op de wijze waarop deposities werden berekend in de periode voor het PAS (met andere modellen dan AERIUS).
- Voor wegverkeer berekent AERIUS de projectbijdrage tot maximaal 5 kilometer van de weg. Onderdeel van de motivatie, die wordt ondersteund door RIVM, is dat de wegbijdrage op enkele kilometers van de weg niet betekenisvol te herleiden is tot een individueel project. (NB: Bij de monitoring van de totale deposities wordt de depositiebijdrage van het totale wegverkeer wel landelijk doorgerekend)
Voor andere bronnen dan wegverkeer, die met OPS worden doorgerekend, geldt dus geen begrenzing in rekenafstand bij een projectspecifieke beoordeling. Opvallend is dat geregeld vragen worden gesteld over de overwegingen om voor wegverkeer tot 5 km te rekenen bij projectspecifieke onderzoeken. Ook in de vragen van het adviescollege komt deze vraag terug (vraag 3b). Een terechte vraag waar ook een goed antwoord op kan worden gegeven.
De vraag waarom voor andere bronnen dan wegverkeer bij projectspecifieke berekeningen met OPS geen maximale afstand wordt gehanteerd dient naar onze mening ook te worden gesteld. De keuze om geen maximale rekenafstand te hanteren bij projectspecifieke berekeningen vloeit voort uit de uitgangspunten van het PAS en sluit niet aan op de uitvoeringspraktijk in de periode voor het PAS, waarin andere modellen werden gebruikt zoals Stacks (NNM). Gelet op het doel van AERIUS Calculator in de nieuwe situatie zonder PAS (zie antwoord op vraag 1) is het gewenst om te onderzoeken in hoeverre in OPS een maximale rekenafstand kan worden aangehouden **voor projectspecifieke berekeningen** en hoe daar invulling aan kan worden gegeven. Daarbij kan dan bijvoorbeeld een differentiatie wordt gemaakt tussen verschillende brontypen (voor veehouderijen geldt dan bijvoorbeeld een andere afstand dan voor industriële bronnen).

Uit een testberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator 2019 blijkt dat voor een stal met een emissie van 1000 kg ammoniak per jaar waarden van 0,01 mol/ha/jaar worden berekend tot 80 km van de bron. Kan voor een berekende bijdrage op dergelijke grote afstanden van de bron worden gemotiveerd dat deze niet meer gerelateerd kan worden aan een individuele activiteit. Dit sluit ook aan op wat op de RIVM site staat, namelijk dat "[...] bij de voorkomende windsnelheden in Nederland ammoniak makkelijk enkele tientallen kilometers getransporteerd wordt. Het gevolg hiervan is dat relatief ver van bronnen er nog ammoniak in de lucht zit en kan deponeren."
(<https://www.rivm.nl/ammoniak/veelgestelde-vragen>). Waarden op tientallen kilometers kunnen betekenisvol zijn. Waarden op honderd kilometer niet meer.

B. Hanteren van een rekenkundige ondergrens voor depositiebijdragen van individuele bronnen (projecten) die meer recht doet aan de onzekerheden in het gebruikte model en de gebruikte data:

- AERIUS Calculator hanteert nu een rekenkundige ondergrens van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Voor bijdragen groter dan 0,005 mol/ha/jaar berekent AERIUS Calculator dus een depositiebijdrage van minimaal 0,01 mol/ha/jaar (<0,05 mol wordt 0,00 mol).
Dat betekent in de praktijk dat bij berekende bijdragen groter dan 0,005 mol/ha/jaar significante negatieve effecten als gevolg van het plan of project op voorhand niet kunnen worden uitgesloten.
- Vraag aan het Adviescollege: doet een rekenkundige ondergrens van afgerond 0,00 mol/ha/jaar recht aan de onzekerheden in het gebruikte model en de gebruikte data? Welke grens doet recht aan de onzekerheden in het gebruikte model en de gebruikte data?
- Zie hiervoor ook het eerdere advies van de commissie mer bij het PAS (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-181405.pdf>), waarin de commissie aangeeft: "AERIUS

suggereert een zeer hoge nauwkeurigheid van de berekende depositie op een detailniveau van 1 ha. Veel van de brongegevens en de daarbij gebruikte verspreidingsmodellen hebben echter een grote onzekerheid. De gepresenteerde nauwkeurigheid is daarmee onmogelijk te bereiken. Ook in de huidige praktijk worden berekeningen uitgevoerd die de depositie ten onrechte weergeven tot op 0,1 mol nauwkeurig en worden op basis van die getallen vergunningen verleend of geweigerd. De Commissie adviseert:[...] de gemodelleerde deposities te presenteren met een nauwkeurigheid die recht doet aan de onzekerheid in de gebruikte data en modellen.”

- Eerder is door RIVM aangegeven dat berekende bijdragen van een individuele activiteit kleiner dan 0,05 mol/ha/jaar verwaarloosbaar klein zijn (RIVM. Gevoeligheid van de gesommeerde depositiebijdrage onder 0,05 mol/ha/jaar voor fluctuaties in de ruimtelijke verdeling van de veroorzakende emissiebronnen. Memo. 1 februari 2019. [Download.](#))

Tot slot

We hebben geprobeerd de vragen zo zorgvuldig en volledig mogelijk te beantwoorden. Als er nog aanvullende vragen of verduidelijkingen gewenst zijn, dan horen we dat graag.

Contactpersoon:

10.2.e

e-mail: 10.2.e @minienw.nl

mobiel: 10.2.e

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e) - BSK
Onderwerp: RE: Beantwoording gevraagd van vragen van Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof
Datum: maandag 30 maart 2020 12:27:23
Bijlagen: [Vragen over AERIUS \(incl. splitsing B.T en V.240320\) \(002\) 10.2.docx](#)

Hoi 10.2.e,

Bij deze

Van: 10.2.e) - BSK

Verzonden: woensdag 25 maart 2020 13:33

Aan: 10.2.e) - DGB ; 10.2.e (WVL) ; 10.2.e (WVL) ; 10.2.e (CD)

CC: 10.2.e) - DGMo ; 10.2.e) - DGMo-WV ; 10.2.e - DGMo ; 10.2.e) - HBJZ

Onderwerp: Beantwoording gevraagd van vragen van Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof

Dag collega's,

Het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof heeft een aantal vragen gesteld over AERIUS. [Aan jullie het verzoek om te helpen bij de beantwoording hier van.](#)

Nav onderstaande mail van 10.2.e was ik in de veronderstelling dat hij van alle antwoorden één antwoord zou smeden (en die wilde ik dan wel graag vooraf afgestemd zien), maar het idee is duidelijk dat het alle organisaties vrij staat om te reageren op de vragen waarop ze willen reageren.

De deadline is krap (a.s. maandag beantwoording klaar), maar dat is geen harde deadline. Als we meer tijd nodig hebben voor een zorgvuldig antwoord, kunnen we die nemen en geven we gewoon aan dat we op bepaalde vragen nog later antwoorden.

Lukt het jullie om uiterlijk maandag 12:00 uur te reageren? (Eerder mag natuurlijk ook!) [Lukt dat niet, dan hoor ik dat graag.](#)

Ik heb de vragen onder jullie verdeeld, steeds in koppeltjes.

Het idee is dat de eerstgenoemde persoon een eerste aanzet doet voor de beantwoording en dit antwoord met de tweede persoon afstemt. Daarna kan het antwoord naar mij. Ik kijk ook mee met de antwoorden en bundel alle antwoorden. Die probeer ik dan nog aan jullie allemaal voor te leggen voor een laatste check/reactieronde.

11.1

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - BSK

Verzonden: woensdag 25 maart 2020 09:26

Aan: 10.2.e @minlnv.nl>

CC: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

@nvwa.nl>; 10.2.e 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e

10.2.e @rivm.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>; Wob-Stikstof <Wob-

Stikstof@minienw.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @bij12.nl>; 10.2.e @ipo.nl' 10.2.e @ipo.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; Doosje, G.A.J. (Arjen) <10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e) - DGMo-WV 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vragenlijst AERIUS Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof

Hoi 10.2,

Het is jammer dat we dit onderwerp gisteren niet hebben besproken in de Stuurgroep. Vanuit IenW hechten we er aan dat de beantwoording aan het adviescollege vooraf interdepartementaal en zo nodig interbestuurlijk wordt afgestemd.

- 11.1

- 11.1

Ik lees in de mail van 10.2.e

Woensdag 1 april heeft het adviescollege zijn volgende (digitale) bijeenkomst. Mochten jullie de vragen voorafgaande aan deze bijeenkomst kunnen beantwoorden, dan zou dat heel fijn zijn. Wij zijn ook blij met een deel van de beantwoording, mocht nog niet alles binnen zijn.

Het lijkt me in dat licht belangrijker dat de vragen zorgvuldig en afgestemd worden beantwoord dan alle antwoorden per se uiterlijk maandag worden toegestuurd.

Tot slot lijkt het me efficiënt(er) om de vragen echt concreet in te delen: Welke organisatie/wie doet de eerste voorzet voor de beantwoording van welke vraag? Daarna kan het concept-antwoord ter afstemming worden rondgestuurd.

Met de huidige indeling ("vnl. ...-vragen") zouden bv drie organisaties tegelijk met de B-vragen aan de gang gaan...

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 24 maart 2020 17:07

Aan: 10.2.e @bij12.nl>; 10.2.e) - BSK

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>

CC: 10.2.e @bij12.nl>; 10.2.e) - DGMo

<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @nvwa.nl>; 10.2.e

10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: Vragenlijst AERIUS Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof

Beste AERIUS'ers,

Zie bijgaand het verzoek van het secretariaat van de Cie. Hordijk (10.2.e). Mogelijk dat jullie ook de behoefte hebben om jullie ervaringen te delen met de Cie. Gezien de korte reactietijd (uiterlijk 1 april a.s.) is het niet mogelijk om met een in de stuurgroep AERIUS afgestemde reactie te komen. Bovendien is het mogelijk waardevol om vanuit de verschillende betrokkenen een reactie te geven richting de Cie. Daarom het volgende voorstel. We hebben de vragen onderverdeeld in B (beleids)-, T (technische) dan wel V (vergunningverlening) gerelateerde vragen (zie Word-document). Ik zou de volgende organisaties willen vragen om

met name die vragen te beantwoorden die voor jullie relevant zijn (uiteraard staat het vrij om ook op de andere vragen een reactie te geven!);

BIJ12: vnl B- en V-vragen

I&W: vnl B-vragen

LNV (vergunningen: V-vragen en Natuur/DGS: vnl B-vragen)

RIVM: vnl T-vragen (wordt reeds aan gewerkt, naar ik heb begrepen).

Lukt het om uiterlijk a.s. maandag te reageren? Dan doe ik er een digitaal nietje om stuur het door naar het secretariaat, met CC naar iedereen. Ook hier mogen jullie er uiteraard voor kiezen om rechtstreeks naar 10.2.e te reageren (dan hebben jullie een dag meer de tijd!) en liefst dan ook weer een CC naar iedereen.

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: vrijdag 20 maart 2020 15:10

Aan: 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>; Doosje, G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlnv.nl>

CC: 'Leen Hordijk' 10.2.e @gmail.com>; 10.2.e @minlnv.nl>;
10.2.e @wur.nl>

Onderwerp: Vragenlijst AERIUS Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof

Beste 10.2.e ,

Zoals jullie weten is het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof gevraagd om een evaluatie te doen van het stikstof meet- en modelinstrumentarium. Afgelopen 5 maart is het eerste adviesrapport "Niet uit de lucht gegrepen" gepresenteerd. In de huidige tweede fase zal er naast een verdieping voornamelijk gefocust worden op AERIUS en NEMA. Hiertoe heeft het adviescollege vragenlijsten opgesteld voor de experts op deze onderwerpen. Na overleg door Leen bij het RIVM en contact met collega's van DG NVLG hebben wij jullie namen doorgekregen als de voornaamste contactpersonen voor het AERIUS systeem.

Mogen wij jullie hierbij vragen om deze lijst door te nemen en digitaal te beantwoorden, ofwel de beantwoording uit te zetten bij collega's? Wij nemen aan dat jullie zicht hebben op wie de meeste expertise heeft per vraag. Woensdag 1 april heeft het adviescollege zijn volgende (digitale) bijeenkomst. Mochten jullie de vragen voorafgaande aan deze bijeenkomst kunnen beantwoorden, dan zou dat heel fijn zijn. Wij zijn ook blij met een deel van de beantwoording, mocht nog niet alles binnen zijn.

Aan de hand van de antwoorden zal het adviescollege bepalen hoe het vervolg op deze vragenlijst er uit moet gaan zien. Het is aannemelijk dat we hierover met jullie willen doorpraten. In het licht van de huidige coronacrisis zal dit waarschijnlijk ook digitaal moeten. Wij zullen jullie op de hoogte houden over de werkwijze hieromtrent.

Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn, dan horen we dat natuurlijk graag.

Alvast hartelijk dank voor alle moeite.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Directie Strategie, Kennis & Innovatie
Directoraat-Generaal Agro
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | B-Passage 4
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

E 10.2.e @minlnv.nl | T +31 610.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: Laatste kans: reactie op beantwoording vragen Cie Hordijk
Datum: dinsdag 31 maart 2020 13:19:23
Bijlagen: [Reactie vragen AERIUS adviescollege Hordijk - 30-3-2010 TenW - v2.docx](#)

Van: 10.2.e) - BSK
Verzonden: dinsdag 31 maart 2020 11:49
Aan: 10.2.e) - DGB ; 10.2.e (WVL) ; 10.2.e (WVL) ; 10.2.e) - HBJZ ; 10.2.e (CD)
CC: 10.2.e (CD) ; 10.2.e) - DGMO ; 10.2.e) - DGMO ; 10.2.e) - DGB ; 10.2.e) - HBJZ ; 10.2.e) - DGMO-WV
Onderwerp: Laatste kans: reactie op beantwoording vragen Cie Hordijk

Dag collega's,

Hierbij - met grote dank voor jullie input! - de beantwoording van de vragen van de Cie Hordijk over AERIUS.

11.1

[Redacted text block]

Als jullie nog op- en aanmerkingen op de beantwoording hebben, hoor ik dat graag zsm. Omdat de Cie morgen overleg heeft, wil ik de antwoorden begin van de middag aan het secretariaat van de Cie sturen.

Daarom graag uiterlijk 13:00 uur reactie.

-

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - BSK
Verzonden: dinsdag 31 maart 2020 10:55
Aan: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Graag reactie op beantwoording vragen Cie Hordijk

Hoi 10.2.e,

Kan jij (in ieder geval) nog even meekijken met de blauw gemarkeerde tekst in de antwoorden op de vragen van de Cie Hordijk?
Deadline: ZSM ;-)

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (BS); 10.2.e (MN)
Cc: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: RE: 20200508 - Lijst van vragen over Aanpak stikstofproblematiek - structurele aanpak - toedeling-IenW
Datum: dinsdag 12 mei 2020 08:47:18
Bijlagen: [Kamervraag wegverkeer 5 kilometer.msg](#)

Ha 10.2.e , 10.2.e ,

Via LNV kwam de eerste vraag (mbt de rekenafstand 5 km) al rechtstreeks bij mij binnen, zie bijlage. Dat is een vraag waarbij IenW heeft aangegeven graag mee te willen lezen en die vraag is ook geel gemarkeerd. Ik heb 10.2.e hier net al even kort over gesproken en zal, in afstemming met in ieder geval haar en 10.2.e , een antwoord dichten. We kunnen hiervoor goed putten uit de reactie die we aan het Adviescollege Meten en Rekenen (Hordijk) hebben gestuurd. Oké?

Ik zal jullie in ieder geval in de loop houden zodat jullie a) weten wat de stand van zaken is en b) onze reactie aan LNV ook zien.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (BS)

Verzonden: maandag 11 mei 2020 16:17

Aan: Aland, Nel (BS); 10.2.e (MN); 10.2.e (CD); 10.2.e (BS);
 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); Schouwstra, Louis (MN); 10.2.e (MN);
 10.2.e (BS); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (CD)

CC: 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGMo

Onderwerp: FW: 20200508 - Lijst van vragen over Aanpak stikstofproblematiek - structurele aanpak - toedeling-IenW

Beste RWS collegae,

De Kamer heeft 347 vragen over de LNV kamerbrief van 24 april gesteld. 10.2.e heeft al een aanzet gedaan op welke vragen IenW wil meelesen. Ik heb daaruit in GEEL de vragen gemarkeerd waar naar mijn mening RWS op mee wil lezen. Mag ik 10.2.e/10.2.e/10.2.e vooral vragen even goed te kijken of we tekstvoorstellen willen doen. Ik bied van harte aan om even "postiljon d'amour" te zijn tussen beleid en ons daarin, maar schroom niet om zelf ook teksten met hen af te stemmen.

Ik heb het met 10.2.e nog niet over deadlines of medeparaaf gehad, dit is natuurlijk wel weer stoom/kokend water dus graag zsm (uiterlijk woensdag) eventuele tekstsuggesties aanleveren aan DGMo/mij.

Hartelijke groet, 10.2.e

PS: Stuur vooral door aan mensen die ik vergeten ben.

M 06-10.2.e
 E 10.2.e @rws.nl

Ik werk op ma-di-woe-do

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 11 mei 2020 16:01

Aan: 10.2.e) - DGRW <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 (BS) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) <10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: 20200508 - Lijst van vragen over Aanpak stikstofproblematiek - structurele aanpak - toedeling-IenW

Zoals afgesproken, graag zsm jullie reactie met welke antwoorden/vragen jullie willen meelesen.

Gr.
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e) - BSK
Onderwerp: RE: nieuwe versie antwoord Kamervraag wegverkeer 5 kilometer
Datum: woensdag 13 mei 2020 13:33:48

Ha 10.2.e , 10.2.e ,

11.1 10.2.e .

11.1

De wens om te onderzoeken in hoeverre ook voor andere projecten dan infrastructuurprojecten een maximale rekenafstand kan worden aangehouden is ook naar voren gekomen in het debat over een snelle oplossing van de stikstof- en pfas-problematiek van 14 november 2019 is. In reactie op de motie van Bisschop ^[1] hierover gaf de Minister van LNV aan dat dit punt wordt betrokken in het onderzoek van het adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (zie kader).

Minister LNV: *De motie-Bisschop op stuk nr. 11 over het kijken hoe je nu precies die berekeningen doet, wordt betrokken bij de commissie metingen en berekeningen. Die commissie gaan wij instellen. Dat heb ik al aangekondigd aan de Kamer. Voor de goede orde: dat betekent nog niet dat deze bij de herziening van de AERIUS-calculator, die in januari plaatsvindt, betrokken zal worden. De commissie gaat gewoon over het algemeen kijken naar de berekeningen hiervan. In die zin is die motie overbodig, want we gaan al doen wat de heer Bisschop vraagt, al wordt de lijn niet als zodanig doorgetrokken. We gaan onderzoeken hoe die berekeningen precies zijn. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-tk-20192020-24-22-n1.html>*

Waarom wordt in AERIUS bij wegverkeer niet verder gerekend dan vijf kilometer en bij scheepvaart wel, terwijl het gaat om dezelfde stikstofoxiden?

11.1

11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (WVL)

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 13:11

Aan: 10.2.e) - BSK ; 10.2.e) - DGB

Onderwerp: RE: nieuwe versie antwoord Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Zie hieronder in rood...

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 13:02

Aan: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: nieuwe versie antwoord Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

11.1 . Twee vraagjes:

11.1

Is aan de orde geweest in het Ronde Tafelgesprek in de Tweede Kamer en 11.1

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 12:47

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: nieuwe versie antwoord Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Ha 10.2.e ,

Er is op basis van de opmerkingen en suggesties van 10.2.e nog een flinke slag

gemaakt in het antwoord op de Kamervraag over de 5 km. 11.1

Kan jij je in dit antwoord vinden? Dan kan 10.2.e het daarna nog even intern afstemmen (o.a. met 10.2.e) en dan kan het daarna naar LNV (10.2.e).

Het antwoord is in lijn gebracht met wat eerder is beantwoord op een vrijwel identieke Kamervraag

(<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/11/14/beantwoording-kamervragen-feitelijke-vragen-over-het-maatregelenpakket-voor-de-stikstofproblematiek-in-de-woningbouw-en-infrastructuursector-en-voor-de-pfas-problematiek>):

12. Waarom wordt in AERIUS Calculator bij verkeersemissies niet verder gerekend dan een afstand van vijf kilometer en bij bouwprojecten wel, terwijl in beide gevallen sprake is van de emissie van stikstofoxiden (NOx)?

Voor het berekenen van de depositiebijdrage van wegverkeer op snelwegen en provinciale wegen hanteert AERIUS Calculator Standaardrekenmethode 2 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit

Bijdragen van wegverkeer zijn op enkele kilometers van de weg niet betekenisvol te herleiden tot een individueel project.

Door uit te gaan van een maximale rekenafstand van 5 km bij de doorrekening van individuele projecten, wordt hieraan in AERIUS Calculator invulling gegeven. Voor de totale depositie ten gevolge van wegverkeer wordt wél landsdekkend gerekend. Dat is mogelijk, omdat de bijdragen dan niet herleidbaar hoeven te zijn tot een specifiek project of specifieke activiteit.

Groet! 10.2.e

0610.2.e

Waarom wordt in AERIUS bij wegverkeer niet verder gerekend dan vijf kilometer en bij scheepvaart wel, terwijl het gaat om dezelfde stikstofoxiden?

11.1

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 11:52

Aan: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Hoi 10.2.e,

In bijgevoegd document mijn opmerkingen/aanvullingen. Ik heb het even in een document geplakt omdat de wijzigingen en opmerkingen dan iets beter te zien zijn.
Ik bel je zo even...

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 19:24
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Ik heb gele markering bij een zin weggehaald.

Van: 10.2.e) - DGB
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 18:17
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Ha 10.2.e ,
Ik heb het ietsje ingekort. De gele passages zouden desgewenst ook nog kunnen worden weggelaten. Maar mijn voorstel is ze vooralsnog te laten staan (11.1).
Groet, 10.2.e

Waarom wordt in AERIUS bij wegverkeer niet verder gerekend dan vijf kilometer en bij scheepvaart wel, terwijl het gaat om dezelfde stikstofoxiden?
11.1

[Redacted content]

[Redacted content]

Van: 10.2.e) - DGB
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 14:13
Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL)
10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Veel te lang!
Als de insteek wat jullie betreft zo goed is, dan maak ik het korter.
Groet! 10.2.e

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 14:10
Aan: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL)
10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Het is wel een erg lang antwoord voor een kamervraag, maar probeer maar zo voor nu.

Gr.
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 13:12
Aan: 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e) - BSK
10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Ha 10.2.e 10.2.e
Ik heb op basis van wat we hadden aangeleverd aan Hordijk onderstaande antwoord
gedicht. 11.1
Groet! 10.2.e

Waarom wordt in AERIUS bij wegverkeer niet verder gerekend dan vijf kilometer en bij scheepvaart wel, terwijl het gaat om dezelfde stikstofoxiden?

11.1

[Redacted content]

11.1

Van: 10.2.e) - BSK <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 08:22

Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e) - DGB
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

In principe is LNV eerst aan zet, laten we bij deze vraag zelf maar een antwoord dichten, bv mbv de reactie op de vragen van de Cie Hordijk.

Gr.
10.2.e

Van: 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>

Datum: dinsdag 12 mei 2020 7:57 AM

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

De eerste Kamervraag kwam net al mijn mailbox binnen. Is het de meest handige route dat LNV dit eerst zelf oppakt en dan aan ons voorlegt (samen met alle andere vragen waarbij wij mee willen kijken) of zal ik deze specifieke vraag nu mee helpen beantwoorden (en daarvoor dan natuurlijk ook met jou en 10.2.e afstemmen).'

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 07:49

Aan: 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e (WVL)

10.2.e @rws.nl>; 10.2.e @rivm.nl>

CC: 10.2.e @rivm.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: Kamervraag wegverkeer 5 kilometer

Urgentie: Hoog

Hoi allen,

Er zijn een hoop Kamervragen bij ons binnengekomen t.a.v. de Kamerbrief Voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak (200424).

Deze moet ik snel (voor overmorgen / do 14 mei 9:00) beantwoorden.

Eentje hiervan leg ik graag even aan jullie voor:

Waarom wordt in AERIUS bij wegverkeer niet verder gerekend dan vijf kilometer en bij scheepvaart wel, terwijl het gaat om dezelfde stikstofoxiden?

Ik kan hier een conceptantwoord geven in de trant van:

10.2.e

Een soortgelijke vraag is echter waarschijnlijk al eerder gesteld en beantwoord, kunnen jullie mij hierbij helpen?

Dank en groet,

10.2.e

Beleidsmedewerker

.....
DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Cluster Natura2000

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag

D-passage, 4e etage
.....

M 06 10.2.e

[minlnv.nl](mailto:10.2.e@minlnv.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[1]

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-tk-20192020-24-22-n1.html>

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (GPO); 10.2.e (PPO); 10.2.e (MN)
Cc: 10.2.e (WVL); 10.2.e (MN); 10.2.e (CD); 10.2.e
 ; 10.2.e (MN); 10.2.e (MN); 10.2.e (BS)
Onderwerp: Nieuwsbericht nieuwe versie AERIUS
Datum: maandag 25 mei 2020 16:27:05

Beste collega's van de werkgroep productie,

Bijgaand een berichtje over de nieuwe AERIUS-versie met een verzoek dit naar projectteams te verspreiden (oa via PVP nieuwsbrief?).

We brengen dit bericht zelf onder de aandacht van alle WVL-natuurcollega's zodat zij dit ook mee kunnen nemen als zij projecten spreken.

10.2.e en 10.2.e, mochten jullie nog andere communicatiekanalen willen inzetten (bv stikstof-nieuwsbrief) dan horen we dit graag.

De komende weken zullen er overigens meer updates gaan volgen. Op dit moment voorzien we de volgende updates:

- In de week voor 23 juni een intern bericht ten aanzien van de prerelease: precieze datum, inhoud prerelease, werkwijze aanvragen inloggegevens, etc.
- Eind juni/begin juli een intern bericht nav het 2^e advies van het Adviescollege Meten en Berekenen stikstof ('cie Hordijk'). Als dit adviescollege met fundamentele adviezen komt 11.1
 , dan kan dat leiden tot aanpassing van AERIUS. Ook de planning van de openbare release van AERIUS (voorzien voor eind augustus) kan daarmee wel eens veranderen. Dat heeft direct impact op de planning van projecten, maar de uitkomsten van het adviescollege (en de impact daarvan op Calculator 2020) zijn op voorhand niet te voorspellen.
- In augustus een intern bericht ten aanzien van de openbare release van Calculator 2020: precieze datum, inhoud release, etc.

Deze updates zijn (nog) niet voor verdere verspreiding naar de projecten want liggen nog niet vast.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd,

Namens de werkgroep kennis en informatie,

10.2.e

Na de zomer een nieuwe versie van AERIUS Calculator (versie 2020)

Nieuwe versie van AERIUS

Voor het berekenen van de depositiebijdrage van projecten wordt op dit moment gebruik gemaakt van AERIUS Calculator 2019A. Om AERIUS ook de komende periode nog in te kunnen blijven zetten voor toestemmingsverlening wordt door het RIVM ondertussen druk gewerkt aan een nieuwe versie van AERIUS Calculator (en Connect). Daarbij worden de in AERIUS geïntegreerde rekenmodellen, emissiefactoren en natuurgegevens geactualiseerd op basis van de meest recente (wetenschappelijke) inzichten. Ten opzichte van de huidige AERIUS-versie zal deze actualisatie er dan ook toe gaan leiden dat de berekende depositiebijdragen vrijwel zeker gaan wijzigen en dat de relevante toetslocaties kunnen wijzigen. Dat geldt zowel voor projecten waarbij alleen wegverkeer wordt meegenomen als voor projecten waarbij bijvoorbeeld werktuigen en scheepvaart worden ingezet. Deze actualisatie van AERIUS kan daarmee invloed hebben op de conclusies van de ecologische beoordeling.

Het RIVM gaat er op dit moment vanuit dat de nieuwe versie van AERIUS Calculator en Connect in de week van 24 augustus beschikbaar wordt gesteld. Vanaf dat moment zal deze nieuwe AERIUS-versie ook worden voorgeschreven in de Regeling natuurbescherming en dat betekent dat projecten vanaf dat moment uit moeten gaan van de nieuwe AERIUS-versie. In beginsel gaat het daarbij in ieder geval om projecten die na dat moment een definitief besluit nemen (bijv. een TB) of projecten die een aanvraag voor een natuurvergunning indienen bij het bevoegd gezag. Al lopende projecten die verwachten kort na dat moment bijvoorbeeld een ontwerp-tracébesluit vast te stellen, worden geadviseerd om via het Steunpunt Natuur afstemming te zoeken met WVL over het gebruik van AERIUS Calculator 2020.

Mogelijkheid tot rekenen met een prerelease

Omdat voor toestemmingsverlening vanaf eind augustus uitgegaan moet worden van de nieuwe AERIUS-versie, kan dit invloed hebben op lopende projecten en projecten die op korte termijn gaan starten. Om de invloed op die projecten zo beperkt mogelijk te houden is het mogelijk om vanaf eind juni alvast te rekenen op basis van AERIUS Calculator 2020. RIVM stelt vanaf dat moment namelijk een zogenaamde prerelease beschikbaar. Deze prerelease kan door projecten gebruikt worden om (opnieuw) de depositiebijdrage van het project te bepalen en, indien nodig, de passende beoordeling met eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen alvast verder uit te kunnen werken.

Enkele aandachtspunten bij het gebruik van de prerelease.

- De prerelease maakt het mogelijk om te rekenen met het geactualiseerde rekenhart via AERIUS Connect. Rekenen met AERIUS Calculator of het bekijken van de nieuwe (natuur)gegevens en geactualiseerde totale deposities in AERIUS Calculator is dus nog niet mogelijk op basis van de prerelease.
- De prerelease is niet openbaar toegankelijk, daarvoor zijn inloggegevens nodig. Deze inloggegevens kunnen door het project via het Steunpunt Natuur worden aangevraagd.
- De prerelease is met name bedoelt voor de grote HWN-projecten die snel na augustus een (definitief) besluit verwachten of een vergunningaanvraag in gaan dienen en die niet kunnen wachten tot de officiële release eind augustus. De inloggegevens zullen dan ook niet standaard aan elk RWS-project worden verstrekt.

Zodra er meer duidelijkheid is over de precieze datum waarop de prerelease beschikbaar wordt gesteld zal dat worden gecommuniceerd. Ook over andere ontwikkelingen ten aanzien van AERIUS worden jullie de komende maanden op de hoogte gehouden.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding van dit bericht, neem dan contact op met het Steunpunt Natuur.

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL)
Onderwerp: RE: 2020 mei Vragen Jan Salden
Datum: dinsdag 2 juni 2020 10:06:46

10.2.e en 11.1

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 09:58
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL)
Onderwerp: RE: 2020 mei Vragen Jan Salden

Hoi,

De antwoorden die nu zijn opgenomen door 10.2.e en 10.2.e komen grotendeels overeen met eerder gegeven antwoorden op o.a. Kamervragen, in (interne) redenerlijnen, FAQ's, etc. Kan geen kwaad om daar nog eens goed naar te kijken, maar de meeste antwoorden (of in ieder geval delen daarvan) zijn voor vrijdag al meerdere keren afgestemd binnen IenW/RWS en met o.a. RIVM en LNV.

11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 09:45
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: 2020 mei Vragen Jan Salden

Ok, ik was vrijdag vrij. Prima.

10.2.e

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 09:44
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: 2020 mei Vragen Jan Salden

Hoi 10.2.e

De antwoorden zijn vrijdag al meteen naar 1 Vandaag gegaan, dus wat dat betreft heeft het geen zin meer. Misschien wel als check of er niks technisch onjuist is gecommuniceerd. Ik zal het hem vragen.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e <10.2.e@rws.nl>

Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 08:48

Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e <10.2.e@rws.nl>

Onderwerp: 2020 mei Vragen Jan Salden

Ha 10.2.e

Goed weekend gehad? Hierbij nog een paar kleine dingen. Is het nog handig als 10.2.e kijkt naar de antwoorden t.a.v. SRM2 en OPS?

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (-BSK; 10.2.e (-DGB)
Onderwerp: FW: vragen 1Vandaag 100 km/u
Datum: dinsdag 2 juni 2020 15:37:22
Bijlagen: [2020 mei Vragen Jan Salden-TenW--.docx](#)

Ter info. Wellicht heb je er nog wat aan bij vervolgvragen van Eenvandaag

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 15:34
Aan: 10.2.e (WVL)
CC: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: RE: vragen 1Vandaag 100 km/u

Hoi 10.2.e

Ik heb mijn opmerkingen aan het verhaal toegevoegd. 11.1

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>
Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 09:55
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: FW: vragen 1Vandaag 100 km/u

Hoi 10.2.e

1 Vandaag heeft vorige week wat vragen gesteld over stikstofberekeningen voor wegenprojecten. Zou jij eens kunnen kijken naar de antwoorden (m.n. het deel over SRM2 en OPS) of er nog rare dingen in staan?

Dank alvast!

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: vrijdag 29 mei 2020 18:27
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: FW: vragen 1Vandaag 100 km/u

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: vrijdag 29 mei 2020 18:26

Aan: 10.2.e (BS) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e (MN) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: vragen 1Vandaag 100 km/u

Bijgevoegd de aangepaste antwoorden. Deze aanpassingen zijn door DGMO afgestemd met RIVM

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: vrijdag 29 mei 2020 16:10
Aan: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e (MN) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: vragen 1Vandaag 100 km/u

Hoi,

11.1

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Verzonden: vrijdag 29 mei 2020 15:28
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e (MN) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (BS) <10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: FW: vragen 1Vandaag 100 km/u

Collegae,

Voor jullie zeker relevant, dank 10.2.e voor het doorsturen. 11.1

Groet, 10.2.e
Ps: 10.2.e voor de stuurgroep relevant denk ik.

—
Getypt op de telefoon.

Van: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Datum: vrijdag 29 mei 2020 1:41 PM
Aan: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Kopie: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: FW: vragen 1Vandaag 100 km/u

Voor als je er zin in hebt:

RIVM heeft ook van 1Vandaag vragen binnengekregen over het doorberekenen van de 100 km/u. Dit zijn hun antwoorden, gaat einde middag uit.

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGB; 10.2.e) - BSK
Cc: 10.2.e) - BSK
Onderwerp: RE: Memo "dekenproblematiek" stikstofdepositie
Datum: vrijdag 5 juni 2020 10:55:58
Bijlagen: [Memo "dekenproblematiek" stikstofdepositie 10.2.e .docx](#)

Dag 10.2.e

Bij deze nog mijn opmerkingen.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - BSK

Verzonden: donderdag 4 juni 2020 20:28

Aan: 10.2.e) - DGB ; 10.2.e) - BSK

CC: 10.2.e (WVL) ; 10.2.e) - BSK

Onderwerp: RE: Memo 'dekenproblematiek' stikstofdepositie

Ha 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e

Heldere notitie, hierbij nog een paar aanvullende suggesties van mijn zijde. Wil jij hem zelf verder afronden? Als ik daar iets in kan doen, roep gerust.

Heb ook een eerste aanzet gemaakt voor korte notitie over de (interne en externe) organisatie van de dekenproblematiek. Ben nog even zoekende, dus dacht gooi het even in de groep. Graag jullie reactie/input daarop.

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 4 juni 2020 17:55

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL)

10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: Memo 'dekenproblematiek' stikstofdepositie

Ha 10.2.e

Heel fijn zo'n notitie waarin oplossingsrichtingen gestructureerd en helder op een rij zijn gezet. Ik heb enkele illustrerende plaatjes toegevoegd en ook tekstsuggesties. Ik heb onder meer een alinea toegevoegd over het 'heroverwegen' van afronden/afkappen op twee decimalen.

11.1

Ook zie ik in de voorgestelde oplossingsrichtingen een onderscheid tussen:

- Oplossingen die ervoor zorgen dat we kleine bijdragen (deels) buiten beschouwing kunnen laten bij projecten (oplossingen die het onderzoeksgebied kleiner en hapbaarder maken): rekenafstand, drempelwaarde, afronding,...
- Oplossingen voor de situatie waarin die kleine bijdragen wel moeten worden meegenomen, maar waarbij het voor projecten makkelijker wordt gemaakt om ze extern te salderen of te compenseren (zoals de natuurbank).

11.1

Zie mijn opmerking hierover in het document.

Groet! 10.2.e
0€10.2.e

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 2 juni 2020 20:40

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB
10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: Memo 'dekenproblematiek' stikstofdepositie

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Hierbij de 'agenderende' notitie voor de dekenproblematiek.

De notitie hinkt nu een beetje op twee gedachten: agenderen en toch al een beetje oplossingsrichtingen in beeld brengen.

11.1

Graag jullie op- en aanmerkingen!

@10.2.e: als jij tijd hebt, is je commentaar natuurlijk ook van harte welkom.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - HBJZ
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - HBJZ
Cc: [Juroens, G. \(Gijs\) - HBJZ](#)
Onderwerp: RE: DOMUS-20163470-v3-Tweede_rapport_Adviescollege_Meten_Berekenen_Stikstof v3
Datum: donderdag 11 juni 2020 23:10:59

Beste allen,

Even vanaf de telefoon enige eerste reflecties op persoonlijke titel. Ik heb dit nog niet kort gesloten met de collega's.

11.1



11.1

Mvg 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "10.2.e") - BSK" 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: 11 jun. 2020 21:43

Naar: "10.2.e") - HBJZ" 10.2.e @minienw.nl>

Cc: "Jurgens, G. (Gijs) - HBJZ" 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: DOMUS-20163470-v3-

Tweede_rapport_Adviescollege_Meten_Berekenen_Stikstof v3

Van: 10.2.e) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>

Datum: donderdag 11 jun. 2020 9:29 PM

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e) - DGMO-WV <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: DOMUS-20163470-v3-Tweede_rapport_Adviescollege_Meten_Berekenen_Stikstof v3

Morgenochtend verder, maar na een eerste scan: 11.1

10.2.e morgenochtend voor overleg even bellen hoe hierop te reageren in overleg?

Fijne avond ☺

Van: 10.2.e @nvwa.nl>

Verzonden: donderdag 11 juni 2020 21:04

Aan: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minInv.nl>; 10.2.e)

10.2.e @minInv.nl>; 10.2.e @minInv.nl>; 10.2.e

@minInv.nl>; 10.2.e @minInv.nl>;

10.2.e) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @rivm.nl'

10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e @rivm.nl'

10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e @rivm.nl' 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e

@minInv.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e @minInv.nl>; 10.2.e

@minInv.nl>; 10.2.e @minInv.nl>; 10.2.e

@minInv.nl>

Onderwerp: DOMUS-20163470-v3-Tweede_rapport_Adviescollege_Meten_Berekenen_Stikstof
v3

Beste,

Bij deze zo goed mogelijk de redeneerlijn verwerkt met dank aan 10.2.e . In dit geval gekozen voor verwerking in de begeleidende brief aan de TK.

De brief is mogelijk te lang, maar kan natuurlijk ook ingekort worden.

Ook de appreciatie is aangepast aan de lijn. @ 10.2.e graag je aandacht en waar nodig aanvullen.

We vernemen graag of je je kunt vinden in de redeneerlijn.

Graag check op juistheid en volledigheid **voor morgenochtend 9 uur**.

We spreken elkaar morgenochtend om half 11.

Dank en fijne avond,

hgr

10.2.e

10.2.e

.....
Programma Directoraat Generaal Stikstof

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag |

Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
M 06 10.2.e

@nvwa.nl

www.aanpakstikstof.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

ded

qdqd, qwdd qdwq

Activiteit

Omschrijving

AERIUS kenmerk

ed

RucmCcVbjvJH

Datum berekening

Rekenjaar

Rekenconfiguratie

12 juni 2020, 15:56

2020

Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx

3.826,40 kg/j

NH₃

529,10 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied

Bijdrage

Veluwe

27,81

Toelichting

tets

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 5px;">1</div> <div> <p>Bron 1</p> <p>... Anders... Anders...</p> </div> </div>	529,10 kg/j	3.826,40 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Veluwe	27,81	
Rijntakken	0,04	
Landgoederen Brummen	0,04	
Boetelerveld	0,02	
Sallandse Heuvelrug	0,02	
Vecht- en Beneden-Reggegebied	0,01	
Borkeld	0,01	
Wierdense Veld	0,01	
Kolland & Overlangbroek	0,01	
De Wieden	0,01	
Binnenveld	0,01	
Stelkampsveld	0,01	
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	0,01	
Engbertsdijkvenen	0,01	
Olde Maten & Veerslootslanden	0,01	
Naardermeer	0,01	
Holtingerveld	0,01	
Dwingelderveld	0,01	
Oostelijke Vechtplassen	0,01	
Weerribben	0,01	

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Korenburgerveen	0,01	
Springendal & Dal van de Mosbeek	0,01	
Buurserzand & Haaksbergerveen	0,01	
Lonnekermeer	0,01	
Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek	0,01	
Mantingerzand	0,01	
Lemselermaten	0,01	
Drents-Friese Wold & Leggelderveld	0,01	
Zwarte Meer	0,01	
Bekendelle	0,01	
Landgoederen Oldenzaal	0,01	
Sint Jansberg	0,01	
Mantingerbos	0,01	
Witte Veen	0,01	
Lingegebied & Diefdijk-Zuid	0,01	
Bergvennen & Brecklenkampse Veld	0,01	
Willinks Weust	0,01	
Dinkelland	0,01	
Elperstroomgebied	0,01	
Zeldersche Driessen	0,01	

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Bargerveen	0,01	
Aamsveen	0,01	
De Bruuk	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Lg13 Bos van arme zandgronden	27,81	
Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	27,81	
H9190 Oude eikenbossen	24,14	
H2330 Zandverstuivingen	22,73	
L4030 Droge heiden	22,73	
Lg09 Droog struisgrasland	22,73	
ZGLg13 Bos van arme zandgronden	20,33	
ZGL4030 Droge heiden	14,91	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	10,50	
ZGLg09 Droog struisgrasland	6,79	
H4030 Droge heiden	4,29	
ZGLg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	2,92	
Lg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	2,64	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1,71	
H3160 Zure vennen	1,58	
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	1,47	
H5130 Jeneverbesstruwelen	1,41	
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1,11	
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,90	

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,81	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,46	
ZGH4030 Droge heiden	0,25	
ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,23	
ZGLg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	0,16	
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,13	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,12	
ZGH9190 Oude eikenbossen	0,09	
H6410 Blauwgraslanden	0,06	
H7230 Kalkmoerassen	0,06	
ZGH2310 Stuiwandheiden met struikhei	0,06	
ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,05	
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,03	

Rijntakken

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H91EoB Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	0,04	
H912o Beuken-eikenbossen met hulst	0,03	
ZGLg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied	0,03	
Lgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	0,03	
H91Fo Droge hardhoutooibossen	0,03	
ZGLgo2 Geïsoleerde meander en petgat	0,03	
Lgo2 Geïsoleerde meander en petgat	0,03	
Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied	0,03	
H643oC Ruigten en zomen (droge bosranden)	0,03	
H651oA Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,03	
ZGLgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	0,03	
ZGLgo7 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,03	
H315oBaz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,03	
H612o Stroomdalgraslanden	0,03	
ZGH315oBaz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,03	
H651oB Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)	0,02	
Lgo7 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,02	
ZGH91EoB Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	0,02	

Rijntakken

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
ZGH ₁ Fo Droge hardhoutooibossen	0,02	
H ₁ EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	

Landgoederen Brummen

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H6410 Blauwgraslanden	0,04	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,03	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,03	
H3160 Zure vennen	0,03	
H ₁ EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,03	
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,03	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,03	
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,03	
ZGH3130 Zwakgebufferde vennen	0,02	

Boetelerveld

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,02	
ZGH3130 Zwakgebufferde vennen	0,02	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,02	
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,02	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,02	
H6410 Blauwgraslanden	0,01	
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,01	

Sallandse Heuvelrug

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H4030 Droge heiden	0,02	
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,02	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,02	
Lg13 Bos van arme zandgronden	0,02	
H9999:42 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H6230;H3160).	0,02	
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,02	
Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	0,02	
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,02	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
Lg09 Droog struisgrasland	0,01	

Vecht- en Beneden-Reggegebied

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H4030 Droge heiden	0,01	
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	
H9190 Oude eikenbossen	0,01	
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
ZGH2330 Zandverstuivingen	0,01	
H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,01	
ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,01	
H2330 Zandverstuivingen	0,01	
H3160 Zure vennen	0,01	
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,01	
ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,01	
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	
H6120 Stroomdalgraslanden	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H9999:39 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H7120).	0,01	
ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	

Vecht- en Beneden-Reggegebied

Habitattype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
ZGH4030 Droge heiden	0,01	
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,01	
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	0,01	
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,01	
H91Fo Droge hardhoutoibossen	0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	
H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen	0,01	
Lg08 Nat, matig voedselrijk grasland	0,01	
ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen	0,01	
ZGH91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,01	

Borkeld

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	
H9190 Oude eikenbossen	0,01	
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,01	
H4030 Droge heiden	0,01	
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,01	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
H2330 Zandverstuivingen	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H3160 Zure vennen	0,01	

Wierdense Veld

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen	0,01	
H6230 Heischrale graslanden	0,01	
H4030 Droge heiden	0,01	
H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)	0,01	

Kolland & Overlangbroek

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Hg1EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	

De Wieden

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonalen*
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	0,01	
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,01	
Lg05 Grote-zeggenmoeras	0,01	
ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,01	
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,01	
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,01	
H9999:35 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H7140B).	0,01	
H91Do Hoogveenbossen	0,01	
ZGH91Do Hoogveenbossen	0,01	
Lg08 Nat, matig voedselrijk grasland	0,01	
Lg07 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,01	
Lg10 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het zand- en veengebied	0,01	
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,01	
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,01	
H6410 Blauwgraslanden	0,01	
ZGH6410 Blauwgraslanden	0,01	
ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,01	
H7210 Galigaanmoerassen	0,01	

De Wieden

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,01	
Lg03 Zwakgebufferde sloot	0,01	
ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,01	
Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam	Bron 1
Locatie (X,Y)	183541, 468417
Uitstoothoogte	2,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Licht verkeer
NOx	3.826,40 kg/j
NH3	529,10 kg/j

Disclaimer Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:
AERIUS versie 2019A_20200403_6c571f9654
Database versie 2019A_20200403_6c571f9654
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

ded

qdqd, qwdd qdwq

Activiteit

Omschrijving

AERIUS kenmerk

ed

RY3LdJAVUJk

Datum berekening

Rekenjaar

Rekenconfiguratie

12 juni 2020, 16:31

2020

Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx 3.826,44 kg/j

NH3 529,06 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied

Bijdrage

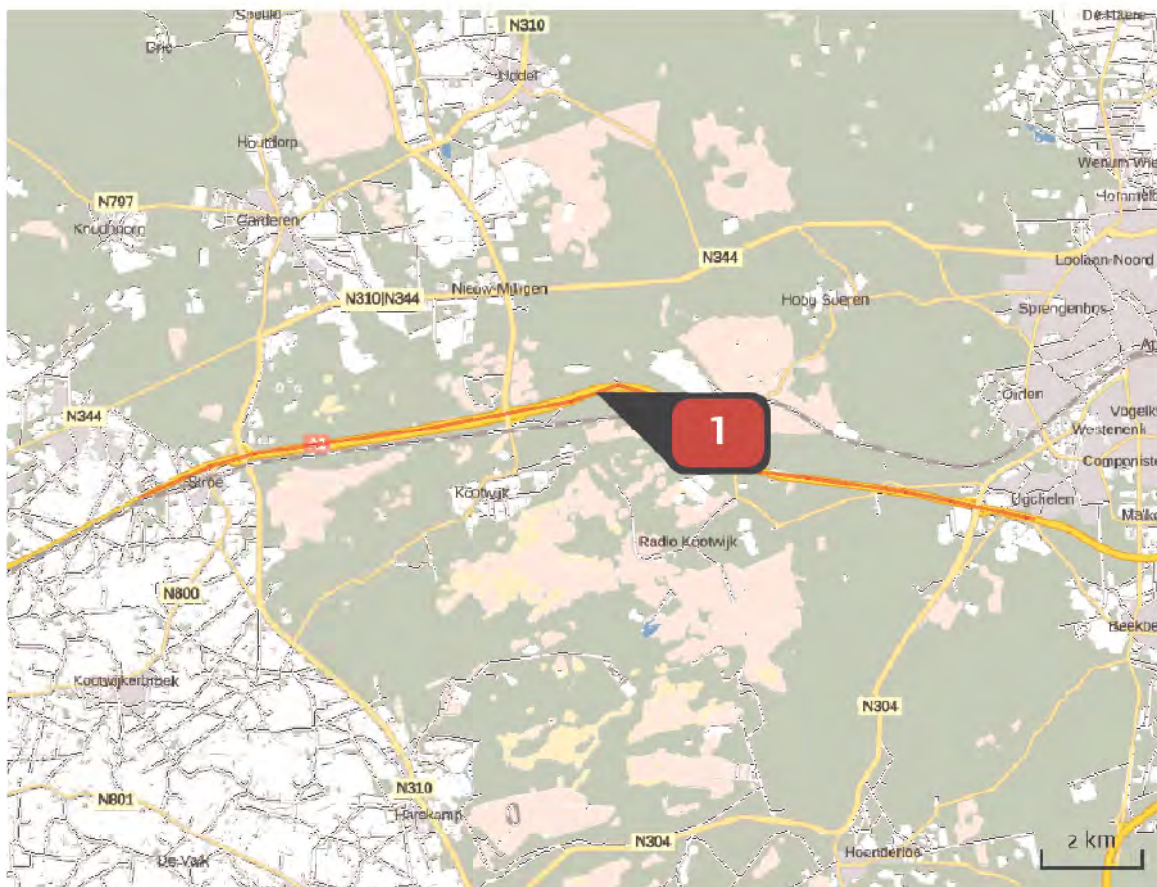
Veluwe

15,02

Toelichting

tets

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: red; color: white; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 5px;">1</div> <div style="margin-right: 10px;"> </div> <div> <p>Bron 1</p> <p>Wegverkeer Snelwegen</p> </div> </div>	529,06 kg/j	3.826,44 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Veluwe	15,02	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Hg190 Oude eikenbossen	15,02	
Lg13 Bos van arme zandgronden	13,66	
ZGLg13 Bos van arme zandgronden	13,57	
Lg09 Droog struisgrasland	12,88	
Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	12,41	
H2330 Zandverstuivingen	9,35	
L4030 Droge heiden	8,66	
ZGL4030 Droge heiden	8,37	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	5,91	
ZGLg09 Droog struisgrasland	4,94	
H4030 Droge heiden	1,79	
ZGLg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	1,30	
Lg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	1,29	
H3160 Zure vennen	0,85	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,85	
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,85	
H5130 Jeneverbesstruwelen	0,74	
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,63	
H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	0,57	

Veluwe

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,39	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,21	
ZGH4030 Droge heiden	0,11	
ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,10	
ZGLg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	0,03	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam **Bron 1**
 Locatie (X,Y) **183541, 468417**
 NOx **3.826,44 kg/j**
 NH3 **529,06 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.000,0 / etmaal	NOx NH3	3.826,44 kg/j 529,06 kg/j

Disclaimer Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:
AERIUS versie 2019A_20200403_6c571f9654
Database versie 2019A_20200403_6c571f9654
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>



DEPARTEMENTAAL VERTROUWELIJK
 Minister

Bestuurskern
 Dir. Wegen en
 Verkeersveiligheid
 Wegverkeersbeleid

Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

12 juni 2020

Kenmerk

IenW/BSK-2020/111482

Bijlage(n)

4

nota ter informatie

Advies Commissie Hordijk - Meten en Berekenen

Inleiding

Op donderdag 11 juni jl. heeft DGS stikstof onder embargo het tweede advies van de Commissie Hordijk ontvangen. Het advies is gedeeld met IenW, RIVM, LNV om gezamenlijk een eerste reactie van de Minister van LNV voor te bereiden. As. maandag vindt een persconferentie plaats en zal de Minister van LNV het advies aan de Tweede Kamer aanbieden.

Met deze nota ontvangt u een eerste duiding vanuit DGMO. In de bijlagen vindt u het eindrapport van de commissie (bijlage 1) en de ambtelijke concept-stukken van DG Stikstof, die vanmiddag (12 juni) bij LNV de lijn in zijn gegaan: de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer (bijlage 2), de ambtelijke appreciatie van DGS (bijlage 3) en de spreeklijn voor de Minister van LNV ten behoeve van de persconferentie (bijlage 4).

Advies

- U wordt gevraagd kennis te nemen van de bevindingen (op hoofdlijnen) uit het advies van de Commissie Hordijk;
- U wordt gevraagd kennis te nemen van de eerste ambtelijke duiding door DGMO en 11.1 ;
- U wordt gevraagd, in het geval u de woordvoeringslijn voor de Minister van LNV zoals opgenomen in de bijlage bij deze nota, niet kunt ondersteunen, daarvoor nog dit weekend telefonisch contact te zoeken met de Minister van LNV.

Belangrijkste bevindingen Commissie Hordijk

De hoofdbevinding van de commissie, tevens voor IenW de meest relevante bevinding, is dat AERIUS Calculator niet geschikt zou zijn voor de vergunningverlening. Daarvoor geeft de commissie twee redenen:

1. de onbalans tussen het detailniveau waarop de depositiebijdragen van projecten nu worden berekend en de wetenschappelijke onzekerheid in de berekende bijdragen;

2. het verschil in rekensysteem voor wegverkeer (SRM2) en voor overige bronnen (OPS), waarbij voor wegverkeer de berekening van de depositiebijdrage op 5 kilometer wordt afgekapt, terwijl bij overige bronnen geen begrenzing plaatsvindt. Het Adviescollege noemt gebruik van SRM2 binnen AERIUS als niet doelgeschikt omdat het grootste deel van de depositie van wegverkeer op grotere afstanden plaatsvindt dan de afstand van 5 kilometer.

In relatie tot het eerstgenoemde punt, beveelt het adviescollege aan om de depositiebijdrage van een project niet per hexagoon (hectare), maar per cluster van hexagonalen (ingedeeld naar habitattypen) te beoordelen.

In relatie tot het tweede punt adviseert de commissie aan om voor alle bronnen dezelfde rekenmethode te gebruiken en daarbij uit te gaan van een eenvoudigere rekenmethode dan de rekenmethoden die nu worden toegepast in AERIUS. De voorgestelde nieuwe methode (die gebaseerd is op OPS) zou betekenen dat voor wegverkeer niet meer wordt gerekend met SRM2 en dat er ook geen begrenzing van de berekening op 5 kilometer zou plaatsvinden.

Eerste duiding IenW op hoofdlijnen

De onderstaande duiding beperkt zich tot de voor IenW relevante bevindingen in het rapport.

- 11.1 [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- 11.1 [Redacted text block]

11.1 [Redacted]

- 11.1 [Redacted]

- [Redacted]

- [Redacted]

- [Redacted]

- [Redacted]

- [Redacted]

- [Redacted]

- [Redacted]

▪ 11.1

[Redacted text block]

Kamerbrief en spreeklijn Minister LNV

In de bijlagen (2 en 4) vindt u de concept-Kamerbrief behorend bij de aanbieding van het rapport aan de Tweede Kamer, respectievelijk de spreeklijn voor de Minister van LNV met oog op de persconferentie maandag. Ambtelijk zijn we in de gelegenheid gesteld hier input op te leveren. 11.1

[Redacted text block]

Proces

- Maandag 15 juni 11.30 uur persconferentie waarbij de commissie het rapport aanbiedt aan M LNV.
- As. maandag eveneens aanbieding aan Tweede Kamer.
- In interdepartementaal DG overleg volgende week vindt ambtelijke afstemming plaats over het vervolg.
- Volgende week komt DGMo i.a.m. HBJZ nog met een nadere duiding op het rapport.

Van: 10.2.e)- DGB
Aan: 10.2.e)- BSK
Onderwerp: toelichting SRM2
Datum: vrijdag 12 juni 2020 13:18:53

Ha 10.2.e
 Hierbij mijn aanzet.
 Groet, 10.2.e

Waarom wordt in AERIUS voor wegverkeer gerekend met een andere model (SRM2) dan voor andere bronnen?

AERIUS Calculator is ontwikkeld in het kader van het Programma Aanpak Stikstof en geïntroduceerd en wettelijk voorgeschreven bij de inwerkingtreding van het Programma Aanpak Stikstof in 2015.

De ontwikkeling van AERIUS Calculator is bijna tien jaar geleden gestart. Opdrachtgever was het (toenmalige) Ministerie van Economische Zaken.

Het model is ontwikkeld in nauwe samenwerking met gebruikers en specialisten.

De keuze om in AERIUS voor wegverkeer uit te gaan van SRM2 is destijds gemaakt door het (toenmalige) Ministerie van Economische Zaken en het (toenmalige) Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Overwegingen die ten grondslag lagen aan de keuze voor SRM2 in AERIUS:

- Aansluiten bij de rekenmethode voor luchtkwaliteitsberekeningen. SRM2 is sinds 2007 de wettelijk voorgeschreven rekenmethode voor het uitvoeren van luchtkwaliteit berekeningen langs wegen. SRM2 wordt al meer dan 10 jaar toegepast in de Monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en wordt ook toegepast bij de toetsing of projecten voldoen aan de Europese normen voor bijvoorbeeld fijn stof en stikstofdioxide.
- SRM2 is meer geschikt voor de berekening van depositiebijdragen in de directe omgeving van de weg dan het rekenmodel OPS. SRM2 is namelijk speciaal ontwikkeld voor wegen en houdt rekening met typische wegkenmerken zoals hoogteligging en de aanwezigheid van (geluid)schermen of wallen. OPS houdt bijvoorbeeld geen rekening met de hoogte van de weg of de aanwezigheid van afschermdende constructies (zoals schermen/wallen).
- SRM2 is uitvoerig gevalideerd in windtunnels en veldexperimenten.

Waarom wordt bij projectonderzoeken de berekening van de depositiebijdrage van wegverkeer afgekapt op 5 kilometer?

- De rekenafstand van 5 kilometer sluit aan op de maximale rekenafstand die ook bij luchtkwaliteitsberekeningen wordt gehanteerd.
- Bijdragen van wegverkeer zijn op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol te herleiden tot een individueel project. Dit is ook door RIVM bevestigd.

Het hanteren van de rekenafstand van 5 kilometer bij wegen heeft nadrukkelijk betrekking op het de berekening van de depositiebijdrage van een individueel project, en niet op berekening van de totale landelijke deposities. Bij het bepalen van de bijdrage van al het wegverkeer aan de landelijke deposities worden wel verder dan 5 kilometer gerekend (met OPS). Deze depositiebijdragen van al het verkeer zijn dan weliswaar niet meer herleidbaar naar een individuele bron, maar kunnen cumulatief toch een relevante bijdrage kunnen hebben. Daarom wordt wel verder dan 5 km gekeken bij bepalen van de totale landelijke deposities.

NB: In de uitvoeringspraktijk voorafgaande aan het PAS werd uitgegaan van een maximale rekenafstand van 3 kilometer tot de weg in onderzoeken naar de effecten voor deposities.

Van: 10.2.e) - DGB
 Aan: 10.2.e) - DGMo; 10.2.e) - BSK
 Onderwerp: RE: 11.1 - vergelijking bijdragen wegverkeer met SRM2 en OPS
 Datum: vrijdag 12 juni 2020 16:49:14

In het Hordijk rapport staat:

"Samengevat zal de gecombineerde implementatie van deze drie aanbevelingen (gebruik BRM's, afschaffen afstandscriterium, aggregatie habitattypen) leiden tot vereenvoudiging en minder gedetailleerde berekeningen."

Los van de toename van het onderzoeksgebied biedt die aggregatie naar clusters van hexagonalen mogelijk alleen voordelen op naastgelegen natuurgebieden. Op alle iets verder weggelegen gebieden zorgt de dunne deken ervoor dat de geaggregeerde waarden per cluster exact gelijk zijn aan de waarden per hexagoon. 11.1

?

De invulling van de BRM's en hoe wordt omgegaan met bronspecifieke kenmerken roept bij mij ook nog veel vragen op.

Groet! 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB

Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 16:35

Aan: 10.2.e - DGMo 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl

Onderwerp: 11.1 - vergelijking bijdragen wegverkeer met SRM2 en OPS

Ha 10.2.e 10.2.e

Hierbij een paar snelle plaatjes die indicatie geven van mogelijke consequenties van overstap van SRM2 naar OPS.

Ik heb een weg van bijna 19 km genomen door de Veluwe (A1). Er is uitgegaan van 2000 personenauto's met snelheidslimiet van 100 km/uur. Zichtjaar is 2020.

Ik heb het doorgerekend met SRM2 en met OPS (zelfde emissies (3826 kg NOX en 529 kg NH3) en dezelfde locatie).

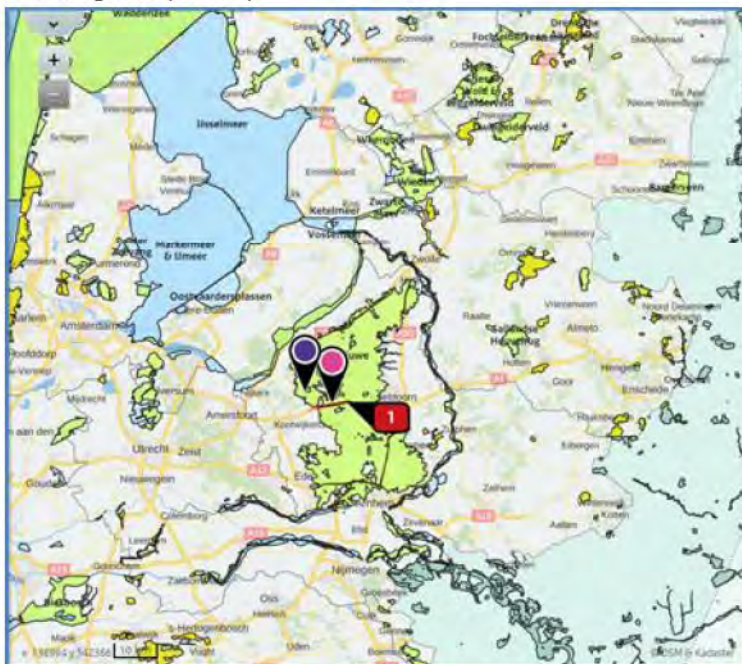
In de rekenresultaten in AERIUS Calculator is het overigens mogelijk om een gemiddelde waarde per gebied per habitatype weer te geven. Het lijkt erop dat deze functionaliteit die Hordijk voorstelt al kan?

Met OPS stijgt het aantal gebieden met een berekende bijdrage van 1 naar 43.

In 38 van die 43 gebieden is de bijdrage overall 0,01 mol. De overstap van SRM2 naar OPS zorgt in dit voorbeeld voor een ver verspreide dunne stikstofdeken. Op 5 km van de weg zie ik in de OPS berekening nog bijdragen van 0,1 mol/ha/jaar.

Groet! 10.2.e

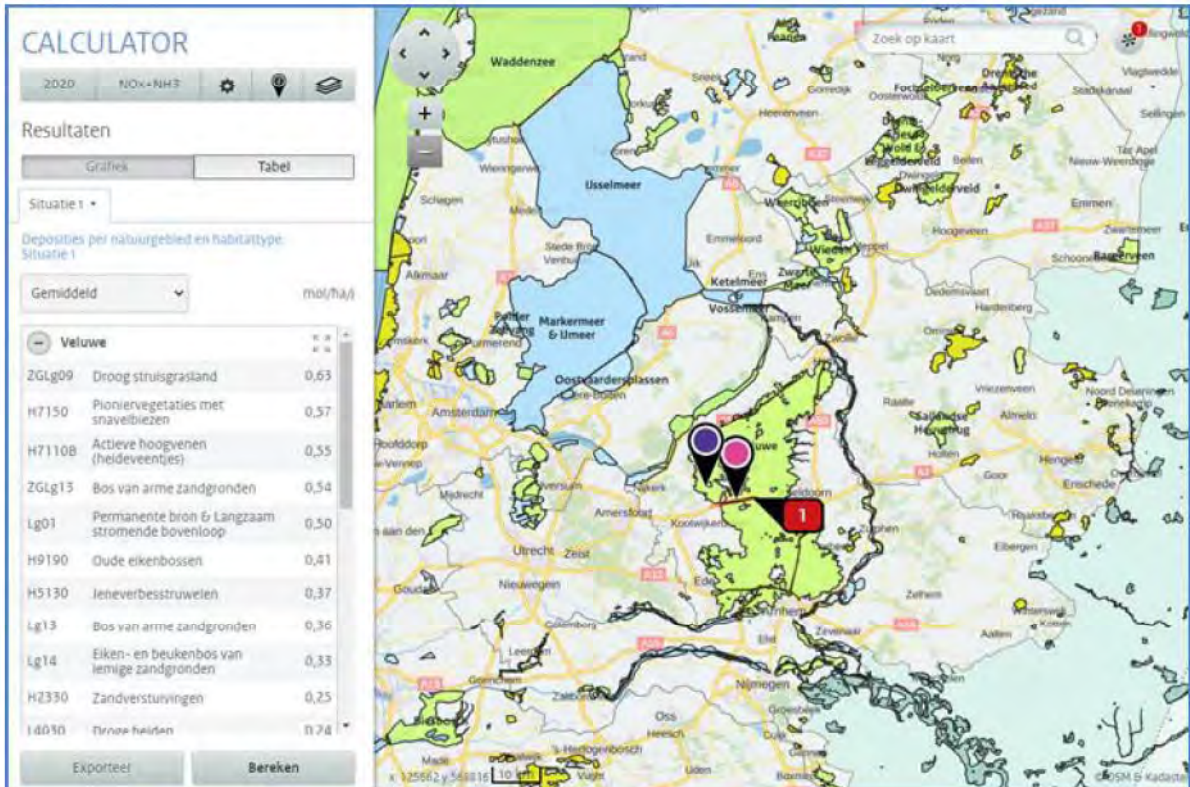
SRM2: 1 gebied (Veluwe).



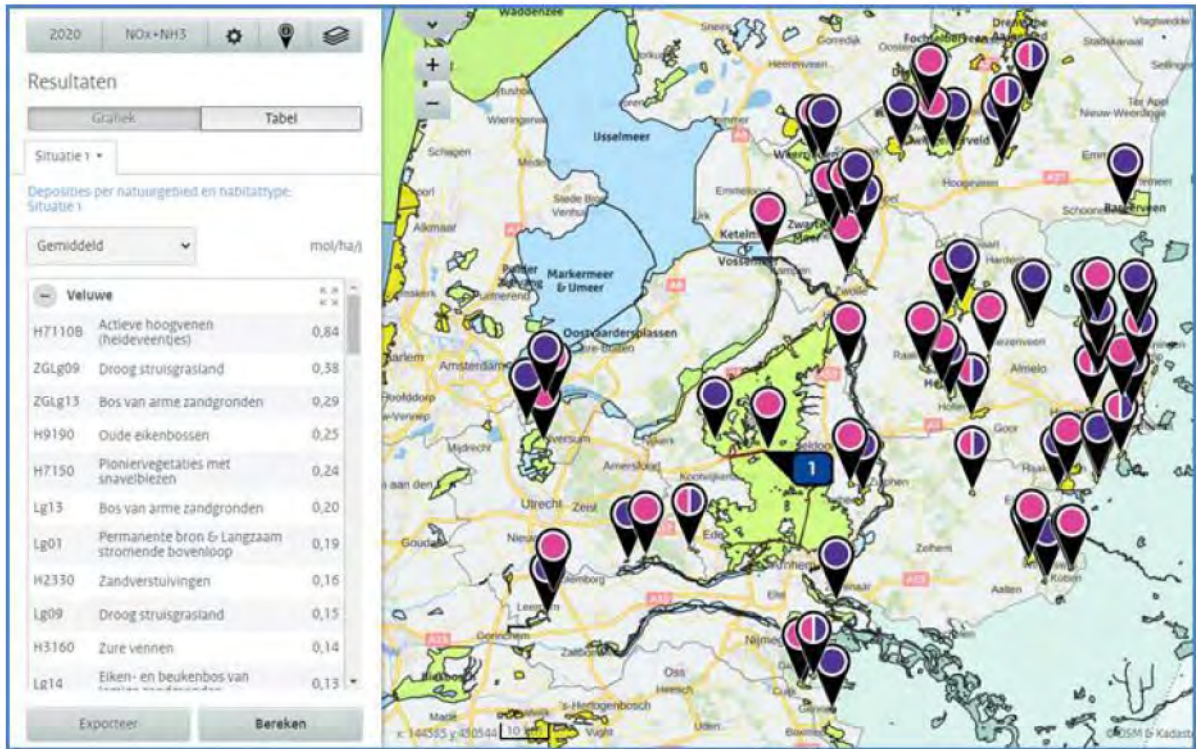
OPS: 43 gebieden. In 38 gebieden is de gemiddelde bijdrage 0,01 mol.



SRM2:



OPS:



Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e) - DGMo
Onderwerp: RE: Plenair debat 16 juni
Datum: maandag 15 juni 2020 09:04:12
Bijlagen: [image001.png](#)

Ik kan meeluisteren

Van: 10.2.e) - DGMo
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 16:02
Aan: 10.2.e (BS); 10.2.e (CD); 10.2.e) - DGB; 10.2.e (MN); 10.2.e) - DGMo; 10.2.e) - DGB; 10.2.e) - DGRW; 10.2.e - DGB; 10.2.e) - DGB; 10.2.e) - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e (WVL); 10.2.e) - DGMo; 10.2.e (BS); 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGMo
cc: 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGMo-WV
Onderwerp: RE: Plenair debat 16 juni

Collega's,

Zojuist vernomen dat het debat is verplaatst naar donderdag 10.15 -17.30 uur ☺. **Graag even opnieuw bevestiging of dit wel of niet lukken gaat.**

Zie link hieronder voor alle te behandelen stukken (debat heet: *Debat over de noodzaak om natuurherstel te combineren met het weer op gang brengen van de economie*). Daarnaast zullen ongetwijfeld ook vragen gesteld worden nav het Remkes advies en het Advies van de Commissie Meten en Berekenen (Hordijk), wat as. maandag gepresenteerd wordt.

https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/plenaire_vergaderingen/details?date=18-06-2020#2019A05441

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMo
Verzonden: donderdag 11 juni 2020 15:19
Aan: 10.2.e (BS); 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (MN) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGRW 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e DGMo 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e (BS) <10.2.e @rws.nl>
cc: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl
Onderwerp: Plenair debat 16 juni

Hi collega's,

As dinsdag om 16 uur vindt het plenaire debat Stikstof plaats. Onze Minister is daar niet bij; 10.2.e en ik zitten wel in de Kamer voor afstemming met DGS op voor ons relevante vragen. Aangezien het debat gaat over de volle breedte van het stikstofdossier, weten we op dit moment niet goed wat we kunnen verwachten. Naast de kamerbrief over de structurele aanpak, zal advies Remkes ook voldoende aanleiding tot vragen geven. Het zou fijn zijn als jullie paraat

kunnen staan en, voor zover mogelijk, zelf actief mee kunnen luisteren.

Graag ontvang ik een bevestiging of dat lukken gaat.

Ik maak dan maandag een appgroep aan, waarin 10.2.e/ik eventuele hulpvragen in kunnen zetten tijdens het debat. Antwoorden op eventuele vragen dan graag via bijgaand format **mailen** naar mij en 10.2.e

Alvast dank!!

Gr,
10.2.e

10.2.e
10.2.e

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Directie Wegen en Verkeersveiligheid

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 10.2.e
E 10.2.e @minienw.nl

.....
Ik werk op ma t/m do

Ik werk mee aan de stikstofaanpak voor
natuurherstel en economisch perspectief

Aanpak Stikstof

www.aanpakstikstof.nl

NB: elk bericht wordt in de CC ook aan wob-stikstof@minienw.nl gezonden ten behoeve van een ordentelijke archivering met het oog op mogelijke Wob-verzoeken.

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e (BS)
 Verzonden: maandag 15 juni 2020 11:03
 Aan: 10.2.e (CD)
 Onderwerp: FW: Eerste reactie Adviescollege Meten en Berekenen
 Bijlagen: Q&A advies Hordijk.pdf; WV-lijn Cie Hordijk deel 2.pdf

Embargo etc, dus niet veel verder verspreiden!!!!

.....
 M 06-10.2.e
 E 10.2.e @rws.nl

.....
 Ik werk op ma-di-woe-do

Van: 10.2.e (BS)
 Verzonden: maandag 15 juni 2020 10:37
 Aan: 10.2.e (BS)
 cc: 10.2.e (BS)
 Onderwerp: FW: Eerste reactie Adviescollege Meten en Berekenen

11.1 maar kan wellicht helpen in opstellen mail, ik ga nog even verder met het interne bericht!
 Grtz 10.2.e

Van: 10.2.e) 10.2.e @minInv.nl>
 Verzonden: maandag 15 juni 2020 10:36
 Onderwerp: Eerste reactie Adviescollege Meten en Berekenen

Hoi allen,

Hieronder onder embargo, svp niet doorsturen, het persbericht dat het adviescollege vanochtend rond 1130 verstuurt.

De overhandiging heeft vanochtend plaats gevonden.

Bijgaand ook de woordvoeringslijn en QA.

Stikstofreken- en meetsysteem voldoende maar AERIUS niet geschikt

De berekeningen van emissies en depositie van stikstof over heel Nederland, op Natura 2000-gebieden en voor de berekeningen van sectoren daarin is voldoende maar er zijn verbeteringen nodig. De toepassing van de rekentool AERIUS Calculator, zoals die wordt gebruikt bij de vergunningverlening is op dit moment, wetenschappelijk gezien, niet geschikt en moet verbeterd worden. Het rekenmodel en de toepassing ervan kan op korte termijn aangepast worden, zodat het geschikter is voor gebruik. Om het model in te blijven zetten voor vergunningverlening adviseert het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof AERIUS gelijkwaardiger, robuuster en transparanter te maken.

Vandaag presenteerde het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof zijn eindrapport "Meer meten, robuuster rekenen" dat een verdere duiding geeft van de conclusies die het adviescollege in zijn eerste rapport al naar buiten bracht. Nu zijn bevindingen over de modellen NEMA (voor de landbouwemissies) en AERIUS toegevoegd. Minister Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit stelde het adviescollege in, nadat de onderbouwing voor het Nederlandse stikstofbeleid in het maatschappelijke en politieke debat ter discussie werd gesteld.

Voorzitter Leen Hordijk: "De werkwijze en modellen voor het berekenen van stikstof zijn geschikt maar we hebben als adviescollege wel bezwaren bij het gebruik van AERIUS. Het belangrijkste bezwaar is dat er sprake is van een onbalans tussen het detail dat het beleid vraagt en de mate van wetenschappelijke onzekerheid in het berekenen van de depositie, oftewel de hoeveelheid stikstof die neerkomt. Deze onbalans is wel te verbeteren zodat AERIUS beter toepasbaar is voor het verlenen van vergunningen".

Aanbevelingen

Het adviescollege is van mening dat het rekenhart van AERIUS gelijkwaardiger, robuuster, eenvoudiger en transparanter moet worden gemaakt. Gelijkwaardiger door voor verkeer op eenzelfde manier te rekenen als voor andere bronnen en dus de depositie na 5 km ook mee te nemen. Robuuster door de depositie niet op een hexagoon, maar op een hoger aggregatieniveau te berekenen waardoor de onzekerheid bij de doorrekening afneemt. Een hoger aggregatieniveau zou een cluster van hexagonalen ingedeeld naar habitatype kunnen zijn. Eenvoudiger en transparanter door een bron-receptormatrix te hanteren. Deze matrix geeft een relatie weer tussen de receptor (in dit geval een natuurgebied) en de bron (emissie). Daardoor wordt op een efficiënte en generieke manier het effect van een bepaalde bron op de depositie in een specifiek gebied inzichtelijk. Dit maakt de rekenmethodiek eenvoudiger en zorgt voor een gelijke beoordeling van verschillende soorten bronnen.

Dit zijn verbeteringen die op korte termijn te realiseren zijn en maken het instrument voor vergunningverlening doelgeschikter. Op deze manier is er minder onbalans tussen de beleidsmatige eis van detailzekerheid en de mogelijkheid (of onmogelijkheid) om die zekerheid wetenschappelijk te bieden. Het uitgangspunt voor vergunningverlening moet blijven dat er minder stikstof op gevoelige natuurgebieden neerkomt. Hiervoor geldt momenteel een zeer lage drempelwaarde van 0,005 mol/ha per jaar. Het adviescollege is van mening dat deze waarde hoger kan worden als door stikstofbeleid aantoonbaar substantieel minder stikstof op Natura 2000-gebieden neerkomt.

Andere aanbevelingen hebben betrekking op het optimaliseren van het meet- en rekensysteem.

Door verschillende modellen te combineren (modelensemble) wordt het geheel sterker dan de delen. Ook het gebruik van satellietmetingen draagt bij aan de versterking van het systeem.

Voor goede modellering is het van belang om meer te meten en dit ook te doen voor meer stoffen en voor de droge depositie.

Aan de voorkant verdient de bepaling van de hoeveelheid emissies meer aandacht.

Een betere governance kan bijdragen aan een transparanter en robuuster modelinstrumentarium.

Door het inrichten van een nationaal onderzoeksprogramma komt nationale en internationale kennis bij elkaar en kan er meer geleerd worden van andere landen.

Adviescollege

Op 5 maart jl. verscheen het eerste adviesrapport "Niet uit de lucht gegrepen". De conclusie van het adviescollege was dat de wetenschappelijke kwaliteit van de meet- en rekenmethodiek voor stikstof voldoende is. De data, methoden en modellen die worden ingezet, zijn ook in internationaal perspectief, van voldoende (tot goede) kwaliteit.

10.2.e

Programma Directoraat Generaal Stikstof Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag

Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

T: 06 10.2.e

E: 10.2.e@minlnv.nl

www.aanpakstikstof.nl

Ik werk mee aan de stikstofaanpak voor
natuurherstel en economisch perspectief

Aanpak Stikstof

Alle emails vanuit deze mailbox worden in het kader van de WOB verzameld in de verzamel mailbox stikstof@minlnv.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e (CD)
Verzonden: maandag 15 juni 2020 11:06
Aan: 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)
Onderwerp: FW: HPE Records Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2020/7281 : Nota M_Eindrapport Commissie Hordijk_120620
Bijlagen: Nota M_Eindrapport Commissie Hordijk_120620.tr5; 01. Nota M_Advies Cie Hordijk_120620.pdf; 02. Bijlage 1_Meer Meten, Robuuster Rekenen - Eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof.pdf; 03. Bijlage 2 _begeleidende brief M LNV aan TK bij rapport advies Cie Hordijk.DOCX; 04. Bijlage 3_Appreciatie DGS aan M LNV op conclusies en aanbevelingen Hordijk.DOCX; 05. Bijlage 4_Spreekschets M LNV inontvangsname advies commissie Hordijk.DOCX; FW: Concept woordvoeringslijn adviesrapport Hordijk; FW: concept begeleidende brief TK en appreciatie bij rapport advies Cie Hordijk

Urgentie: Hoog

idem

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Verzonden: maandag 15 juni 2020 11:03
Aan: 10.2.e (CD) <10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: FW: HPE Records Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2020/7281 : Nota M_Eindrapport Commissie Hordijk_120620
Urgentie: Hoog

.....
M 06-10.2.e
E 10.2.e @rws.nl
.....

Ik werk op ma-di-woe-do

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 15 juni 2020 10:14
Aan: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: FW: HPE Records Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2020/7281 : Nota M_Eindrapport Commissie Hordijk_120620
Urgentie: Hoog

Zoals net telefonisch besproken.

De aanbieding aan de minister is voorzien vandaag van 9.00 tot 9.20 uur.
Later op de dag (mogelijk 11.30 uur, maar moment staat nog niet vast) zal er een persbriefing zijn in Nieuwspoor.

Embargo is er dan vanaf, lijkt me?

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 17:15

Aan: Burg, C. van der (Kees) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DBO
10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGMO-WV 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK
10.2.e @minienw.nl>; Clabbers, R.W.C. (Ruth) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; Jurgens, G. (Gijs) -
HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB
10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: HPE Records Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2020/7281 : Nota M_Eindrapport
Commissie Hordijk_120620
Urgentie: Hoog

Ha Kees en 10.2.e

Bijgaand met dank aan de collega's in CC de nota aan M mbt advies Hordijk incl. alle bijlagen. 10.2.e 11.1 ,
mede namens Ruth. Het ligt nu in HPRM bij jou Kees.

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 17:08
Aan: 10.2.e) - DGMO <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: HPE Records Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2020/7281 : Nota M_Eindrapport Commissie
Hordijk_120620

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer:RONDZENDMAP-2020/7281
Titel:Nota M_Eindrapport Commissie Hordijk_120620

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e) - DGMO
Verzonden: maandag 15 juni 2020 08:35
Aan: 10.2.e) - DGMO-WV; 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGB
Onderwerp: FW: Concept woordvoeringslijn adviesrapport Hordijk
Bijlagen: 20200614 20200614 br advies eindrapport adviescollege meten en berekenen stikstof [PRDF-3546137].pdf; RE: Aanvullend verzoek

Even snel gescand; 11.1

Van: 10.2.e)
Verzonden: maandag 15 juni 2020 08:23
Aan: 10.2.e) - DGMO
Onderwerp: FW: Concept woordvoeringslijn adviesrapport Hordijk

Bij deze. hgr

10.2.e

.....
Programma Directoraat Generaal Stikstof
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
 Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag |
 Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
 M 06 10.2.e
 10.2.e @nvwa.nl
www.aanpakstikstof.nl

Van: 10.2.e @minezk.nl>
Verzonden: maandag 15 juni 2020 07:28
Aan: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e <10.2.e@minlnv.nl>; 10.2.e @nvwa.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>
CC: Dongen, H.A.M. van (Hellen) 10.2.e @minlnv.nl>; Pieterman, V.G. (Vera) <10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>
Onderwerp: Concept woordvoeringslijn adviesrapport Hordijk

Goedemorgen allemaal,

Bijgaand het advies van de Landsadvocaat. 11.1

11.1

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: zondag 14 juni 2020 22:29

Aan: 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e <10.2.e@minlnv.nl>; 10.2.e

@nvwa.nl>; 10.2.e <10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>; 10.2.e @minezk.nl>

CC: Dongen, H.A.M. van (Hellen) 10.2.e @minlnv.nl>; Pieterman, V.G. (Vera)

10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e)

10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e) 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e)

10.2.e @minlnv.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: RE: Concept woordvoeringslijn adviesrapport Hordijk

Goedenavond allemaal, in de grote brij aan mails dit weekend zitten we nu ongeveer met de laatste punten op de i. Even resumeren en een paar verzoeken:

- De Landsadvocaat maakt vanavond of morgenochtend het advies definitief (lijn: 11.1). Zodra het er is, verzoek aan 10.2.e het dan in deze kring te verspreiden (actie 10.2.e).
- Wordvoeringslijn: op de versie van 10.2.e reageerde 10.2. met een belangrijk punt. Het verzoek is om nog goed naar die passage te kijken, ook in de brief (actie 10.2.e/10.2.e met 10.2.e en 10.2.e).
- Ook over de woordvoeringslijn: graag onderstreepte deel nog toevoegen want RIVM gaf aan dat dit niet op korte termijn te realiseren is (althans, het grootste deel niet) "Het Adviescollege doet ook voor verbetering van deze calculator een aantal aanbevelingen, die volgens het adviescollege op de korte termijn zijn te realiseren" (actie 10.2.e /10.2.e)
- Als we de definitieve stukken hebben morgenochtend, dan zo snel mogelijk naar minister. Goed om nog even wat ruimte te hebben om eventuele aanpassingen te kunnen doen aan de brief. (10.2.e hoe doen we dat allemaal?).

Van wat er nog van over is: fijne avond! 😊

Arjen

Van: 10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: zondag 14 juni 2020 16:11

Aan: 10.2.e <10.2.e@minlnv.nl>; 10.2.e @nvwa.nl>; 10.2.e

<10.2.e @minlnv.nl>; Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e)

10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>

CC: Dongen, H.A.M. van (Hellen) 10.2.e @minlnv.nl>; Pieterman, V.G. (Vera)

10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e)

10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>

Onderwerp: RE: Concept woordvoeringslijn adviesrapport Hordijk

Dag 10.2.e,

Ik neem de vrijheid ook te reageren.

11.1

11.1

Groet,
10.2.e

10.2.e

DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
D-passage, 4e etage

T 070-10.2.e
M 06 10.2.e
10.2.e @minlnv.nl

Van: 10.2.e <10.2.e@minlnv.nl>

Verzonden: zondag 14 juni 2020 15:50

Aan: 10.2.e @nvwa.nl; 10.2.e <10.2.e@minlnv.nl>; Doosje, mr.

G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlnv.nl

CC: Dongen, H.A.M. van (Hellen) <10.2.e@minlnv.nl>; Pieterman, V.G. (Vera)

10.2.e @minlnv.nl; 10.2.e @minezk.nl; 10.2.e @minlnv.nl; 10.2.e @minlnv.nl; 10.2.e @minlnv.nl; 10.2.e @minlnv.nl; 10.2.e @minlnv.nl

Onderwerp: Concept woordvoeringslijn adviesrapport Hordijk

Dag Arjen, 10.2.e 10.2.e

Op basis van alle concepten die ik sinds vrijdagavond heb gezien (appreciatie adviesrapport, concept TK-brief, interpretatie RIVM etc.) heb ik bijgaande wv-lijn voor morgenochtend opgesteld. Geprobeerd in heldere taal tot de kern te komen, met als hamvraag: wat betekent dit voor de afgegeven en lopende vergunningen? Daar zal de mediafocus op liggen. Ik heb het nu opgeschreven op basis van hoe wij dit juridisch intern zien. Advies landsadvocaat wordt vanavond of morgenvroeg verwacht, op basis daarvan kunnen we evt. aanpassen.

In de bijlage ook het persbericht dat het Adviescollege Hordijk morgen uitstuurt. Ze werken nog aan een QenA.11

Dan tijdpad: morgen om 9.00 uur overhandiging eindadvies op kamer minister, morgen vanaf 11.30 uur is embargo eraf en geeft het Adviescollege een mediabriefing. In de tussenliggende uren (9.30-11.30 uur) is er dus nog beetje tijd om af te stemmen.

Groet – en fijne zondag nog!

10.2.e

Directie Communicatie
Ministerie van Landbouw, Natuur & Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
T: 06 10.2.e

E: 10.2.e@minlnv.nl

www.rijksoverheid.nl/lnv

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e) - DGMo
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 17:58
Aan: Burg, C. van der (Kees) - DGMo; 10.2.e) - DBO
CC: 10.2.e) - DGMo-WV; 10.2.e) - BSK
Onderwerp: FW: concept begeleidende brief TK en appreciatie bij rapport advies Cie Hordijk
Bijlagen: begeleidende brief TK bij rapport advies Cie Hordijk.docx; 20200611 Appreciatie op conclusies en aanbevelingen Hordijk (002)MdB opm AD.docx

Ter info, hieronder en bijgaand. In nota naar M zitten dus nog wat verouderde stukken, maar lijn in Kamerbrief is hetzelfde gebleven en onze input is voor het overgrote deel verwerkt.

Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e)
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 17:19
Aan: 10.2.e) - DGMo; 10.2.e); 10.2.e);
 10.2.e @rivm.nl'; 10.2.e @rivm.nl'; 10.2.e); 10.2.e @rivm.nl'; 10.2.e);
 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e);
CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen)
Onderwerp: concept begeleidende brief TK en appreciatie bij rapport advies Cie Hordijk

Beste allen,

Conform toezegging de concept stukken waar we met z'n allen aan hebben gewerkt.

Dank voor jullie bijdrage en inzet!

Deze concept stukken zijn aangekomen bij de M van LNV

Vanmiddag is het ter sprake gekomen in de MR.

De M van LNV wil graag een toets door de landsadvocaat. Dat is in gang gezet inmiddels.

De overhandiging van het rapport door Cie Hordijk is gepland voor maandagochtend 9-9.45hr zonder pers.

Rond half 12 wordt het rapport vrijgegeven. Daartussen zal nog een persmoment zijn.

Aangezien het Stikstof debat verzet is naar 18 juni is er nog tijd voor de verdere voorbereiding zoals vervolmaken spreeklijn, factsheet en verdere Q en A's

Voor nu is het genoeg.

Ik wens jullie een fijn weekend mede namens Arjen,

Hgr,

10.2.e

.....
Programma Directoraat Generaal Stikstof
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
 Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag |
 Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
 M 06 10.2.e
 10.2.e @nvwa.nl
www.aanpakstikstof.nl

Van: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlnv.nl>
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 14:41
Aan: 10.2.e @nvwa.nl>
cc: 10.2.e @minezk.nl>; Dongen, H.A.M. van (Hellen)

10.2.e @minlnv.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>
Onderwerp: RE: begeleidende brief TK bij rapport advies Cie Hordijk

Ha 10.2.e,

Nog twee aanpassingen in de brief gedaan: 11.1
Verder mijn laatste commentaarpunten in de appreciatie en woordvoeringslijn
gedaan. Meteen even cc naar Hellen.

Arjen

Van: 10.2.e @nvwa.nl>
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 14:33
Aan: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) <10.2.e @minlnv.nl>
Onderwerp: begeleidende brief TK bij rapport advies Cie Hordijk

Nu met opm van Hellen verwerkt in afstemming met 10.2.e .
Akkoord ?

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u
niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden,
wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te
verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard
ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch
verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you
are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you
are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the
risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u
verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die
verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are
requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the
electronic transmission of messages.

Appreciatie op conclusies en aanbevelingen Hordijk

Het rapport bevat de volgende conclusies (*cursief: ambtelijke reactie*).

1. Algemeen oordeel: de meeste onderdelen zijn doelgeschikt

Dit is een bevestiging van de conclusie uit het eerste rapport en geeft aan dat de basis voor de wetenschappelijke onderbouwing op orde is voor beleidsondersteuning.

Het adviescollege is echter van mening dat AERIUS een goed instrument is, maar niet doelgeschikt voor vergunningverlening.

Daarnaast doet het college enkele aanbevelingen ter verbetering van AERIUS en andere instrumenten.

2. AERIUS: niet doelgeschikt voor vergunningverlening

Het adviescollege geeft hier twee redenen voor aan:

- er is een onbalans is tussen de detailvraag, nodig voor vergunningverlening en de nauwkeurigheid waarmee dat wetenschappelijk kan worden vastgesteld
- verkeer- en landbouwemissies worden niet gelijk berekend.

Ter verbetering adviseert het college:

- verkeer- en landbouwemissies met zelfde model berekenen
 - depositie niet op hexagoon, maar op cluster van hexagoons berekenen
 - vermindering van onzekerheid door modelensemble
- *AERIUS Calculator is een modelinstrument dat de hoeveelheid stikstofdepositie berekent.*
- *Iedere grootheid die in dit programma wordt ingevoerd, heeft inderdaad een bepaalde onzekerheidsmarge maar dit is geen reden om als gevolg van dit advies acuut tot een verandering te komen.*
- *De lijn is om de huidige wijze van vergunningverlening voort te zetten. Hiervoor wordt onderstaande redenering gebruikt:*
- *Calculator levert berekeningen op die onderdeel zijn van de vergunningverlening. Naast de berekening is o.a. een ecologische beoordeling nodig. De berekening geeft inzicht voor de vergunningverlener maar is geen 'vergunningmachine'.*
 - *Calculator is op dit moment het best beschikbare instrumentarium om het noodzakelijke inzicht te krijgen in depositie-effecten*
 - *De voorstellen van de Commissie Hordijk helpen om te zoeken naar een verdere doorontwikkeling van de modellen om de wetenschappelijke onzekerheid en beleidsmatig gewenste informatie dichter bij elkaar te brengen.*
 - *Daarnaast zal ingezet worden op vermindering onzekerheden.*
- *Deze conclusie over AERIUS komt overigens ook terug in evaluatie van de PAS, die binnenkort uitkomt.*

3. Modellen: doelgeschikt, maar substantiële verbeteringen zijn mogelijk

Het adviescollege concludeert dat modellen voor beleidsonderbouwing en evaluatie van beleid voldoende zijn en dat deze niet vervangen kunnen worden door metingen alleen. Het OPS-model wordt beoordeeld als voldoende, maar het modelinstrumentarium heeft wel een nieuwe impuls nodig.

Het adviescollege geeft een aantal adviezen om het modelinstrumentarium te verbeteren:

- het gebruik van een modelensemble (de resultaten van meerdere modellen combineren om de uitkomsten robuuster te maken) en

- een systematisch inspanning om de tekortkomingen van de modellering te begrijpen en op te lossen aan de hand van moderne rekentechnieken.
- De uitbreiding van de meetnetten en aanvullend gebruik van satellietmetingen dragen daartoe bij.

Verbetering van modellen was al voorzien en met Voorjaarsnota is hiervoor budget gereserveerd. Er wordt op dit moment gewerkt aan het instellen van een kennisprogramma om hier richting aan te geven. Zie ook punt 8.

4. Meetnetten: zijn minimaal en moeten uitgebreid worden

De voorbereiding voor de opdrachtverlening voor de uitbreiding van het meetnet is reeds in gang gezet. Er is budget beschikbaar.

5. Satellietmetingen: zijn een essentiële aanvullingen op grondwaarnemingen

Satellietmetingen maken nu nog geen deel uit van het meetnet. Deze aanbeveling kan meegenomen worden in het kennisprogramma.

6. Emissieregistratie: meer metingen van emissies nodig

Op grond van een aanbeveling van de Algemene Rekenkamer wordt nu gewerkt aan de verbetering van transparantie en kwaliteitsborging van de emissieberekeningen. Daarbij is afgesproken om een onderhoudsschema voor de emissiefactoren te maken.

7. Governance: scheiding van verantwoordelijkheden nodig

Dit wordt nu in navolging van het advies van Rekenkamer gezamenlijk met CBS, WR en RIVM opgepakt. Hierover kan in de reactie van de minister worden gerapporteerd.

8. Onderzoeksprogramma: wetenschappelijke borging van de stikstofproblematiek

Zie 3.

9. Buitenland

Wetenschappelijk sluit Nederland goed aan bij het buitenland. Kennisinstellingen hebben daarvoor voldoende buitenlandse connecties.

Appreciatie op conclusies en aanbevelingen Hordijk

Het rapport bevat de volgende conclusies (*cursief: ambtelijke reactie*).

1. Algemeen oordeel: de meeste onderdelen zijn doelgeschikt

Dit is een bevestiging van de conclusie uit het eerste rapport en geeft aan dat de basis voor de wetenschappelijke onderbouwing op orde is voor beleidsondersteuning.

Het adviescollege is echter van mening dat AERIUS een goed instrument is, maar niet doelgeschikt voor vergunningverlening.

Daarnaast doet het college enkele aanbevelingen ter verbetering van AERIUS en andere instrumenten.

2. AERIUS: niet doelgeschikt voor vergunningverlening

Het adviescollege geeft hier twee redenen voor aan:

- er is een onbalans is tussen de detailvraag, nodig voor vergunningverlening en de nauwkeurigheid waarmee dat wetenschappelijk kan worden vastgesteld
- verkeer- en landbouwemissies worden niet gelijk berekend.

Ter verbetering adviseert het college:

- verkeer- en landbouwemissies met zelfde model berekenen
 - depositie niet op hexagoon, maar op cluster van hexagoons berekenen
 - vermindering van onzekerheid door modelensemble
- *AERIUS Calculator is een modelinstrument dat de hoeveelheid stikstofdepositie berekent.*
 - *Iedere grootheid die in dit programma wordt ingevoerd, heeft inderdaad een bepaalde onzekerheidsmarge maar dit is geen reden om als gevolg van dit advies acuut tot een verandering te komen.*
 - *De lijn is om de huidige wijze van vergunningverlening voort te zetten. Hiervoor wordt onderstaande redeneerlijn gebruikt:*
 - o *Calculator levert berekeningen op die onderdeel zijn van de vergunningverlening. Naast de berekening is o.a. een ecologische beoordeling nodig. De berekening geeft inzicht voor de vergunningverlener maar is geen 'vergunningmachine'.*
 - o *Calculator is op dit moment het best beschikbare instrumentarium om het noodzakelijke inzicht te krijgen in depositie-effecten*
 - o *De voorstellen van de Commissie Hordijk helpen om te zoeken naar een verdere doorontwikkeling van de modellen om de wetenschappelijke onzekerheid en beleidsmatig gewenste informatie dichter bij elkaar te brengen.*
 - o *Daarnaast zal ingezet worden op vermindering onzekerheden.*
 - *Deze conclusie over AERIUS komt overigens ook terug in evaluatie van de PAS, die binnenkort uitkomt.*

3. Modellen: doelgeschikt, maar substantiële verbeteringen zijn mogelijk

Het adviescollege concludeert dat modellen voor beleidsonderbouwing en evaluatie van beleid voldoende zijn en dat deze niet vervangen kunnen worden door metingen alleen. Het OPS-model wordt beoordeeld als voldoende, maar het modelinstrumentarium heeft wel een nieuwe impuls nodig.

Het adviescollege geeft een aantal adviezen om het modelinstrumentarium te verbeteren:

- het gebruik van een modelensemble (de resultaten van meerdere modellen combineren om de uitkomsten robuuster te maken) en

- een systematisch inspanning om de tekortkomingen van de modellering te begrijpen en op te lossen aan de hand van moderne rekentechnieken.
- De uitbreiding van de meetnetten en aanvullend gebruik van satellietmetingen dragen daartoe bij.

Verbetering van modellen was al voorzien en met Voorjaarsnota is hiervoor budget gereserveerd. Er wordt op dit moment gewerkt aan het instellen van een kennisprogramma om hier richting aan te geven. Zie ook punt 8.

4. Meetnetten: zijn minimaal en moeten uitgebreid worden

De voorbereiding voor de opdrachtverlening voor de uitbreiding van het meetnet is reeds in gang gezet. Er is budget beschikbaar.

5. Satellietmetingen: zijn een essentiële aanvullingen op grondwaarnemingen

Satellietmetingen maken nu nog geen deel uit van het meetnet. Deze aanbeveling kan meegenomen worden in het kennisprogramma.

6. Emissieregistratie: meer metingen van emissies nodig

Op grond van een aanbeveling van de Algemene Rekenkamer wordt nu gewerkt aan de verbetering van transparantie en kwaliteitsborging van de emissieberekeningen. Daarbij is afgesproken om een onderhoudsschema voor de emissiefactoren te maken.

7. Governance: scheiding van verantwoordelijkheden nodig

Dit wordt nu in navolging van het advies van Rekenkamer gezamenlijk met CBS, WR en RIVM opgepakt. Hierover kan in de reactie van de minister worden gerapporteerd.

8. Onderzoeksprogramma: wetenschappelijke borging van de stikstofproblematiek

Zie 3.

9. Buitenland

Wetenschappelijk sluit Nederland goed aan bij het buitenland. Kennisinstellingen hebben daarvoor voldoende buitenlandse connecties.

Van: 10.2.e)- DGMo
Aan: 10.2.e)- DCO; 10.2.e)- DCO
Cc: 10.2.e)- DGMo-WW; 10.2.e)- DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: reactie vragen Marianne Wuite
Datum: maandag 15 juni 2020 15:28:01
Bijlagen: [Reactie RIVM op voorstellen Commissie Hordijk V3.docx](#)

Met dank aan 10.2.e de beantwoording van de aanvullende vragen, zie mail hieronder.

Tav RIVM bevindingen irt SRM2: RIVM is betrokken geweest bij de totstandkoming ervan. Zie daarnaast bijgaande redeneerlijnen die door RIVM aan DGS zijn aangeleverd: geel gearceerd relevante teksten. 11.1

Wanneer is srm-2 ontwikkeld?

- Standaardrekenmethode 2 is in **2006** vastgelegd in het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Dat voorschrift is in 2007 vervangen door de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.
- Standaardrekenmethode 2 is destijds ontwikkeld door ECN, in opdracht van het Ministerie van VROM. RIVM en andere deskundigen waren er destijds ook bij betrokken.

Standaardrekenmethode 2 is van toepassing op wegen in een open omgeving (buitenstedelijk)

Naast Standaardrekenmethode 2 zijn in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit ook rekenmethoden vastgelegd voor:

- Luchtkwaliteitberekeningen langs binnenstedelijke wegen (standaardrekenmethode 1)
- Luchtkwaliteitberekeningen bij inrichtingen, zoals industrie en veehouderijen (standaardrekenmethode 3).

Wat was de aanleiding?

Aanleiding was de behoefte aan een uniforme rekenmethode voor luchtkwaliteit. Er waren destijds verschillende adviesbureaus actief met elk een eigen luchtmodel. De verschillen in uitkomsten van deze modellen waren relatief groot. Dit zorgde er bijvoorbeeld voor dat een project met verschillende modellen de effecten berekende en dan de meest gunstige eruit pakte.

Met het vastleggen en voorschrijven van één rekenmethode is dit aan banden gelegd. Andere rekenmethoden mochten nog wel worden gebruikt in luchtonderzoeken, maar alleen als ze niet teveel afweken van de uitkomsten van de standaardrekenmethode.

Wat bedoel je met hoogteligging wegen?

De hoogteligging van de weg geeft aan hoeveel meter de weg boven of onder het maaiveld ligt. Het is dus eigenlijk 'hoogte- of diepteligging'.

De hoogte (of diepte) van de weg ten opzichte van de omgeving beïnvloedt de verspreiding van de emissies. Als een weg bijvoorbeeld in een tunnelbak ligt, dan fungeren de wanden van de tunnelbak als een soort van schoorsteen waardoor de emissies meer opstijgen. Een tunnelbak leidt dan tot een lagere depositiebijdrage in de directe omgeving dan een weg op maaiveld. Dat geldt ook voor verhoogde wegligging (bijvoorbeeld viaduct) viaduct: als de weg hoger ligt dan verspreiden de emissies zich meer en zijn de deposities ook lager dan bij een weg op maaiveld.

SRM2 houdt rekening met de effecten van de hoogteligging op de verspreiding. OPS doet dat niet. Dat is één van de redenen waarom SRM2 meer geschikt is voor depositieberekeningen voor wegverkeer dan OPS.

En wat is de relatie tussen een geluidsscherm en stikstof?

Een geluidsscherm zorgt ervoor dat de emissies meer opstijgen. Een scherm leidt dan tot een lagere depositiebijdrage in de directe omgeving dan een weg zonder scherm. Een scherm haalt geen emissies weg, maar zorgt voor meer verdunning.

Is er bij de windtunnelexperimenten enz ook specifiek gekeken naar stikstof?

De windtunnelexperimenten kijken naar de verspreiding/verdunning van de emissies in een specifieke situatie die op schaal is nagemaakt. Dat is in windtunnelonderzoeken onafhankelijk van de stof.

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 juni 2020 14:34

Aan: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>

cc: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vragen EenVandaag inz. 100-maatregel en depositie wegverkeer

@ 10.2.e

Kan jij onderstaande vragen zsm oppakken?

Van: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 juni 2020 14:08

Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e) - DGMo-WV 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK

10.2.e @minienw.nl>

cc: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) -

DCO 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vragen EenVandaag inz. 100-maatregel en depositie wegverkeer

Bijgaand nog even de QandA's die eerder gevraagd zijn. Ik zal iam 10.2.e nu kijken naar de vragen hieronder!

Gr, 10.2.e

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 juni 2020 13:50

Aan: 10.2.e) - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

10.2.e) - DGMo-WV 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK

10.2.e @minienw.nl>

cc: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vragen EenVandaag inz. 100-maatregel en depositie wegverkeer

Dank 10.2.e nog paar vragen. Wanneer is srm-2 ontwikkeld? Wat was de aanleiding? wat bedoel je met hoogteligging wegen? En wat is de relatie tussen een geluidsscherm en stikstof?

Is er bij de windtunnelexperimenten enz ook specifiek gekeken naar stikstof?

Heb je voor mij rivm bevindingen over srm-2 specifiek stikstof?

Hoor graag! Groet 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>
Datum: maandag 15 jun. 2020 12:29 PM
Aan: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e)
- DGMO-WV <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e) - BSK
10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Vragen EenVandaag inz. 100-maatregel en depositie wegverkeer

Q: Indien voor wegverkeer de afstandsgrens van 5 km. komt te vervallen en OPS moet worden toegepast; welke consequenties heeft dat dan voor lopende wegprojecten in het algemeen en de 7 MIRT-projecten in het bijzonder? Onderkennen jullie dat de berekende depositie dan (fors) zal toenemen en er meer compenserende / mitigerende maatregelen nodig zullen zijn?

A:

- De SRM-2 methode is specifiek ontwikkeld voor wegverkeer. Het kan i.t.t. OPS ook rekening houden met geluidschermen en de hoogteligging van wegen. Dat maakt SRM2 meer geschikt voor projectspecifieke berekeningen van wegverkeer dan OPS. SRM2 is uitvoerig gevalideerd in windtunnel- en veldexperimenten.
- Ook RIVM bevestigt dat SRM2 de concentratie en depositie voor verkeer nauwkeuriger uitrekt binnen het toepassingsbereik van dit model.
- Het model wordt al jarenlang gebruikt en is al eerder door de Raad van State geaccepteerd, inclusief een begrenzing in de rekenafstand.
- Er zijn goede argumenten om voor wegverkeer te rekenen tot 5 km. Berekende bijdragen van wegverkeer op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol zijn te herleiden tot een individueel project. Eventuele bijdragen zijn daarnaast zodanig klein, dat deze niet als significant te beschouwen zijn.

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 15 juni 2020 11:59
Aan: 10.2.e) - DGMO-WV 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e)
- BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMO
10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Vragen EenVandaag inz. 100-maatregel en depositie wegverkeer

11.1

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: Jan Salden 10.2.e @eenvandaag.nl>

Datum: maandag 15 jun. 2020 11:55 AM

Aan: Wuite, M.P. (Marianne) - DCO <marianne.wuite@minienw.nl>, Noordenbos, I. (Ivar) - BSK <ivar.noordenbos@minienw.nl>

Onderwerp: Re: Vragen EenVandaag inz. 100-maatregel en depositie wegverkeer

Dag Marianne, Ivar,

Een vervolgvraag dringt zich op naar aanleiding van het rapport van de Commissie Hordijk:

11. Indien voor wegverkeer de afstandsgrens van 5 km. komt te vervallen en OPS moet worden toegepast; welke consequenties heeft dat dan voor lopende wegprojecten in het algemeen en de 7 MIRT-projecten in het bijzonder? Onderkennen jullie dat de berekende depositie dan (fors) zal toenemen en er meer compenserende / mitigerende maatregelen nodig zullen zijn?

Met vriendelijke groet,

Jan Salden
Researchredacteur EenVandaag
Postbus 2
1200 JA Hilversum
T: +31 (0)35 10.2.e
M: +31 (0)6 10.2.e
@: 10.2.e @eenvandaag.nl
t: @jan_salden

Op vr 12 jun. 2020 om 10:43 schreef Jan Salden 10.2.e @eenvandaag.nl>:

Ha Marianne, Ivar,

In het kader van een uitzending die wij voorbereiden over de depositie van wegverkeer en de 100-maatregel hieronder een aantal vragen. Kunnen jullie ze vóór woensdag as beantwoorden?

1. Is bij de verhoging van 120 naar 130 km/u doorgerekend tot hoeveel extra emissie en depositie deze maatregel zou leiden? Zo ja, om hoeveel extra emissie en depositie ging dit (gemiddeld)? Wat was de hoogst berekende depositie als gevolg van de verhoging in een N2000-gebied? En om welk gebied ging dit?
2. Is de snelheidsverhoging onderzocht op significante effecten voor de natuur? Waaruit blijkt dat die effecten er niet zijn/waren?
3. Hoe is te verklaren dat de verlaging van 130 naar 100 ruimte oplevert voor 60/70.000 woningen en nog 7 MIRT-projecten, als de verhoging van 120 naar 130 geen significante effecten zou hebben?

4. Waarom is bij doorrekening van de 100-maatregel een combinatie van SRM2 + OPS gebruikt, maar wordt bij de berekening van depositie in het kader van tracébesluiten alleen met SRM2 gerekend?
5. Loopt de 'boekhouding' hier niet mank? Immers je rekent met een methode die meer oplevert de opbrengst van de maatregel uit en die winst ga je verdelen met een methode die minder depositie oplevert?
6. Wanneer en waarom is besloten om voor de berekening van depositie van wegverkeer SRM2 toe te passen?
7. Uit berekeningen in Aerius blijkt dat wanneer wegverkeer met OPS wordt uitgerekend dit tot significant hogere deposities leidt dan wanneer wegverkeer met SRM2 wordt uitgerekend, voor exact dezelfde activiteit en met exact dezelfde emissiekenmerken. Is het ministerie hiervan op de hoogte? Wat is hiervoor de verklaring?
8. Waarom wordt in het geval van wegverkeer de depositie vanaf 5 kilometer van de bron afgekapt en gebeurt dit niet bij andere emissiebronnen, zoals een veehouderij? Wanneer 'herleidbaarheid' (het toekennen van depositie aan een bron) de reden is; waarom zou dit niet ook gelden voor een veehouderij of andere emissiebron?
9. In hoeverre heeft de minister / het kabinet overwogen, gezien de slechte staat van instandhouding van veel N2000-gebieden, de volledige of, rond sommige N2000-gebieden, een groter deel van de opbrengst van de 100-maatregel ten gunste van de natuur te laten komen?
10. Tauw concludeerde in de ecologische beoordeling van de snelheidsverlaging dat in 4 Natura2000 gebieden de natuur aangetast kan worden. Waarom is bij het nemen van het besluit geen Wnb-vergunning aangevraagd?

Met vriendelijke groet,

Jan Salden
Researchredacteur EenVandaag
Postbus 2
1200 JA Hilversum
T: +31 (0)35 671 5855
M: +31 (0)6 10.2.e
@: 10.2.e @eenvandaag.nl
t: @jan_salden

Van: 10.2.e (BS)
Aan: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: def conceptversie intranetbericht Hordijk
Datum: maandag 15 juni 2020 16:03:01
Bijlagen: [Update intranet Hordijk versie 3.docx](#)

.....
M 06-10.2.e
E 10.2.e @rws.nl
.....

Ik werk op ma-di-woe-do

Van: 10.2.e (BS)
Verzonden: maandag 15 juni 2020 15:39
Aan: Schouwstra, Louis (MN) ; 10.2.e (BS)
CC: 10.2.e (BS) ; 10.2.e (BS) ; 10.2.e (CD)
Onderwerp: def conceptversie intranetbericht Hordijk

Hallo 10.2.e

Ik heb –met de inhoudelijke collegá’s- een bericht voor intranet gemaakt over Hordijk, dit keer zonder quotes, wel fijn als je even meeleest.
Als dit bericht akkoord is en gepubliceerd kun je de link eventueel mailen naar een ieder die dit moet weten en slaan we 2 vliegen in een klap.
Hoor graag je reactie, hoop het bericht vandaag nog te publiceren,

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

.....
Rijkswaterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |
Postbus 2232 | 3500 GE | Utrecht |

.....
M 0610.2.e

10.2.e @rws.nl

<http://www.rijkswaterstaat.nl>
.....

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

- op 20 km van de bron is grofweg slechts 30% van de uitgestoten ammoniak neergeslagen. Voor stikstofoxiden is dit zo'n 10%. Op een afstand van 250 kilometer is zo'n 80% van de ammoniak gedeponeed en zo'n 40% van de stikstofoxiden.
- Wetenschap en beleid lopen te sterk door elkaar: omdat het technisch gezien mogelijk is in groot detail te rekenen, wordt dit in het beleidsinstrument toegepast zonder een goede afweging of de berekening de werkelijkheid weergeeft en het bijdraagt aan de totale kwaliteit van de berekening.
- Adviseert desalniettemin om de drempel van 0,005 mol/ha/jaar te blijven hanteren totdat de structurele aanpak heeft geleid tot een daling van stikstofdepositie.
- Adviseert om niet meer op hexagoon niveau te rekenen maar bijvoorbeeld op een cluster hexagonalen per habitatype.

Vervolg:

- Minister LNV heeft aangekondigd om na de zomer een nadere kabinetsreactie toe te sturen aan de Kamer.
- RIVM heeft volgende reactie gegeven: sorry voor te grote weergave.
- Deze week komt DGMO in samenwerking met HBJZ met een nadere duiding van het advies.

Met groeten,

10.2.e

RIVM: verkeer op dezelfde manier doorrekenen heeft nadelen

MAANDAG 15 JUNI 2020 | 14:54 | MEDIANET BIN | PRIORITEIT:

3 | 1 | WOORDEN: 247

STIKSTOF

DEN HAAG (ANP) - Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) "ziet nadelen" aan het voorstel van de commissie-Hordijk om de stikstofuitstoot van het verkeer op dezelfde manier door te rekenen als de uitstoot van andere sectoren, zoals industrie en landbouw. Tot nog toe bestaat voor berekeningen over de uitstoot van het verkeer een afzonderlijk systeem, dat tevens wordt gebruikt om de luchtkwaliteit in de gaten te houden.

De wetenschappelijke commissie-Hordijk hield de stikstofmetingen en -berekeningen van de overheid kritisch tegen het licht. Hordijk vindt het "niet verdedigbaar" dat voor het berekenen van de stikstofuitstoot van bijvoorbeeld het verbreden van een weg een ander rekenmodel wordt gebruikt dan voor bijvoorbeeld de bouw van stallen. Bij wegen wordt alleen gekeken naar de stikstofoxiden die binnen 5 kilometer neerdalen in de natuur, terwijl het grootste deel van die stikstofverbindingen in werkelijkheid veel verder van de

Volgens het RIVM zou het opvolgen van
leiden tot minder nauwkeurige resultaten
ervoor zorgen dat de verkeersuitstoot op
verschillende manieren wordt berekend, en
systeem waarmee de luchtkwaliteit in de
gehouden gewoon doordraait. "Dit maakt
luchtbeleid complexer en minder consistente

De commissie stelt ook voor om de neers
niet meer per hectare te berekenen, maar
gebied, omdat de uitkomst dan betrouwba
RIVM zegt dit technisch eenvoudig te ku
"Het is wel belangrijk om de juridische en
gevolgen van deze aanpassing te onderzo

FERDINAND VLEUGEL (RME) | ANPX-150620-


ANP ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e (CD)
Verzonden: maandag 15 juni 2020 17:47
Aan: 10.2.e (CD)
Onderwerp: FW: def conceptversie intranetbericht Hordijk
Bijlagen: Update intranet Hordijk versie 3.docx

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

= document 29



an

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 15 juni 2020 18:11
Aan: 10.2.e (CD)
Onderwerp: FW: Stikstof update intranet :Hordijk
Bijlagen: Update intranet Hordijk-10.2.e.docx

Van: 10.2.e) - BSK
Verzonden: maandag 15 juni 2020 15:17
Aan: 10.2.e (BS)
CC: 10.2.e) - DGMo ; 10.2.e) - DGMo
Onderwerp: RE: Stikstof update intranet :Hordijk

Hoi 10.2.e,

Hierbij wat snelle suggesties.
 Misschien goed om ook WV/CD even te betrekken, voor zover dat nog niet gedaan is.

Groet,
 10.2.

Van: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Verzonden: maandag 15 juni 2020 13:50
Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Stikstof update intranet :Hordijk

10.2.e

Op verzoek van 10.2.e ook even naar jou de opzet voor een bericht op ons intranet over Hordijk.
 Mocht je onjuistheden zien/suggesties hebben dan hoor ik dat graag zsm,

Groeten 10.2.e

onderweg op de digitale snelweg

Van: 10.2.e (BS)
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL)
Cc: 10.2.e (BS)
Onderwerp: FW: def conceptversie intranetbericht Hordijk
Datum: maandag 15 juni 2020 20:04:31

Hoi 10.2.e en 10.2.e

Louis 11.1 . Kunnen jullie zoals ik vanmiddag met 10.2.e nabesprak de passage over pre-release toevoegen dan kan die totale tekst via louis en stuurgroep naar projecten toe.

Groet 10.2.e

—

Getypt op de telefoon.


Van: Schouwstra, Louis (MN) 10.2.e @rws.nl>
Datum: maandag 15 jun. 2020 6:54 PM
Aan: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>, 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>
Kopie: 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>, 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>, 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: RE: def conceptversie intranetbericht Hordijk

11.1

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

= document 29

= document 29



Reactie vragen EenVandaag

1. Is bij de verhoging van 120 naar 130 km/u doorgerekend tot hoeveel extra emissie en depositie deze maatregel zou leiden? Zo ja, om hoeveel extra emissie en depositie ging dit (gemiddeld)? Wat was de hoogst berekende depositie als gevolg van de verhoging in een N2000-gebied? En om welk gebied ging dit?

In de analyse naar de kosten en baten van de verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h zijn de effecten op de emissies van NOx, PM10 en CO2 in beeld gebracht, zie 'Toelichting op aanpak analyse kosten en baten verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h' op

https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verkeersbesluiten_tot_afwijking_van_de_maximumsnelheid_van_130_km_h_2012/documenten/index.aspx

Onderzoek naar de gevolgen van de snelheidsverhoging op Natura 2000 door stikstofdepositie is beschreven in:

- Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur Fase 1;
- Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur Fase 2;
- Een groot aantal Natuurtoetsen bij de vastgestelde verkeersbesluiten.

Deze onderzoeken en natuurtoetsen staan allemaal gepubliceerd op www.platformparticipatie.nl/.

De gepubliceerde informatie geeft voor elk verkeersbesluit inzicht in de maximale depositiebijdrage per Natura 2000 gebied. Op basis hiervan kunnen gevolgen per gebied ook worden vergeleken.

2. Is de snelheidsverhoging onderzocht op significante effecten voor de natuur? Waaruit blijkt dat die effecten er niet zijn/waren?

Ja.

Per 1 september 2012 is de maximumsnelheid op de Nederlandse autosnelwegen verhoogd naar 130 km/h door een aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Om de mogelijkheden van een snelheidsverhoging in beeld te brengen gezien vanuit het perspectief van luchtkwaliteit, geluid en natuur, is milieuonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bestond uit twee onderdelen:

1. Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur Fase 1: verkenning van drie scenario's voor de aspecten luchtkwaliteit, geluid en natuur.
2. Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur Fase 2: uitrol voorkeursscenario voor de aspecten luchtkwaliteit, geluid en natuur.

Voor natuur is onderzocht langs welke wegvakken negatieve effecten in de Natuurbeschermingswet-gebieden te verwachten zijn. Daarbij is ook gekeken naar de mogelijkheid om effecten te voorkomen door het invoeren van een variabele snelheid het in stand houden van de bestaande 80 km/uur of 100 km/uur-zones.

Voor zover in 2012 een uitzondering gemaakt werd op een permanente maximumsnelheid van 130 km/h of – in de jaren na 2012 - van de op dat moment vigerende maximum snelheid, zijn verkeersbesluiten vastgesteld. Ten behoeve van die verkeersbesluiten zijn Natuurtoetsen opgesteld. In de natuurtoetsen is de beoogde aanpassing van de maximum snelheid getoetst aan de relevante instandhoudingsdoelstellingen. Daarnaast is beoordeeld of de aanpassing van de maximum snelheid - gelet op die instandhoudingsdoelstellingen - een (significant) verslechterend effect op habitattypen of leefgebieden van soorten of significant versturende effecten op soorten kunnen hebben. Op basis hiervan is beoordeeld of en zo ja voor welke autosnelwegen een snelheidsverhoging zou kunnen worden doorgevoerd.

Zoals aangegeven bij vraag 1 staan deze onderzoeken en natuurtoetsen staan allemaal gepubliceerd op www.platformparticipatie.nl/.

3. Hoe is te verklaren dat de verlaging van 130 naar 100 ruimte oplevert voor 60/70.000 woningen en nog 7 MIRT-projecten, als de verhoging van 120 naar 130 geen significante effecten zou hebben?

De snelheidsmaatregel is niet de enige maatregel die de ruimte moet opleveren voor de woningbouwprojecten en de MIRT-projecten. In november 2019 heeft het kabinet besloten drie

maatregelen te treffen om op korte termijn ruimte te bieden aan realisatie van woningbouwprojecten en 7 MIRT-projecten:

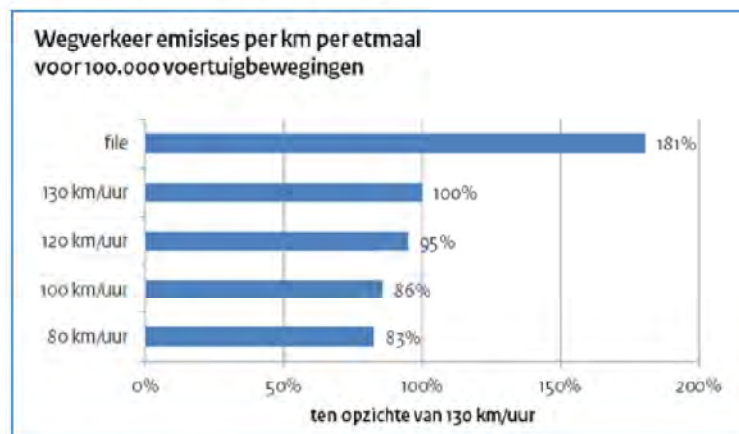
- snelheidsverlaging naar 100 km/uur overdag;
- aanpassing in de samenstelling van veevoer;
- warme sanering van de varkenshouderij.

Deze drie maatregelen zorgen **gezamenlijk** voor ruimte voor de woningbouwprojecten en de MIRT-projecten, waarbij de twee landbouwmaatregelen een veelvoud aan depositieruimte opleveren van de ruimte dankzij de snelheidsverlaging (zie [kamerbrief 13 november 2019](#)). De snelheidsverlaging is de eerste maatregel die is gerealiseerd en op dit moment ook ruimte kan bieden voor projecten.

In november 2019 heeft RIVM indicatieve berekeningen gemaakt van de beschikbare ruimte door de maatregelen. Daarbij is gekeken naar landelijke gemiddelden. Uiteindelijk zal per individueel project moeten worden bekeken of er op de plekken waar het project tot een depositiebijdrage leidt ook daadwerkelijk voldoende ruimte is.

De ruimte die de snelheidsverlaging oplevert voor woningbouw en MIRT-projecten kan bovendien niet zomaar worden vergeleken met de effecten van de eerdere verhoging van 120 naar 130 km/uur:

- Verlagen van een snelheidslimiet van 130 km/uur naar 100 km/uur heeft een groter effect op de emissies van een personenauto dan verhoging van de snelheidslimiet van 120 km/uur naar 130 km/uur. Illustratief is hierbij het plaatje in het eerste Remkes advies van september.



- De snelheidsverlaging overdag naar 100 km/uur heeft betrekking op meer wegtracés dan de wegtracés waar de snelheid is verhoogd van 120 km/uur naar 130 km/uur (de snelheidsverlaging heeft betrekking op wegtracés met zowel een limiet van 130 km/uur als een limiet van 120 km/uur).

4. Waarom is bij doorrekening van de 100-maatregel een combinatie van SRM2 + OPS gebruikt, maar wordt bij de berekening van depositie in het kader van tracébesluiten alleen met SRM2 gerekend?

In het kader van toestemmingbesluiten, zoals een Tracébesluit, wordt gerekend met AERIUS Calculator. Gebruik van dit rekeninstrument is voorgeschreven in de Regeling natuurbescherming.

Voor wegverkeer rekt AERIUS Calculator met een implementatie van Standaardrekenmethode 2 (SRM2) die is beschreven in de technische beschrijving van het RIVM bij de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De implementatie van SRM2 in AERIUS hanteert een maximale rekenafstand van 5 kilometer tot de weg. De overweging hierbij is dat berekende bijdragen van wegverkeer op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol zijn te herleiden tot een individueel project. Ook in de bovengenoemde technische beschrijving van het RIVM is aangegeven dat voor wegverkeer op basis van SRM2 niet tot willekeurig grote afstanden mag worden gerekend. Door uit te gaan van een maximale rekenafstand van 5 km bij de doorrekening van individuele projecten, wordt hieraan invulling gegeven in AERIUS Calculator.

Bij de berekening van de landelijke effecten van de snelheidsverlaging en de bijdrage van wegverkeer aan de *totale landelijke deposities* wordt wel landsdekkend gerekend. Dat is mogelijk, omdat de bijdragen dan niet herleidbaar hoeven te zijn tot een specifiek project/traject.

5. Loopt de 'boekhouding' hier niet mank? Immers je rekent met een methode die meer oplevert de opbrengst van de maatregel uit en die winst ga je verdelen met een methode die minder depositie oplevert?

De verschillen in methode zijn inherent aan verschillen in detailniveau waarop een betekenisvolle uitspraak kan worden gedaan over enerzijds de effecten van een landelijke maatregel op veel wegen en anderzijds de depositiebijdrage van een individueel project, zoals een wegenproject of een woningbouwplan.
Zie ook het antwoord op vraag 4.

6. Wanneer en waarom is besloten om voor de berekening van depositie van wegverkeer SRM2 toe te passen?

De keuze om voor de berekening van depositiebijdragen van wegverkeer in AERIUS Calculator in de berekening uit te gaan van SRM2 voor wegverkeer is gemaakt bij de ontwikkeling van het AERIUS-instrumentarium, in de voorbereiding van het programma Aanpak Stikstof (PAS). Deze keuze is destijds gemaakt door het (toenmalige) Ministerie van Economische Zaken en het (toenmalige) Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Belangrijk inhoudelijk argument voor de keuze voor SRM2 is dat SRM2 rekening houdt met typische wegkenmerken zoals de hoogteligging en schermen. Ook de consistentie met het rekenmodel dat wordt gebruikt voor luchtkwaliteitsberekeningen (en is voorgeschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007) speelde een belangrijke rol. SRM2 wordt al meer dan 10 jaar toegepast in de Monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en wordt ook toegepast bij de toetsing of projecten voldoen aan de Europese normen voor bijvoorbeeld fijnstof en stikstofdioxide. Het gebruik van dit model is eerder door de Raad van State geaccepteerd, inclusief een maximale rekenafstand.

7. Uit berekeningen in Aerijs blijkt dat wanneer wegverkeer met OPS wordt uitgerekend dit tot significant hogere deposities leidt dan wanneer wegverkeer met SRM2 wordt uitgerekend, voor exact dezelfde activiteit en met exact dezelfde emissiekenmerken. Is het ministerie hiervan op de hoogte? Wat is hiervoor de verklaring?

De wijze van modelleren hangt af van het toepassingsbereik. De modellering in SRM2 is gericht op de lokale verspreiding van emissies van wegverkeer op buitenstedelijke wegen. OPS is niet toegespitst op een specifieke broncategorie en vooral bedoeld voor grootschalige berekeningen. SRM2 is specifiek voor wegverkeer ontwikkeld en houdt rekening met de invloed van specifieke wegkenmerken op de verspreiding, zoals de hoogte- en diepteligging van de weg en de aanwezigheid van geluidsschermen. OPS houdt daar geen rekening mee.

8. Waarom wordt in het geval van wegverkeer de depositie vanaf 5 kilometer van de bron afgekapt en gebeurt dit niet bij andere emissiebronnen, zoals een veehouderij? Wanneer 'herleidbaarheid' (het toekennen van depositie aan een bron) de reden is; waarom zou dit niet ook gelden voor een veehouderij of andere emissiebron?

De komende periode zal het eindrapport van Hordijk worden bestudeerd om de consequenties van gedane aanbevelingen beter in beeld te krijgen en eventueel alternatieve mogelijkheden te verkennen. Aandachtspunt is hoe de aanbevelingen van Hordijk zich verhouden tot de aanbevelingen van het Adviescollege Stikstofproblematiek onder leiding van de heer Remkes. Dat advies pleit juist voor het aanspreken van activiteiten op significante effecten dichtbij, maar niet op marginale effecten op grote afstand. Dat laatste moet onderdeel uitmaken van de generieke aanpak voor NOx emissies.

Er zijn zoals uit bovenstaande antwoorden blijkt redenen om voor wegverkeer met SRM2 te rekenen en een maximale rekenafstand van 5 kilometer te hanteren. In hoeverre ook voor andere bronnen een maximale rekenafstand (vergelijkbaar met wegverkeer) kan worden gehanteerd, vraagt om nader onderzoek. De huidige rekenmethodiek leidt tot schijnzekerheid, zo geeft Hordijk aan. Een maximale rekenafstand kan mogelijk bijdragen aan het verminderen van deze schijnzekerheid.

9. In hoeverre heeft de minister / het kabinet overwogen, gezien de slechte staat van instandhouding van veel N2000-gebieden, de volledige of, rond sommige N2000-gebieden, een groter deel van de opbrengst van de 100-maatregel ten gunste van de natuur te laten komen?

Met het eerste pakket aan maatregelen (verlaging van de maximum snelheid, de veevoermaatregel en verhoging van het subsidieplafond voor de warme sanering van de varkenshouderij) dringt het kabinet de stikstofdepositie verder terug. Het uitgangspunt is dat ten minste 30% van de verminderde depositieruimte ten goede komt aan de natuur. De overige 70% kan worden benut voor woningbouw en de 7 infraprojecten. Dit sluit aan bij het generieke afromingspercentage van 30% dat met provincies is afgesproken in het kader van extern salderen. Op 24 april 2020 heeft het kabinet een omvangrijk pakket aan maatregelen aangekondigd primair gericht op verbetering van de natuur in Natura 2000-gebieden en vermindering van de uitstoot en neerslag van stikstof.

10. Tauw concludeerde in de ecologische beoordeling van de snelheidsverlaging dat in 4 Natura2000 gebieden de natuur aangetast kan worden. Waarom is bij het nemen van het besluit geen Wnb-vergunning aangevraagd?

Volgens het Ministerie van LNV is de vaststelling van een verkeersbesluit en het doorvoeren van de snelheidswijzigingen geen vergunningplichtige activiteit.

Op dit moment worden in opdracht van LNV de effecten van de snelheidsmaatregel, zoals vervat in de eerste ecologische beoordeling van Tauw, nader uitgewerkt en beoordeeld of er eventueel aanvullende maatregelen nodig zijn.

11. Indien voor wegverkeer de afstandsgrens van 5 km. komt te vervallen en OPS moet worden toegepast; welke consequenties heeft dat dan voor lopende wegprojecten in het algemeen en de 7 MIRT-projecten in het bijzonder? Onderkennen jullie dat de berekende depositie dan (fors) zal toenemen en er meer compenserende / mitigerende maatregelen nodig zullen zijn?

AERIUS Calculator is op dit moment het best beschikbare instrument voor berekening en beoordeling van de depositiebijdrage van projecten.
Zie verder brief LNV met eerste appreciatie

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WNN); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL)
Cc: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: Nieuwsbericht stikstof: nieuwe versie AERIUS en rapport commissie Hordijk
Datum: dinsdag 16 juni 2020 10:47:40
Bijlagen: [RTM Rapport adviescollege "meten en berekenen" \(commissie-Hordijk\).msg](#)

Ha collega's,

Onderstaand bericht is zojuist verstuurd naar de Stuurgroep RWS en als het goed is ook snel bij de projecten terecht zal komen. In het kort:

- De prerelease van AERIUS Calculator 2020 komt 9 juli beschikbaar in plaats van 23 juni. Dit komt door een fout van RIVM die hersteld moet worden en dat kost tijd. Dit betekent dat projecten als Ring Utrecht circa 2,5 week later kunnen starten met de berekening.
- Voor projecten blijft, ondanks het advies van het Adviescollege Meten en Berekenen stikstof, vooralsnog wel gewoon gerekend worden op basis van AERIUS Calculator. AERIUS Calculator is wettelijk voorgeschreven en is ook het best beschikbare model dat op dit moment beschikbaar is.
- De actualisatie van Calculator (gepland voor eind augustus) gaat vooralsnog ook gewoon door. De aanbevelingen van het Adviescollege worden daar nog niet in verwerkt.
- Er wordt natuurlijk nog wel goed gekeken wat er met de aanbevelingen moet worden gedaan. Dat zal nog het nodige overleg gaan kosten en ook de [eerste reactie van RIVM](#) laat zien dat er op diverse vlakken vraagtekens te plaatsen zijn van de conclusies en aanbevelingen in het eindrapport. De M van LNV heeft gisteren [aangekondigd](#) dat zij na de zomer met een kabinetsreactie komt tav de aanbevelingen in dit advies.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: dinsdag 16 juni 2020 08:59
Aan: Schouwstra, Louis (MN); 10.2.e (GPO); 10.2.e (PPO); 10.2.e (MN); 10.2.e (MN); 10.2.e (MN); 10.2.e (CD); 10.2.e (WVL); 10.2.e (BS)
CC: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (MN)

Onderwerp: Nieuwsbericht stikstof: nieuwe versie AERIUS en rapport commissie Hordijk

Beste stuurgroepleden,

Bijgaand een berichtje met een verzoek dit naar projectteams te verspreiden (bv via PVP nieuwsbrief en werkgroep productie). Bericht betreft de volgende twee onderwerpen:

- de prerelease van de nieuwe AERIUS-versie
- intranetbericht rapport commissie Hordijk

We brengen dit bericht zelf onder de aandacht van alle WVL-natuurcollega's zodat zij dit ook mee kunnen nemen als zij projecten spreken.

Ter informatie, voor jullie zelf, is ook de mediamonitoring van IenW toegevoegd.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd,

Namens de werkgroep kennis en informatie en namens 10.2.e,

10.2.e

Prerelease AERIUS Calculator (versie 2020)

Eind mei is er gecommuniceerd dat er eind juni een prerelease beschikbaar zou komen

waarmee het mogelijk is om te rekenen op basis van de geactualiseerde uitgangspunten in AERIUS Calculator 2020. Recent heeft het RIVM helaas een fout ontdekt en die fout leidt ertoe dat de berekende depositiebijdragen van wegverkeer worden onderschat. Correctie van deze fout wordt vanuit wetenschappelijk en juridisch oogpunt dan ook noodzakelijk geacht en RIVM is inmiddels druk bezig met het herstellen van de fout. Helaas betekent dit wel dat de prerelease pas later beschikbaar komt. RIVM heeft aangegeven dat de prerelease, waarin de geconstateerde fout is hersteld, uiterlijk 9 juli beschikbaar komt en vanaf dat moment gebruikt kan worden voor projecten. Het later beschikbaar komen van de prerelease heeft vooralsnog geen gevolgen voor het moment waarop AERIUS Calculator en Connect openbaar beschikbaar komen; daarvoor is nog steeds het uitgangspunt dat deze in de week van 24 augustus openbaar beschikbaar worden gesteld en het gebruik van AERIUS Calculator 2020 vanaf dat moment ook in de Regeling natuurbescherming is voorgeschreven.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding van dit bericht, neem dan contact op met het Steunpunt Natuur.

Stikstof Update: Commissie Hordijk

De afgelopen week was er na de presentatie van het eindadvies van de commissie-Remkes veel aandacht in de media voor het stikstofdossier. Ook deze week bericht media over dit dossier. Aanleiding is het advies van een andere commissie; de commissie Hordijk.

In het stikstofdossier wordt er gebruik gemaakt van meet- en rekenmethodieken om de relatie tussen depositie en benodigde stikstofruimte te kunnen bepalen. Een adviescommissie met experts onder leiding van prof. Dr. L. Hordijk heeft onderzocht welke verbeteringen bij het meten en berekenen van stikstof mogelijk zijn. In het gister gepresenteerde advies "[Meer meten, robuuster rekenen](#)" is geïnventariseerd of en welke verbeteringen er nodig zijn aan de huidige meet en rekenmethodieken. Eén van de belangrijkste kritiekpunten van het adviescollege betreft het gebruik van AERIUS Calculator voor vergunningverlening.

Wat betekent dit voor Rijkswaterstaat?

AERIUS Calculator is het wettelijk voorgeschreven instrument, zeg maar de rekenmachine, dat gebruikt wordt bij de toestemmingverlening. AERIUS en landelijke vastgestelde regels zijn en blijven voor RWS uitgangspunt voor de berekeningen die wij doen voor projecten. Met AERIUS gebruiken we het best beschikbare rekeninstrument dat er is.

Dat AERIUS Calculator onzekerheden bevat, is bekend. Er wordt voortdurend gewerkt aan de doorontwikkeling van AERIUS, een nieuwe release is voorzien voor eind augustus. Voor vergunningverlening (zowel afgegeven als lopende vergunningen) en Tracébesluiten heeft dit adviesrapport dan ook geen directe consequenties.

Het Adviescollege doet voor verbetering van deze calculator een aantal aanbevelingen, die op de korte termijn zijn te realiseren. Het adviescollege geeft onder andere aan dat de tool verbetert door voor verkeer op eenzelfde manier te rekenen als voor andere bronnen. Het advies van de commissie Hordijk wordt nu zorgvuldig bestudeerd door LNV, de provincies, EZK en de (beleids) collega's van IenW (waarbij zij de RWS collega's betrekken).

Vanuit RWS zal de stuurgroep stikstof de discussie rondom de adviezen van Hordijk en Remkes van dichtbij blijven volgen en updates via de lijn of intranet geven.

Van: [Newsroom TenW](#)
Aan: [Newsroom TenW](#)
Onderwerp: RTM: Rapport adviescollege "meten en berekenen" (commissie-Hordijk)
Datum: maandag 15 juni 2020 21:33:06
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)
[image006.jpg](#)
[image007.jpg](#)
[image008.jpg](#)
[image009.jpg](#)
[image010.jpg](#)
[image011.jpg](#)
[image012.jpg](#)
[image013.jpg](#)
[image014.jpg](#)
[image015.jpg](#)
[image016.jpg](#)
[image017.jpg](#)
[image018.jpg](#)
[image019.jpg](#)
[image020.jpg](#)
[image021.jpg](#)
[image022.png](#)
[image023.jpg](#)
[image024.jpg](#)
[image025.jpg](#)
[image026.jpg](#)
[image027.jpg](#)
[image028.jpg](#)
[image029.png](#)
[image030.jpg](#)
[image031.png](#)
[image032.jpg](#)
[image033.jpg](#)
[image034.jpg](#)
[image035.jpg](#)
[image036.jpg](#)
[image037.jpg](#)
[image038.jpg](#)
[image039.jpg](#)
[image040.jpg](#)
[image041.png](#)
[image042.jpg](#)
[image043.jpg](#)
[image044.jpg](#)
[image045.png](#)
[image046.png](#)
[image047.jpg](#)
[image048.jpg](#)
[image049.jpg](#)
[image050.jpg](#)
[image051.jpg](#)
[image052.jpg](#)
[image053.jpg](#)
[image054.jpg](#)

Het rekensysteem van de overheid dat wordt gebruikt om stikstofberekeningen uit te voeren, moet worden aangepast. Het is in zijn huidige vorm niet geschikt om vergunningen op te baseren, oordeelt een commissie van wetenschappers die daar onder leiding van econometrist Hordijk onderzoek naar heeft gedaan. Hordijk presenteert maandag 15 juni het eindrapport. ([download PDF](#)).

Volg aanvullingen via het [Newsroom-dashboard](#).

Wat valt op:

- Ruime media-aandacht voor (de conclusies uit) het rapport
- In de berichtgeving komt naar voren:
 - o Met het zogeheten Aerius-systeem van het RIVM kan de uitstoot van ammoniak en stikstofoxiden én de neerslag van die stikstofverbindingen op beschermde

natuurgebieden worden berekend. De uitkomst van dat soort berekeningen is belangrijk, want die bepaalt bijvoorbeeld of een boer zijn stal mag uitbreiden en of Rijkswaterstaat een snelweg mag verbreden.

- Hordijk heeft twee problemen met het huidige gebruik van het systeem. Het grootste probleem is dat de stikstofberekeningen waar de overheid vergunningaanvragers om vraagt dusdanig gedetailleerd moeten zijn, dat ze eigenlijk niet op een betrouwbare manier zijn te produceren.
 - Een tweede punt is dat voor de uitstoot vanaf wegen een ander onderliggend model wordt gebruikt dan voor alle andere activiteiten, van landbouw tot industrie. Wanneer een weg wordt aangelegd, worden alleen de stikstofoxiden die binnen 5 kilometer van die weg neerdalen meegeteld. Die kunstmatige grens geldt alleen voor verkeersberekeningen. Dat is 'niet verdedigbaar', aldus de commissie, aangezien stikstofverbindingen veel verder door de wind wordt meegevoerd. Dat geldt voor zowel stikstofoxiden, die onder meer in uitlaatgassen zitten, als voor ammoniak, dat opstijgt uit dierlijke mest. Hordijk maakt dit duidelijk met cijfers: „Op 20 kilometer van de bron is grofweg slechts 30 procent van de uitgestoten ammoniak neergeslagen. Voor stikstofoxiden is dit zo'n 10 procent.”
 - Het algehele oordeel over de stikstofmetingen en -berekeningen is wel positief: die zijn van voldoende wetenschappelijke kwaliteit.
 - In een eerder rapport pleitte Hordijk wel voor verdere verbeteringen. Zo moeten meer meetpunten worden opgesteld en raden de deskundigen aan ook satellietmetingen te gaan gebruiken.
- Het RIVM „ziet nadelen” aan het voorstel van de commissie-Hordijk om de stikstofuitstoot van het verkeer op dezelfde manier door te rekenen als de uitstoot van andere sectoren, zoals industrie en landbouw. Volgens het RIVM zou het opvolgen van het advies leiden tot minder nauwkeurige resultaten. Ook zou het ervoor zorgen dat de verkeersuitstoot op twee verschillende manieren wordt berekend, omdat het systeem waarmee de luchtkwaliteit in de gaten wordt gehouden gewoon doordraait. „Dit maakt het totale luchtbeleid complexer en minder consistent.”
- Diverse stakeholders reageren instemmend op c.q. zien bevestiging van hun eigen standpunt in het rapport. Daarbij is er aandacht voor wegverkeer in het algemeen en het verkeer naar/van vliegvelden/Lelystad Airport in het bijzonder. Daarnaast is er kritiek op het RIVM.

Kamerleden

- Bromet (GL): 'De stikstofpuinhoop wordt nog niet erg kleiner'
- Kröger (GL): 'Van wegverkeer wordt stikstofuitstoot alleen tot 5km meegerekend. Daardoor lijken die 7 snelwegen die het kabinet doorzet en #LelystadAirport veel minder uit te stoten dan werkelijk waar. Eerder kamervragen over gesteld, ook advies cie Hordijk stelt nu dat dit problematisch is.'

Belangenorganisaties

- LTO Nederland ziet tekortkomingen in stikstofcalculator bevestigt
 - 'Het Nederlandse beleid is er te vaak op gericht om zaken tot achter de komma dicht te regelen. Het is geen verrassing dat de commissie nu bevestigt dat dit niet werkt bij vergunningverlening op basis van modellen die daar te onnauwkeurig voor zijn. Dit onderschrijft dat er snel een drempelwaarde voor lage stikstofuitstoot moet komen,' aldus Elshof, portefeuillehouder Ondernemen in een Gezonde Omgeving bij LTO Nederland.

Actiegroepen luchtvaart

- SchipholWatch: 'Commissie Hordijk maakt einde aan groei luchtvaart'
 - Uitbreiding van vliegvelden wordt in de toekomst veel moeilijker. Dit kan worden geconcludeerd uit het rapport van de commissie Hordijk dat vandaag is gepubliceerd. Stikstof blijkt te worden weggerekend, vooral voor wegverkeer. Ook voor het verkeer van en naar vliegvelden.
- Red Gelderland: 'Snoeiharde conclusie Adviescollege Meten en Berekenen

#stikstof

- Adegeest (SATL, HoogOverijssel): 'Dit is dus extreem belangrijk... @RIVM-experts adviseerden in stikstofadvies #LelystadAirport nog voor wegverkeer SRM2 te gebruiken [...]. Na van sommetjes had @SATL_Lelystad hier ernstige bedenkingen bij. CieHordijk beschrijft dit nu ook als "overdedigbaar"'

Journalisten

- Van Belzen (Cobouw) reageert op kop Cobouw-artikel ('Commissie: rekensysteem stikstof ongeschikt voor vergunningen, infra komt er 'te goed') met: 'Daar zal men in infraland anders over denken.'
- Salden (EenVandaag) in twitterdraadje
 - Belangrijk bezwaar: wegverkeer wordt anders behandeld dan andere emissiebronnen. Zo wordt voor verkeer ander model gebruikt en wordt depositie voorbij 5 km vanaf de weg niet berekend. Terwijl meeste depositie juist voorbij 5km plaatsvindt. Hordijk: "niet verdedigbaar".
 - Vragen: gaat kabinet de adviezen overnemen? Kan Aerijs, zoals commissie denkt, "op korte termijn", aangepast worden? En hoe kort is kort? Wat betekent het in de tussentijd voor de vergunningverlening?
- Van den Noort (redacteur @OpinieMagazine) stelt in twitterdraad o.m.
 - Zoals verwacht onderschrijft de commissie Hordijk de conclusies die ik al trok een half jaar geleden toen ik het RIVM bezocht. Toch fijn om gelijk te krijgen en een bewijs van het feit dat het RIVM geen degelijk werk aflevert
 - Ook krijgen natuurlijk de mensen van het RIVM hierbij een flink pak inhoudelijke slaag, net als bijvoorbeeld Professor Erisman van de VU, die de RIVM-kongsi voortdurend de handen boven het hoofd heeft gehouden.

Selectie nieuwssites:

- [LTO: rapport bevestigt dat stikstofdrempel omhoog moet](#) (rd.nl, 15-06 18:16)
- [PvdA stelt overtreden van regels voor maaien van bermen aan de orde](#) (Nieuws.nl Winsum, 15-06 17:09)
- [LTO: rapport bevestigt dat stikstofdrempel omhoog moet](#) (nd.nl, 15-06 17:10)
- [Rekensysteem stikstofuitstoot ongeschikt voor vergunningverlening](#) (bnr.nl, 15-06 17:13)
- [LTO: Rapport bevestigt dat stikstofdrempel omhoog moet](#) (rd.nl, 15-06 16:59)
- [LTO: rapport bevestigt dat stikstofdrempel omhoog moet](#) (telegraaf.nl, 15-06 16:59)
- [LTO: rapport bevestigt dat stikstofdrempel omhoog moet](#) (nieuws.nl, 15-06 17:02)
- [Commissie: meten van stikstof moet op de schop](#) (binnenlandsbestuur.nl, 15-06 16:17)
- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (gelderlander.nl, 15-06 16:00)
- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (bndestem.nl, 15-06 15:51)
- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (bd.nl, 15-06 15:33)
- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (ad.nl, 15-06 15:33)
- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (tubantia.nl, 15-06 15:41)

- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (pzc.nl, 15-06 15:42)
- [RIVM: verkeer op dezelfde manier doorrekenen heeft nadelen](#) (nieuws.nl, 15-06 15:42)
- [RIVM: verkeer op dezelfde manier doorrekenen heeft nadelen](#) (nd.nl, 15-06 15:18)
- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (ed.nl, 15-06 15:20)
- [Commissie: Stikstofuitstoot bij bouwprojecten nauwelijks goed te bepalen](#) (destentor.nl, 15-06 15:25)
- [RIVM: verkeer op dezelfde manier doorrekenen heeft nadelen](#) (rd.nl, 15-06 15:27)
- ['Overheid moet rekensysteem stikstofberekeningen aanpassen'](#) (nos.nl, 15-06 14:51)
- [Commissie Hordijk: rekenmodel stikstofuitstoot aanpassen](#) (fd.nl, 15-06 13:52)
- [Commissie: Meetmethode voor stikstofberekeningen ongeschikt](#) (nu.nl, 15-06 13:02)
- [Commissie: Rekensysteem overheid niet geschikt voor bepalen stikstofvergunning](#) (parool.nl, 15-06 13:02)
- [Commissie: rekenhulp van overheid voor stikstofuitstoot niet geschikt](#) (nrc.nl, 15-06 13:04)
- [Commissie: rekensysteem stikstof voldoet niet voor vergunningen](#) (nd.nl, 15-06 12:29)

Selectie tweets:

Landelijke politiek



@LauraBromet (Laura Bromet)

TK GroenLinks
8983 Volgers

- De stikstofpuinhoop wordt nog niet erg kleiner <https://t.co/OMH5jEENcI> (15-06 13:22 / 16 retweets / 45 favorites)



@suzanne_GL (Suzanne Kröger)

TK GroenLinks
10511 Volgers

- Van wegverkeer wordt stikstofuitstoot alleen tot 5km meegerekend. Daardoor lijken die 7 snelwegen die het kabinet doorzet en #LelystadAirport veel minder uit te stoten dan werkelijk waar. Eerder kamervragen over gesteld, ook advies die Hordijk stelt nu dat dit problematisch is. <https://t.co/GS4i2BkI3P> (15-06 13:11 / 33 retweets / 62 favorites)

Lokale politiek



@RaymondTans (RaymondTans)

Adviseur afdelingsbestuur PvdA Lansingerland
603 Volgers

- Het wordt nu de hoogste tijd dat de Commissie Hordijk (of een ander commissie) de aanwijzing van de 163 #Natura-2000 gebieden onderzoekt! Commissie-Hordijk: AERIUS leidt tot schijnzekerheid | <https://t.co/r1aAPzsjof> - Nieuws voor varkenshouders <https://t.co/rPIMR0u7Sq> (15-06 17:35 / 1 retweets / 1 favorites)



@H_Vreugdenhil (Hermen Vreugdenhil)

Vm wethouder Aalburg; fractievoorz CU-SGP Statenfractie NB
2697 Volgers

- Weer een stikstofrapport met stevige conclusies. Dit keer over het rekenmodel Aerijs. Model dat gebruikt wordt heeft zeker op lokaal niveau enorme onzekerheidsmarge, rekent wegverkeer depositiebijdrage veel te rooskleurig en onderschat de bijdrage uit het buitenland. <https://t.co/DtEHvETfC3> (15-06 17:38 / 14 retweets / 17 favorites)



@gjvu (Gert-J. van Ulzen)

vm raadslid VVD, Leeuwarden
6875 Volgers

- Dat de #RIVM #Stikstof modellen ongeschikt zijn om deposities per boerderij te kunnen voorspellen ... is nu wel duidelijk. Me dunkt. <https://t.co/JORnF7F0b9> (15-06 14:13 / 18 retweets / 15 favorites)

Rijksoverheid



@minlnv (Ministerie van Landbouw, Natuur & Voedselkwaliteit)

Officiële nieuwskanaal
10970 Volgers

- Minister Schouten ontving vandaag het onderzoeksrapport 'Meer meten, robuuster rekenen' uit handen van Leen Hordijk van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. In deze brief aan de Tweede Kamer komt ze met een eerste reactie → <https://t.co/RkxUjEq412> (15-06 14:44 / 12 retweets / 5 favorites)

Gemeenten en Provincies



@Maikel_PVV (Maikel Boon)

Statenlid PVV Noord-Brabant
3174 Volgers

- Precies wat @pvvnoordbrabant al jaren roept..... <https://t.co/03hdO2Kkbq> (15-06 19:37 / 4 retweets / 6 favorites)



@rietdumont (Riet Dumont)

Procesregisseur Ruimte provincie Gelderland
268 Volgers

- @jwerisman Gaat om "een onbalans tussen het detail dat het beleid vraagt en de mate van wetenschappelijke onzekerheid in het berekenen van de depositie, oftewel de hoeveelheid stikstof die neerkomt." onbalans is wel te verbeteren, zodat Aerius beter toepasbaar is voor verlenen vergunningen.' (15-06 13:20 / 0 retweets / 1 favorites)

Pers (journalisten etc.)



@c_everaardt (Chantal Everaardt)

verslaggever/presentatrice RTV Oost, westerse roots
2263 Volgers

- Heb het nog niet kunnen lezen, maar ga dat zeker doen. Wat betekent dit nu? Cijfers, praktijk. Inspanningen blijven nodig. Stikstof en ammoniak. Wat gaat er met deze uitkomst gebeuren? Debat binnenkort toch? <https://t.co/Pwi1nv45i7> (15-06 19:06 / 0 retweets / 2 favorites)



@ThomasvanBelzen (Thomas van Belzen)

Politiek journalist Cobouw
3916 Volgers

- Daar zal men in infraland anders over denken. Commissie: rekensysteem stikstof ongeschikt voor vergunningen, infra komt er 'te goed' van af - <https://t.co/TDJ5uXi5dA>
<https://t.co/pUSChaa5gs> (15-06 17:09 / 1 retweets / 1 favorites)



@RutgervdNoort (Rutger van den Noort)

redacteur @OpinieMagazine
12465 Volgers

- De echte politiek vraag is: "wat doe je met de (geweigerde) milieuvergunningen die op basis van een ondeugdelijk model zijn afgewezen?" Hier zal toch een vorm van een boerenpardon uit moeten komen door het prutswerk van het @rivm. #stikstof <https://t.co/Xd2wYrnH9R> (15-06 15:42 / 160 retweets / 283 favorites)

- Draadje: Zoals verwacht onderschrijft de commissie Hordijk de conclusies die ik al trok een half jaar geleden toen ik het RIVM bezocht. Toch fijn om gelijk te krijgen en een bewijs van het feit dat het RIVM geen degelijk werk aflevert: <https://t.co/3W1kZoHsf1> (15-06 12:32 / 316 retweets / 543 favorites)

- De kern van mijn feedback was dat het gebruikte model Aerius te grote onzekerheden kent om conclusies te trekken voor specifieke boeren. Deze kritiek heb ik in de kamer gedeeld, zie ook artikel in dit artikel: <https://t.co/biK6OHeiRE> (15-06 12:32 / 12 retweets / 47 favorites)

- "Rutger van den Noort vindt dit kwalijk. Het stikstofmodel is goed voor landelijke inschattingen. Maar als je kijkt hoe het provinciaal of lokaal uitwerkt, met

onzekerheidspercentages van 70-100 procent dan ben je beleid aan het maken met een model waar het niet voor bedoeld is." (15-06 12:32 / 12 retweets / 41 favorites)

- Ik ben blij, trots en dankbaar dat door het onder publieke druk zetten van het RIVM, de sessie in Bilthoven van 14 oktober tot stand is gekomen waar we de eerste kritiek modelmatig konden delen; lees hier het verslag <https://t.co/TpEUhYY2hB> (15-06 12:32 / 8 retweets / 36 favorites)

- Op dit moment kan @carolaschouten niets anders dan het specifieke vergunningstraject rondom stikstof stop leggen, want het gebruikte model Aerius is ondeugdelijk om dit te doen. Het @rivm moet terug naar de tekentafel, beter zijn best doen en een beter model bouwen. (15-06 12:32 / 17 retweets / 36 favorites)

- Tegelijkertijd kunnen dan in het model de andere omissies worden aangepast, zoals het ontbreken van stikstofneerslag van vliegtuigen die boven de 3000m vliegen. Kortom: het @RIVM heeft huiswerk. Compliment ook voor @thierrybaudet voor het doorduwen in de TK! (15-06 12:32 / 21 retweets / 58 favorites)

- Ook krijgen natuurlijk de mensen van het RIVM hierbij een flink pak inhoudelijke slaag, net als bijvoorbeeld Professor Erisman van de VU, die de RIVM-kongsi voortdurend de handen boven het hoofd heeft gehouden. Lees dit artikel maar eens: <https://t.co/nRBKv2QJvM> (15-06 12:32 / 34 retweets / 69 favorites)

- En ook Erik van Luik en Addo van Pul zouden er goed aan doen om hun hautaine toontje van "ons model is robuust" eens wat te matigen. Eerst was het model geheim, toen moest het openbaar worden gemaakt, toen was er kritiek, die werd weggewuifd en nu blijkt hun ongelijk.../end (15-06 12:32 / 23 retweets / 90 favorites)



@markduursma (Mark Duursma)

Economieredacteur NRC Handelsblad
3192 Volgers

- Commissie: rekenhulp van overheid voor stikstofuitstoot niet geschikt

<https://t.co/m0T88qkV2j> (15-06 15:59 / 2 retweets / 2 favorites)

- . @LeonAdegeest1 in @De_Stentor, feb 2020: <https://t.co/hqsRFX6Vid> (15-06 16:00 / 2 retweets / 3 favorites)



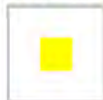
@Lydienee (Lydia van Rooijen)

Redacteur bij Boerderij.nl
1585 Volgers

- De berekening van Aerius biedt op de gedetailleerde schaal een schijnzekerheid, aldus

Hordijk, die de onzekerheid over de depositieberekeningen in Aerius 'zeer groot' noemt.

<https://t.co/oUp0NVlKue> (15-06 13:34 / 5 retweets / 7 favorites)



@wierdduk (Wierd Duk)

Historicus I Verslaggever @Telegraaf
75264 Volgers

- Echt ... "Commissie: rekensysteem RIVM mbt. stikstof voldoet niet voor vergunningen"

<https://t.co/XOFlycJmWq> via @telegraaf (15-06 13:39 / 132 retweets / 304 favorites)



@jan_salden (Jan Salden)

Journalist EenVandaag
3542 Volgers

- Commissie #Hordijk, die op verzoek van kabinet meet- en rekensystematiek #stikstof doorlichtte. Nee, niet sexy, wel belangrijk. Klein draadje (15-06 12:15 / 21 retweets / 35 favorites)

- Voornaamste conclusie: #Aerius is niet doelgeschikt voor vergunningverlening. Volgens de commissie is er onbalans tussen mate van detail die van aanvragers wordt gevraagd en onzekerheden bij het berekenen depositie. (15-06 12:15 / 5 retweets / 10 favorites)

- Of anders gezegd (door Hordijk): "Het beleid vraagt: zegt u mij met drie cijfers achter de komma hoeveel stikstof er extra neerkomt op die ene hectare. Daarvan zeggen wij: dat kan de wetenschap niet met zekerheid zeggen. Nu niet en misschien nooit." (15-06 12:15 / 4 retweets / 7 favorites)

- Belangrijk bezwaar: wegverkeer wordt anders behandeld dan andere emissiebronnen. Zo wordt voor verkeer ander model gebruikt en wordt depositie voorbij 5 km vanaf de weg niet berekend. Terwijl meeste depositie juist voorbij 5km plaatsvindt. Hordijk: "niet verdedigbaar". (15-06 12:15 / 13 retweets / 17 favorites)

- De commissie adviseert (oa): ga modellen met elkaar combineren, het geheel is sterker dan de delen. En ga je modellen verbeteren door uitgebreider te gaan meten, ook met satellietmetingen. (15-06 12:15 / 3 retweets / 11 favorites)

- Vragen: gaat kabinet de adviezen overnemen? Kan Aerius, zoals commissie denkt, "op korte termijn", aangepast worden? En hoe kort is kort? Wat betekent het in de tussentijd voor de vergunningverlening? (15-06 12:15 / 6 retweets / 17 favorites)

Belangenorganisaties



@hermanlitjens (Herman Litjens)

Senior specialist Ruimtelijke ontwikkeling bij de ZLTO.
661 Volgers

- <https://t.co/XK3QwcIOjr> Commissie Hordijk bevestigt dat het doorrekenen van stikstofdepositie tot ver achter de komma onzinnig is (15-06 16:12 / 3 retweets / 7 favorites)



@LTONederland (LTO Nederland)

Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland
10366 Volgers

- Beleid probeert te vaak zaken tot achter de komma dicht te regelen. Het is geen verrassing dat dit niet werkt bij vergunningverlening #stikstof op basis van te onnauwkeurige modellen. Een drempelwaarde biedt de oplossing. Reactie LTO op advies #Hordijk:

<https://t.co/DU6eUGa73p> (15-06 16:13 / 6 retweets / 6 favorites)

Actiegroepen



@SchipholWatch (SchipholWatch)

actiegroep tegen vliegtuiglawaai
1841 Volgers

- Commissie Hordijk maakt einde aan groei luchtvaart <https://t.co/ptW49I09QZ> (15-06 14:53 / 11 retweets / 4 favorites)
- Leest u even dit draadje mee, @j_vollenbroek? <https://t.co/qT5I99rAsz> (15-06 12:18 / 0 retweets / 5 favorites)



@RedGelderland (RedGelderland)

Tegen laagvliegroutes Lelystad Airport
1055 Volgers

- Snoeiharde conclusie Adviescollege Meten en Berekenen #stikstof.'De rekenmethode om stikstofuitstoot en -neerslag te berekenen die door het #RIVM wordt gebruikt bij de vergunningverlening, de AERIUS Calculator, is niet geschikt en moet worden verbeterd.' <https://t.co/kfCVSnUHs4> (15-06 13:22 / 4 retweets / 6 favorites)



@LeonAdegeest1 (Leon Adegeest)

Stichting HoogOverijssel
1511 Volgers

- Dit is dus extreem belangrijk... @RIVM-experts adviseerden in stikstofadvies #LelystadAirport nog voor wegverkeer SRM2 te gebruiken (<https://t.co/2cddyENAjQ>). Na van sommetjes had @SATL_Lelystad hier ernstige bedenkingen bij. CieHordijk beschrijft dit nu ook als "overdedigbaar" <https://t.co/Z9goTojeo1> (15-06 12:40 / 26 retweets / 32 favorites)

Bedrijven en professionals



@Edwinbouma (Edwin Bouma)

Jurist Ruimtelijke ordening, bestuursrecht en omgevingsrecht
340 Volgers

- @RutgervdNoort Ik ben bang dat alle kritiek op het systeem van vergunningverlening voor o.a. stikstof, hoe terecht misschien ook, er niet per se voor zorgt dat het beter wordt. Wellicht blijkt dat als je model wel deugt het probleem nog veel groter is... (15-06 16:17 / 0 retweets / 2 favorites)



@buizeradvies (Buizer Advies)

Duurzame landbouw en energie
789 Volgers

- Commissie-Hordijk: Aeries Calculator moet worden verbeterd voor gebruik bij vergunningverlening voor activiteiten met stikstofemissie. <https://t.co/3qhtzmEOFA> @nieuweoogstnl @RIVM @sfoodsupply #stikstof Download hier rapport van Adviescommissie (PDF): <https://t.co/HowKFcTixx> <https://t.co/mTr23HyFel> (15-06 16:27 / 3 retweets / 5 favorites)



@JosKloppenborg (jos kloppenborg)

Tekstschrijver/redacteur, vm Statenlid GL
452 Volgers

- Eindrapport commissie Hordijk: <https://t.co/PfBhF0DXNd> Zeer terechte aanbeveling om het meetnet te versterken en de uitstoot van verkeer ook verder dan 5 kilometer van de betreffende weg te berekenen. (15-06 14:55 / 0 retweets / 2 favorites)



@bloemert_j (Jan Bloemert)

Boer
184 Volgers

- 2/2 Het stikstof overschot in N2000 gebied De Olde Maten Veerslootslanden. Totaal ca 800 hectare, op zo`n 10 hectare wordt de kritische depositie waarde overschreden. Het grootste probleem is niet stikstof maar de waterhuishouding. <https://t.co/HzZ7HQLVGr> (15-06 14:08 / 0 retweets / 2 favorites)
- 1/2 Nu nog een commissie die gaat onderzoeken hoe relevant het verminderen van stikstofdepositie daadwerkelijk is? Gaat de natuur het écht beter doen met een verlaging van stikstof? Of zijn er andere nadelige oorzaken? Voorbeeld: (15-06 14:08 / 1 retweets / 2 favorites)



@AndreMeekes (André Meekes)

General Manager at AME Consultants
450 Volgers

- Aeries niet geschikt..... Nog steeds niet lokaal meten? Wat zou @h_vreugdenhil hiervan vinden? Commissie: Rekensysteem van overheid niet geschikt voor bepalen stikstofvergunning <https://t.co/Y13FYBbpBP> (15-06 12:25 / 6 retweets / 20 favorites)



@BertrickvdD (Bertrick van den Dikkenberg)

sr. Adviseur Stedelijk water en Riolering bij BOOT
346 Volgers

- Stukje voor stukje schuiven de panelen rond de stikstofberekeningen. Volgens

@HankeBruinsSlot van @ProvUtrecht zijn de modellen geschikt als basis voor beleid. Niet dus.. benieuwd naar de nieuwe beleidsbasis.. <https://t.co/3rNswSonC3> (15-06 12:59 / 0 retweets / 3 favorites)



@man_or_astroman (Anneke van Mispelaar)

adviseur ruimte en economie
125 Volgers

- Commissie: Rekensysteem van overheid niet geschikt voor bepalen stikstofvergunning <https://t.co/6WcZciCCjG> ik vind het stuitend dat voor verkeer andere regels gelden #hetrechtvandesnelste waarom? (15-06 13:19 / 0 retweets / 1 favorites)



@PetraBerkhout1 (Petra Berkhout)

Landbouweconoom die niet van fabels houdt, wel van feiten
517 Volgers

- Commissie-Hordijk: stikstofreken- en meetsysteem voldoende, Aerius niet geschikt | <https://t.co/kONcqmb8fR> - Nieuws voor varkenshouders <https://t.co/2gqdh5rBWN> (15-06 12:37 / 4 retweets / 6 favorites)



@vdenakker (Janne van den Akker)

Onderzoeker milieu en duurzaamheid bij adviesbureau IMSA
526 Volgers

- Nu gestart: wedstrijdje selectief shoppen uit persbericht Commissie-Hordijk over stikstofmetingen. (15-06 12:43 / 0 retweets / 5 favorites)

Maatschappelijke instellingen



@jwerisman (Jan Willem Erisman)

CEO Louis Bolk Institute; for international advice and resea
2867 Volgers

- Commissie Hordijk presenteerde de bevindingen over het meet- en rekensysteem voor #stikstof Robuuster rekenen en meer meten <https://t.co/tF65gupTes> (15-06 12:19 / 10 retweets / 20 favorites)

- Commissie: rekensysteem stikstof voldoet niet voor vergunningen <https://t.co/DPokvHNCzP> via @telegraaf (15-06 12:51 / 2 retweets / 7 favorites)

Burgers



Burger

klimaat optimist, stop de lockdown,nexit, fotografeer graag.
1074 Volgers

- Wederom een commissie die geen dringend advies geeft maar een verplichting naar het kabinet. Tegenwoordig bepalen een commissie Remkes en een commissie van wetenschappers wat er moet gebeuren. Wie heeft het nu voor het zeggen in Nederland!?!? <https://t.co/k7Cl0wekYV> (15-06 12:27 / 1 retweets / 3 favorites)



Burger

burger
5873 Volgers

- Het rekensysteem van de overheid dat wordt gebruikt om stikstofberekeningen uit te voeren, moet worden aangepast. Het is in zijn huidige vorm niet geschikt om vergunningen op te baseren, oordeelt een commissie van wetenschappers. <https://t.co/2ba4HkVFOz> (15-06 13:10 / 2 retweets / 3 favorites)

Nieuwssites en rtv



@BNR (BNR Nieuwsradio)

BNR Nieuwsradio
116956 Volgers

- Het rekensysteem dat de overheid gebruikt om te berekenen hoeveel stikstof er wordt uitgestoten, blijkt ongeschikt om een vergunning op te baseren. <https://t.co/IG6fmWUEGo> (15-06 17:04 / 1 retweets / 3 favorites)



@CobouwNL (Cobouw)

Voor meer kennis en meer kansen in de bouw
27375 Volgers

- Commissie: rekensysteem stikstof ongeschikt voor vergunningen, infra komt er 'te goed' van af <https://t.co/q4iKIB8HBQ> <https://t.co/b4cgouMnEf> (15-06 17:16 / 1 retweets / 2 favorites)



@nieuweoogstnl (Nieuwe Oogst)

Het laatste agrarische nieuws
13525 Volgers

- .@LTONederland ziet in de kritiek van Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof op de

stikstofcalculator #Aerius de bevestiging van aangekaarte tekortkomingen. Dat rekenmodel voor stikstofuitstoot wordt gebruikt bij vergunningverlening. #Aerius #stikstof <https://t.co/ppvHMF083l> (15-06 19:47 / 0 retweets / 3 favorites)

- Rekentool Aerius Calculator is wetenschappelijk gezien niet geschikt om te gebruiken bij vergunningverlening voor activiteiten met stikstofemissie. Een verbetering is noodzakelijk, stelt #commissieHordijk bij presentatie van eindconclusie. #stikstofemissie <https://t.co/l2UJJfDnA7> (15-06 12:00 / 13 retweets / 5 favorites)



@Boerderij_nl (Boerderij.nl)

Boerderij.nl
12477 Volgers

- Aerius niet geschikt voor vergunning <https://t.co/SVcC9qrZAN> (15-06 12:01 / 0 retweets / 0 favorites)



@nrc (NRC)

NRC
600554 Volgers

- Commissie: rekenhulp van overheid voor stikstofuitstoot niet geschikt <https://t.co/SWeiXJIdTV> (15-06 13:02 / 3 retweets / 3 favorites)



@refdag (RD.nl)

Reformatorisch Dagblad
11050 Volgers

- LTO: Rapport bevestigt dat stikstofdrempel omhoog moet <https://t.co/eWmtmkN1kQ> <https://t.co/P3XKjKnHVM> (15-06 16:55 / 0 retweets / 3 favorites)

- Commissie: rekensysteem stikstof voldoet niet voor vergunningen <https://t.co/vrEljIC2IL> <https://t.co/6aKCOGFZKK> (15-06 12:29 / 0 retweets / 2 favorites)



@RTVDrenthe (RTV Drenthe)

RTV Drenthe
88709 Volgers

- Commissie: rekensysteem stikstof voldoet niet voor vergunningen <https://t.co/xaADhbTP8M> (15-06 15:50 / 0 retweets / 2 favorites)



@melkveebedrijf (Melkveebedrijf)

Lijfblad voor de Nederlandse melkveehouderij ondernemer.
3354 Volgers

- #Rekentool Aerius Calculator is wetenschappelijk gezien niet geschikt voor de #vergunningverlening voor #stikstofemissie. Dat stelt het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. De modellen moeten #gelijkwaardiger, #robuuster en #transparanter. - <https://t.co/ICyMrET2vq> (15-06 16:20 / 0 retweets / 1 favorites)



@varkensbedrijf (varkensbedrijf)

Lijfblad voor de professionele varkenshouder in Nederland
1225 Volgers

- #Rekentool Aerius Calculator is wetenschappelijk gezien niet geschikt voor de #vergunningverlening voor #stikstofemissie. Dat stelt het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. De #modellen moeten #gelijkwaardiger, #robuuster en #transparanter. - <https://t.co/O2axKswGb6> (15-06 16:21 / 0 retweets / 1 favorites)



@planologie (Ruimtelijke Ordening)

Blijf op de hoogte van Ruimtelijke Ordening en Planologie
2186 Volgers

- Commissie: meten van stikstof moet op de schop <https://t.co/2HPc7HdlGM> <https://t.co/Ha2aBkj8hk> (15-06 16:22 / 0 retweets / 1 favorites)



@PluimveeActueel (PluimveeActueel)

Nieuws, noviteiten en persberichten voor de pluimveesector
664 Volgers

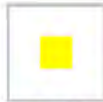
- #Rekentool Aerius Calculator is wetenschappelijk gezien niet geschikt voor de #vergunningverlening voor #stikstofemissie. Dat stelt het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. De #modellen moeten #gelijkwaardiger, #robuuster en #transparanter. - <https://t.co/8eB6wmmZnV> (15-06 16:23 / 0 retweets / 1 favorites)



@NOS (NOS)

NOS
1164732 Volgers

- 'Overheid moet rekensysteem stikstofberekeningen aanpassen' <https://t.co/jGjKypILXS> (15-06 14:36 / 6 retweets / 11 favorites)

**@knakdeworst (Knakdeworst)**

Stichting Mens, Dier & Peel over intensieve veehouderij
1470 Volgers

- Cie Hordijk legt in rapport "Meer weten, robuuster rekenen" stikstofcalculator AERIUS onder de loep. Er is "onbalans" tussen kabinetsbeleid op basis van gedetailleerde informatie en onzekerheid van stikstofberekeningen die daaraan ten grondslag liggen.
<https://t.co/k04LDyiz6O> (15-06 14:35 / 1 retweets / 1 favorites)

**@FD_Nieuws (FD Nieuws)**

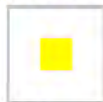
Het officiële Twitter-account van het FD
106290 Volgers

- Commissie-Hordijk: rekenmodel stikstofuitstoot te onnauwkeurig <https://t.co/6TkUfkb3TW>
<https://t.co/0NmHCz4Z42> (15-06 14:36 / 2 retweets / 5 favorites)

**@1848nl (1848)**

1848.nl Politieke documenten en media
1704 Volgers

- Kamerbrief: 'Eindadvies Adviescollege Meten Berekenen Stikstof' <https://t.co/chsEPL20AM>
(15-06 13:55 / 1 retweets / 1 favorites)

**@NUnl_politiek (NUnl_politiek)**

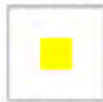
Nu.nl Politiek
2962 Volgers

- Commissie: Meetmethode voor stikstofberekeningen ongeschikt <https://t.co/XyV9x98zxC> (15-06 12:57 / 0 retweets / 1 favorites)

**@NUnl (NU.nl)**

Nu.nl
1540644 Volgers

- Commissie: Meetmethode voor stikstofberekeningen ongeschikt: <https://t.co/miCj5p6qDf> (15-06 12:58 / 5 retweets / 11 favorites)

**@MelkveeTweet (Melkvee.nl)**

Vakblad | Website voor melkveehouders
4255 Volgers

- Commissie-Hordijk: stikstofreken- en meetsysteem voldoende, Aerijs niet geschikt | <https://t.co/KKmvxsSUHv> <https://t.co/JhEBH4EMIE> <https://t.co/9E6wellI68> (15-06 12:40 / 0 retweets / 1 favorites)

**@VarkensTweet (Pigbusiness.nl)**

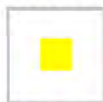
vakblad, website e.d. voor Nederlandse varkenshouders
2327 Volgers

- Commissie-Hordijk: stikstofreken- en meetsysteem voldoende, Aerijs niet geschikt | <https://t.co/cNkrfofzBy> <https://t.co/SKThkxTlnE> <https://t.co/lZ1kwv0PDK> (15-06 12:40 / 0 retweets / 1 favorites)

**@PluimveeTweet (Pluimveeweb.nl)**

Nieuws over pluimveeouders vleeskuiken- en leghennensector
1797 Volgers

- Commissie-Hordijk: stikstofreken- en meetsysteem voldoende, Aerijs niet geschikt | <https://t.co/kPmpnutvim> <https://t.co/j2DACquUif> <https://t.co/9QxprGdgiV> (15-06 12:40 / 0 retweets / 1 favorites)

**@ANPPersSupport (ANP Pers Support)**

ANP Pers Support
6533 Volgers

- Stikstofreken- en meetsysteem voldoende maar AERIUS niet geschikt #persbericht #stikstof #adviescollegehordijk... <https://t.co/ibQ9rXVGFe> (15-06 12:00 / 0 retweets / 1 favorites)

**@telegraaf (De Telegraaf)**

-
613075 Volgers

- Het rekensysteem van de overheid dat wordt gebruikt om stikstofberekeningen uit te voeren, moet worden aangepast. <https://t.co/sArxIH7zGm> (15-06 12:11 / 3 retweets / 12 favorites)

**@De_Stentor (De Stentor)**

Regionieuws Flevoland, Drenthe, Overijssel
19930 Volgers

- Commissie: Rekensysteem van overheid inzake stikstof niet geschikt voor bepalen

vergunningen <https://t.co/8PYIV6o3cR> (15-06 12:13 / 0 retweets / 2 favorites)

Groeten 10.2.e

10.2.e

- *IenW live*

Directie Communicatie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 070 10.2.e

M 06 10.2.e

E 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)

www.rijksoverheid.nl/ienw

werkdagen: ma, di, wo, do (a.m.), vr

Van: 10.2.e (BS)
Aan: 10.2.e (MN); 10.2.e (WVL); 10.2.e (MN)
Cc: 10.2.e (BS); 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: stikstof en AERIUS
Datum: dinsdag 16 juni 2020 12:54:58

Hoi 10.2. et al,

De eerste (terechte) vragen over Hordijk druppelen al binnen. Mag ik jullie vragen om echt ZSM de eerder afgesproken informatie naar de relevante mensen en projecten te verspreiden (eventueel aangeven dat ze via steunpunt natuur vragen kunnen stellen) om de rust binnen RWS te bewaren. 11.1

Dank!!

Groet, 10.2.e

M 06-10.2.e
 10.2.e @rws.nl

Ik werk op ma-di-woe-do

Van: 10.2.e (BS)
Verzonden: dinsdag 16 juni 2020 12:51
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (BS)
Onderwerp: FW: stikstof en AERIUS

Van: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 16 juni 2020 12:33
Aan: 10.2.e (WNZ); 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (MN); 10.2.e @rws.nl
cc: 10.2.e (WNZ); 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (BS); 10.2.e @rws.nl
Onderwerp: RE: stikstof en AERIUS

Hi,

We hoeven nog even niets met Hordijk. Vandaag gaat/is een brief uit naar de TK. Daarin onderstaande tekst:

“Resumerend biedt dit eindadvies goede aanknopingspunten om de systematiek van meten en berekenen en bijbehorend instrumentarium verder door te ontwikkelen.

De komende periode wordt gebruikt om, in samenwerking met de andere bevoegde instanties en kennisinstellingen, te bezien hoe opvolging gegeven kan worden aan het eindadvies van het Adviescollege.

Na de zomer stuur ik uw Kamer een nadere kabinetsreactie op de aanbevelingen in dit eindadvies.”

10.2.e

Van: 10.2.e (WNZ); 10.2.e @rws.nl
Verzonden: dinsdag 16 juni 2020 12:22
Aan: 10.2.e) - DGB; 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e (MN); 10.2.e @rws.nl
cc: 10.2.e (WNZ); 10.2.e @rws.nl
Onderwerp: FW: stikstof en AERIUS

Hoi 10.2.e 10.2.e

Onderstaande mail heb ik zojuist ontvangen. Daarnaast heb ik vanmorgen dit artikel (zie link en onderstaande) gelezen op Intranet.

http://corporate.intranet.rws.nl/Actueel/Nieuws/Nieuws_Rijkswaterstaat/2020.06.16/Stikstof_Update_Commissie_Hordijk.htm

Hoe gaan we e.e.a. aanvliegen vanuit de Landelijke Werkgroep GGA?

Groet,
10.2.e

Intranet

11.1

11.1

Van: 10.2.e (WNZ) 10.2.e @rws.nl>

Verzonden: dinsdag 16 juni 2020 11:03

Aan: 10.2.e (WNZ) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: stikstof en AERIUS

Dag 10.2.e

11.1 . Ik heb van 1 van onze juristen het volgende ontvangen:

Gisteren is naar de kamer toegestuurd het eindrapport van het adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. Dit college wordt naar de voorzitter ook wel genoemd: de commissie Hordijk.

11.1

Het voert nu te ver om zo vers van de pers de gevolgen voor projecten (planstudies) te schetsen. Bovendien is dit iets voor degenen binnen RWS die nauw bij het stikstofdossier zijn betrokken.

Belangrijk is onder andere dat de commissie een aantal aanbevelingen doet ter verbetering van het huidige Aerijs-systeem. Daarbij merkt de commissie specifiek op dat op dit moment met Aerijs voor verkeersberekeningen niet verder wordt gekeken (het onderzoeksgebied niet verder reikt) dan 5 kilometer. Bij andere stikstofbonnen zoals de veehouderij geldt deze afbakening niet. De afbakening van 5 kilometer voor verkeer wordt door de commissie (wetenschappelijk) niet verdedigbaar geacht.

Zo bevat het eindrapport een afbeelding waaruit blijkt dat na 10 kilometer zo'n 10% stikstof is neergeslagen en na 250 kilometer 40%. Om deze reden vindt de commissie het niet verdedigbaar dat voor verkeer een afbakening geldt van 5 km, terwijl dit bij andere bronnen niet geldt. Het grootste deel van de stikstofdepositie vindt namelijk op grotere afstanden plaats.

In de begeleidende kamerbrief wordt gezegd dat het eindrapport goede aanknopingspunten biedt om de systematiek van meten en berekenen en bijbehorend instrumentarium verder door te ontwikkelen. De komende periode wordt gebruikt om, in samenwerking met de andere bevoegde instanties en kennisinstellingen, te bezien hoe opvolging gegeven kan worden aan het eindadvies van het Adviescollege. Na de zomer ontvangt de kamer een kabinetsreactie over hoe met de aanbevelingen in het eindrapport wordt omgegaan.

11.1

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Lange Kleiweg 34 | 2288 GK Rijswijk | 2e verdieping
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

.....
M 06 10.2.e
10.2.e @rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op [Facebook](#), [Twitter](#), [LinkedIn](#), [Instagram](#) en [YouTube](#)

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Vrijdag is mijn vaste vrije dag

Van: aanpakstikstof
Aan: [aanpakstikstof](#)
Onderwerp: Tweede advies van het Adviescollege Meten Berekenen Stikstof
Datum: woensdag 17 juni 2020 09:24:21

Geachte heer, mevrouw,

Maandagochtend 15 juni heeft het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof onder voorzitterschap van Leen Hordijk het tweede advies overhandigd aan minister Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). In opdracht van minister Schouten adviseert het adviescollege over de meet- en rekenmethoden die worden gebruikt voor het meten en berekenen van stikstofneerslag.

Via bijgaand link vindt u het tweede advies van het Adviescollege Meten Berekenen Stikstof, inclusief een eerste appreciatie: <https://www.aanpakstikstof.nl/actueel/nieuws/2020/06/15/stikstofreken-en-meetsystemen-voldoende-aerius-moet-verder-woorden-ontwikkeld>

Graag attenderen wij u op de helpdesk www.helpdeskstikstof.nl en de website www.aanpakstikstof.nl. Op de laatste website treft u onder meer actuele informatie en Kamerbrieven.

Natuurlijk zullen we u ook per mail blijven attenderen op actuele ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bezoekadres:

Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

NB Binnen de rijksoverheid geldt een identificatieverplichting. U dient zich te legitimeren d.m.v. een geldig paspoort/rijbewijs of identiteitsbewijs (geen kopie!). U wordt aangemeld bij de receptie.



*Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen **

Van: 10.2.e (WV)
Aan: 10.2.e (WV); 10.2.e (WV)
Onderwerp: RE: Gebiedsgerichte aanpak Boekhouding stikstof- en compensatiebank
Datum: donderdag 18 juni 2020 16:43:15

Hoi 10.2.e

Het lukt me helaas niet meer om voor mijn vakantie goed naar de notitie te kijken... Mocht er later nog eens gelegenheid zijn om mee te kijken/denken, dan doe ik dat graag.

Hordijk zou invloed kunnen gaan hebben. 11.1

Vooralsnog
blijven we gewoon doorgaan op de huidige werkwijze en komt Calculator 2020 na de zomer beschikbaar zonder aanpassingen nav Hordijk.

Groet, 10.2.e

buiten reikwijdte verzoek

buiten reikwijdte verzoek

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WNN); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (BS);
Cc: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: advies Hordijk irt Via15 (max rekenafstand)
Datum: maandag 22 juni 2020 12:33:09
Bijlagen: [Via 15 en advies Hordijk.docx](#)

Ter info ook voor jullie goed om te weten.

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: maandag 22 juni 2020 12:29
Aan: 10.2.e - HBJZ ; 10.2.e | Pels Rijcken'
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e (WVL) ; 10.2.e (MN)
Onderwerp: advies Hordijk irt Via15 (max rekenafstand)

Hoi,

Bijgevoegd de definitieve notitie wat het advies van het adviescollege Meten en berekenen betekent voor de Via15. Deze kan op de zitting worden uitgedeeld (als het ter sprake komt of sowieso?)

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving

Afdeling Geluid, Lucht en Natuur
 Bezoekadres: Lange Kleiweg 34 | 2288 GK Rijswijk
 Postadres: Postbus 7007 | 2280 KA Rijswijk

M 06 10.2.e
[@rws.nl](mailto:10.2.e@rws.nl)

Werkdagen: ma t/m vr

Wat betekent het Advies Hordijk voor het wTB Via15

Aanleiding

Op maandag 15 juni j.l. het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof o.l.v. de heer Hordijk zijn eindadvies¹ uitgebracht of de gebruikte meet-en rekenmethodes voor het bepalen van de stikstofdepositie voldoende wetenschappelijke onderbouwing bieden voor het stikstofbeleid van Rijksoverheid en provincies. Met betrekking tot AERIUS Calculator - het rekeninstrument waarmee stikstofdepositieberekeningen voor projecten kunnen worden uitgevoerd - constateerde het adviescollege dat het niet geschikt zou zijn voor vergunningverlening, vanwege :

1. een onbalans tussen het detailniveau waarop de depositiebijdragen van projecten nu worden berekend en de wetenschappelijke onzekerheid in de berekende bijdragen;
2. een verschil in rekensysteem voor wegverkeer (SRM2) en voor overige bronnen (OPS), waarbij voor wegverkeer de berekening van de depositiebijdrage op 5 kilometer wordt afgekapt, terwijl bij overige bronnen geen begrenzing plaatsvindt. Het Adviescollege noemt gebruik van SRM2 binnen AERIUS als niet doelgeschikt omdat het grootste deel van de depositie van wegverkeer op grotere afstanden plaatsvindt dan de afstand van 5 kilometer.

Om te komen tot verbeteringen in AERIUS doet het adviescollege de volgende aanbevelingen:

- Geen beoordeling meer van de depositiebijdrage van een project op het detailniveau van een hectare, maar een beoordeling per habitatype per gebied, op basis van de gemiddelde depositie over alle hectares in een gebied waar zich dat habitatype bevindt.
- Hanteren van een nieuwe vereenvoudigde rekenmethode, gebaseerd op OPS, voor alle bronnen. Dus geen onderscheid meer tussen de rekenmethode voor wegverkeer en andere bronnen. Daarbij vervalt dan ook impliciet de maximale rekenafstand van 5 kilometer voor wegverkeer.

AERIUS Calculator voor vergunningverlening

In haar reactie op het advies² geeft het kabinet aan dat AERIUS Calculator een geavanceerd systeem is waar vele jaren aan is gewerkt. Het is voor het bevoegde gezag het best beschikbare instrument om inzicht te krijgen in de effecten van individuele projecten op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Uit jurisprudentie blijkt ook dat AERIUS wordt gezien als best beschikbare methode. Het bestaande systeem is (en blijft) de basis voor de vergunningverlening en onderbouwing van beleid. De voorstellen van het Adviescollege helpen in het zoeken naar de mogelijkheden van een blijvende doorontwikkeling van het instrumentarium en de beleidsmatige toepassing ervan.

SRM2 vs OPS

OPS en SRM2 zijn beide gevalideerde modellen met elk hun eigen doel. Standaardrekenmethode 2 is speciaal ontwikkeld voor buitenstedelijke wegen en houdt rekening met typische wegkenmerken zoals hoogteligging en de aanwezigheid van (geluid)schermen of wallen. SRM2 is uitvoerig gevalideerd in windtunnel- en veldexperimenten. SRM2 is ontwikkeld voor een bewegende bron met een horizontale uitstoot van de emissies. OPS is ontwikkeld voor het beschrijven van de verspreiding van emissies vanuit een stationaire bron met een verticale uitstoot zoals een schoorsteen. OPS houdt daarnaast geen rekening met de hoogte van de weg of de aanwezigheid van afschermdende constructies (zoals schermen/wallen). Dit tezamen maakt SRM2 meer geschikt voor berekenen van projectspecifieke depositiebijdragen door wegverkeer dan OPS.

Rekenafstand SRM2 – effectbeoordeling

Ten behoeve van projectspecifieke berekeningen, zoals bijvoorbeeld voor de Via15, rekent AERIUS Calculator voor wegverkeer met een implementatie van de standaardrekenmethode 2 (SRM2) die is beschreven in de technische beschrijving van het RIVM bij de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De implementatie van SRM2 in AERIUS hanteert een maximale rekenafstand van 5 kilometer tot de weg. De overweging hierbij is dat berekende bijdragen van wegverkeer op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol zijn te herleiden tot een individueel project. Ook in de bovengenoemde technische beschrijving van het RIVM is aangegeven dat voor wegverkeer op basis van SRM2 niet tot willekeurig grote afstanden mag worden gerekend. Door uit te gaan van een

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/aanpak-stikstof/documenten/rapporten/2020/06/15/meer-meten-robuster-rekenen>

² <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/aanpak-stikstof/documenten/kamerstukken/2020/06/15/kamerbrief-eindadvies-adviescollege-meten-en-berekenen-stikstof>

maximale rekenafstand van 5 km bij de doorrekening van individuele projecten, wordt hieraan invulling gegeven in AERIUS Calculator.³

De maximale rekenafstand geldt nadrukkelijk alleen bij projectspecifieke berekeningen voor wegverkeer. Bij het berekenen van de bijdrage van wegverkeer aan de totale deposities wordt wel gerekend op afstanden verder dan 5 kilometer omdat daarbij zeer veel bronnen worden doorgerekend en de cumulatie van veel kleine bijdragen relevant kan zijn. De herleidbaarheid naar een individuele bron is daarbij minder relevant.

Rekenafstand SRM2 – implementatie in AERIUS

Onder het PAS gold een zogenoemde afstandsgrenswaarde van 3 kilometer vanaf de weg voor prioritaire projecten ten aanzien van hoofdwegen⁴. Dat betekende dat de deposities met AERIUS Calculator alleen werden berekend op natuurgebieden binnen 3 kilometer van een ingevoerde wegvakken. Die 3 km was dus van toepassing op het selecteren van (delen van) natuurgebieden waar moest worden gerekend. Voor de geselecteerde (delen van) natuurgebieden werden vervolgens de bijdragen bepaald van de extra verkeersbewegingen op alle wegen binnen 5 kilometer rondom deze (delen van) natuurgebieden. Met het wegvallen van het PAS en de afstandsgrenswaarde is AERIUS Calculator op dit punt aangepast. Calculator rekent ten behoeve van projectspecifieke berekeningen nu op alle (delen van) natuurgebieden binnen 5 km (en neemt daarbij de bijdragen mee van de wegen binnen 5 km).

Deze afbakening van 3 km was mede gebaseerd op een literatuurstudie van het destijds meest actueel beschikbare internationaal empirisch ecologisch onderzoek naar de effecten van wegen op vegetatie⁵. Deze studie heeft als conclusie opgeleverd dat de effecten van stikstofdepositie op de omliggende vegetatie beperkt blijven tot een zone van orde grootte 500 meter vanaf de weg. Omdat resteffecten op een grotere afstand dan 500 meter niet geheel waren uit te sluiten op basis van deze literatuurstudie, mede doordat in een deel van de onderzoeken nog (geringe) effecten aantoonbaar waren op de onderzochte locatie die het verst van de weg lag, is deze effectafstand van 500 meter opgehoogd met een ruime veiligheidsmarge van 2500 meter. Daarmee werden waarborgen ingebouwd om risico op ecologische effecten buiten het onderzoeksgebied uit te sluiten.

In 2019, na de PAS uitspraak, is mbt het vergroten van de rekenafstand van 3km naar 5km een nieuw literatuuronderzoek uitgevoerd⁶. Daaruit bleek dat meetbare effecten op de vegetatie uitdoofden op enkele honderden meters van de weg. Uitzondering was een onderzoek waarbij een (geëxtrapoleerd) effectafstand van 1900 meter werd gevonden, nog steeds meer dan een factor 2 lager dan de geïmplementeerde rekenafstand van SRM2 in AERIUS.

Rekenafstand SRM2 – Advies Hordijk

Rekenafstand

Belangrijkste kritiek van het advies mbt het berekenen van de stikstofdeposities van wegverkeer met SRM2 is het 'afkappen' van het rekenen op 5 km van de bron. Voor alle overige brontypen welke met OPS worden berekend geldt geen rekenafstand en blijft AERIUS in principe oneindig doorrekenen, totdat een rekendrempel van 0,005 mol N/ha/jr wordt bereikt. De commissie stelt dat er geen aanleiding is om voor SRM2 wel af te kappen en voor OPS bronnen niet. De reden hiervoor is, aldus de commissie, dat op deze afstand nog geen 10% van de door het wegverkeer uitgestoten stikstof neer is gedaald. Voor bepaalde OPS bronnen, zoals bv stallen, is op deze afstand al een veel groter deel neergedaald. Met dat uitgangspunt is het niet logisch dat voor die bronnen onbeperkt wordt gerekend en voor SRM2 bronnen maar tot 5 km.

Zoals hierboven al is gesteld, betreft de reden om tot 5 km te rekenen niet zozeer dat dit gebeurt omdat het grootste deel van de stikstof binnen dit oppervlak is gedeponneerd. NOx emissies door verkeer kunnen vele honderden kilometers verderop neerdalen. Echter, met die afstand neemt het oppervlak waar de depositie op neerkomt logaritmisch toe en zal de concentratie en daarmee depositie steeds diffuser worden. De berekende depositie wordt daarmee nooit 0, maar kan op een gegeven moment niet meer worden herleid naar de bron. Deze afstand is in AERIUS Calculator

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/11/14/beantwoording-kamervragen-feitelijke-vragen-over-het-maatregelenpakket-voor-de-stikstofproblematiek-in-de-woningbouw-en-infrastructuursector-en-voor-de-pfas-problematiek>

⁴ Vòòr het PAS werd in de regel ook niet verder gerekend dan 3 km van de weg

⁵ Schaffers, A.P.. Effectafstand van stikstof uit verkeersemissies op de vegetatie; een inventarisatie van de literatuur. Wageningen University, 2010

⁶ Afbakening effectafstand stikstofdepositie nabij snelwegen – een literatuurstudie – Sweco 2019

veiligheidshalve op 5 km gezet. Op de rand van die 5km kan nog steeds een waarde worden berekend die hoger is dan 0,00 N/ha/jr, wat wellicht het beeld kan doen ontstaan dat onterecht wordt afgekapt. Maar berekende waardes boven de 0,00 op een grotere afstand dan 5 km zeggen in feite niks meer omdat het model hier geen betrouwbare uitspraken over kan doen op het vereiste detailniveau van een hectare.

De commissie Hordijk geeft ook aan dat er een onbalans bestaat tussen het detailniveau waarop de depositiebijdragen van projecten worden berekend en de wetenschappelijke onzekerheid in de berekende bijdragen. Er ontstaat een schijnzekerheid door uitspraken te doen over depositietoenames op een heel gedetailleerd niveau (bv in mol N/ha/jr in 2 cijfers achter de komma), terwijl wetenschappelijke gezien op een hoger abstractieniveau dient te worden gerekend.

De bevinding van het adviescollege dat rekenen tot op 2 decimalen per hectare leidt tot een schijnzekerheid, lijkt tegengesteld aan de aanbeveling om geen maximale rekenafstand te hanteren voor wegenbronnen. Met het advies van Hordijk in acht zou het juist pleiten om voor niet-wegenbronnen ook te verkennen tot welke afstand nog betekenisvolle uitspraken kunnen worden gedaan over de berekende deposities. Het argument lijkt nu meer te stoen op het uitgangspunt 'gelijke monniken gelijke kappen', dan op wetenschappelijke gronden.

Het geeft – gelet op bovenstaande – daarom geen aanleiding om te twifelen aan de berekende deposities zoals die zijn beoordeeld voor de Via15.

Uniformiteit

Het collega adviseert om eenzelfde model (OPS) te hanteren voor alle brontypen omdat dit (i.c.m. een bron-receptormatrix) eenvoudig, transparant en efficiënt bevordert. Zoals hierboven al is gesteld, kan SRM2 nauwkeuriger de emissies en deposities berekenen voor wegverkeerbronnen, o.a. omdat met meer parameters rekening kan worden gehouden. Het toepassen van OPS zou in dit geval leiden tot onnauwkeuriger berekende deposities en daarmee een minder zorgvuldige passende beoordeling.

In reactie op het voorstel om voor alle bronnen één model te hanteren stelt RIVM⁷: "Het verkeer op dezelfde manier doorrekenen als andere sectoren zorgt bijvoorbeeld voor minder nauwkeurige resultaten en meer onzekerheden. Het zorgt ook voor verschillen tussen de berekening voor het beleidsterrein luchtkwaliteit en die voor stikstof. Dit maakt het totale luchtbeleid complexer en minder consistent."

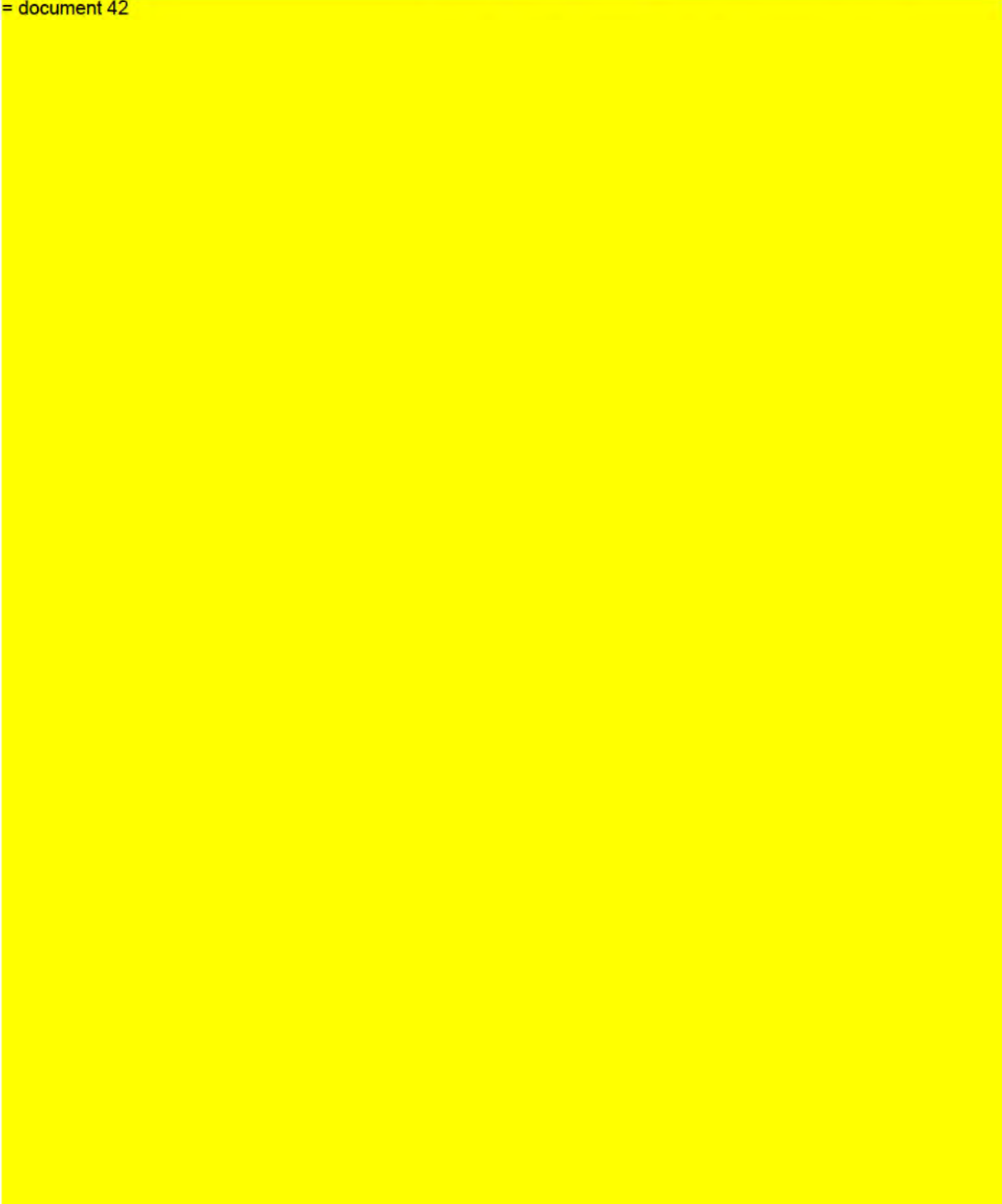
⁷ <https://www.rivm.nl/nieuws/reactie-op-eindadvies-adviescollege-meten-en-berekenen-stikstof>

/O=EXCHORG1/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPI

Van: 10.2.e (CD)
Verzonden: maandag 22 juni 2020 14:25
Aan: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: RE: Kritisch rapport over SRM2 van Apollon / vragen Jan Salden RIVM

11.1 ; maar BS (10.2.e) nog niet aangehaakt of wel?

= document 42



10.2.e (CD)

Van: 10.2.e (CD)
Verzonden: maandag 22 juni 2020 14:25
Aan: 10.2.e (CD)
Onderwerp: FW: Kritisch rapport over SRM2 van Apollon / vragen Jan Salden RIVM
Bijlagen: Brief naar LNV juni 2020.docx; DR002853b.pdf

Voor jouw bibliotheek. En ik heb 10.2.e gevraagd 10.2.e ook te berichten (al hoewel niet onze taak)

Van: 10.2.e (WVL)
Verzonden: maandag 22 juni 2020 14:16
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WVL); 10.2.e (WNN); 10.2.e (WVL); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)
Onderwerp: FW: Kritisch rapport over SRM2 van Apollon / vragen Jan Salden RIVM

Ter info.

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 22 juni 2020 13:59
Aan: 10.2.e) - DGMo-WV 10.2.e @minienw.nl>
cc: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL)
 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMo
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Kritisch rapport over SRM2 van Apollon / vragen Jan Salden RIVM

Hoi 10.2.e

11.1

Salden heeft dit rapport vorige week donderdag naar het RIVM gestuurd voor reactie. RIVM heeft beloofd vandaag of morgen te reageren. 11.1

Daarbij heeft Apollon een fout ontdekt in de wijze waarop de effectieve depositiesnelheid wordt berekend in SRM2 in AERIUS Calculator. RIVM is nu in beeld aan het brengen wat dit zou betekenen voor het effect van de snelheidsverlaging. 11.1

10.2.e kijk momenteel ook naar het rapport en de reactie van het RIVM hierop 11.1

Apollon is overigens ook ingehuurd door de Gelderse natuur- en milieufederatie bij de beroepszaak tegen de ViA15 en heeft in dat kader onder meer de invoerbestanden voor het SSRS opgevraagd.

Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e @rivm.nl>
Verzonden: maandag 22 juni 2020 13:23
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e @wing.nl>; 10.2.e 10.2.e @rivm.nl>
Onderwerp: SRM2 rapport

10.2.e

Nooit saai met ons!
Bijgaand onze reactie naar ministeries en (grotweg zelfde info, andere vorm) naar Jan Salden (Eenvandaag)

Vriendelijke groet,
10.2.e

RIVM, MIL/DMO
T 03010.2.e , M 0610.2.e , www.aerius.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen begint vandaag*

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2.e)-BSK
Aan: 10.2.e)
Cc: [Doosje, mr. G.A.J. \(Arien\); 10.2.e \)-DGB; 10.2.e 10.2.e -DCO](#)
Onderwerp: RE: woordvoeringslijn
Datum: woensdag 22 juli 2020 20:39:00

Hoi 10.2.e

Hierbij aangevuld.

Mvg,
10.2.e

Redeneerlijn 5km

Beoordelen en verlenen van vergunningen voor projecten

- Voor het verlenen van vergunningen wordt gekeken naar de verwachte stikstofdepositie (de neerslag van stikstof) van dat project. De stikstofdepositie door het project wordt beoordeeld op het detailniveau van een hectare. Hoe dichterbij een project hoe meer neerslag op een hectare, hoe verder van een project hoe minder. (En ook: hoe warmer hoe verder, hoe hoger hoe verder en hoe vlakker hoe verder).
- Dat geldt ook voor wegverkeer. Met de afstand tot de weg neemt de bijdrage per hectare snel af. Op enkele kilometers is de bijdrage nog maar een fractie van de bijdrage vlak langs de weg.
- De rekenmethode (standaardrekenmethode 2 =SRM2) waarmee de depositiebijdrage van verkeer wordt berekend bij vergunningaanvragen berekent de stikstof neerslag tot maximaal 5 kilometer van de weg.
- Deze rekenmethode (met de grens 5 km) wordt niet alleen gebruikt bij wegenprojecten, maar voor alle projecten die leiden tot extra wegverkeer. Dus ook bij woningbouw, bedrijventerreinen en (landbouw)bedrijven.
- Na enkele kilometers is de berekende depositiebijdrage van het wegverkeer niet meer betekenisvol te herleiden tot het project. Daarom is in SRM2 een maximale rekenafstand van 5 kilometer opgenomen.
Het grootste deel van de emissies slaat weliswaar neer voorbij 5 kilometer, maar die emissies verspreiden en verdunnen zich over zulke grote afstanden dat sprake is van een hele dunne deken die voor het grootste deel over onze buurlanden ligt. Van de stikstofoxiden die in Nederland worden uitgestoten komt ongeveer 90% in het buitenland terecht (<https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2019/10/factsheet-stikstofemissie/>.)
- SRM2 is uitvoerig gevalideerd in windtunnel- en veldexperimenten. Het is speciaal voor wegverkeer ontwikkeld en houdt bijvoorbeeld rekening met de hoogte van de weg en de invloed van een geluidsscherm.
- Voor de berekeningen van emissies van andere bronnen dan wegverkeer wordt bij vergunningaanvragen gerekend met de rekenmethode OPS systeem dat geen maximale rekenafstand kent. Dit systeem is geschikt voor stilstaande bronnen met een verticale uitstoot zoals schoorstenen.
- Ook RIVM bevestigt dat SRM2 meer geschikt is voor projectspecifieke berekeningen van wegverkeer dan OPS en zorgt voor nauwkeuriger resultaten en minder onzekerheden.
- Beide systemen (SRM2 en OPS) zijn verwerkt in de AERIUS Calculator dat wettelijk is voorgeschreven voor het berekenen van deposities voor vergunningaanvragen.
- Hordijk heeft in zijn tweede advies kritiek gegeven op dit systeem en adviseert om voor

alle projecten eenzelfde methode te hanteren. Het kabinet geeft na de zomer een reactie op het advies van Hordijk.

Landelijke stikstofneerslag

- Het RIVM brengt de stikstofdepositie (stikstofneerslag) in heel Nederland in beeld. Hun metingen en berekeningen zijn de basis voor de ontwikkeling van het stikstofbeleid en voor de monitoring van de stikstofneerslag in de praktijk.
- Het RIVM stelt ook vast wat de bijdrage is van de verschillende sectoren aan de totale landelijke neerslag. Daarbij wordt voor alle sectoren, ook wegverkeer, landsdekkend gerekend. Daarbij wordt geen maximale rekenafstand gehanteerd. Dat is mogelijk omdat het gezamenlijke effect van heel veel bronnen wordt berekend en het resultaat niet herleidbaar hoeft te zijn tot een individuele bron, zoals wel vereist is bij projecten.
- Voor de snelheidsverlaging overdag geldt dat het gaat om veel wegen en de berekende effecten niet herleidbaar hoeven te zijn naar een individuele bron. Dat is een motivatie geweest voor de keuze om de effecten landsdekkend door te rekenen (ook voorbij 5 kilometer)

Van: 10.2.e) 10.2.e @nvwa.nl>

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 11:48

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlv.nl>

Onderwerp: FW: woordvoeringslijn

En nu met correcte voorstel nav telefoontje 10.2.e

10.2.e

.....

Programma Directoraat Generaal Stikstof

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag |

Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....

M 06 10.2.e

10.2.e @minlv.nl

10.2.e @nvwa.nl

www.aanpakstikstof.nl

Van: 10.2.e)

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 11:43

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlv.nl>

Onderwerp: FW: woordvoeringslijn

Ha 10.2.e zie mijn voorstellen.

Klopt het zo en wat vind je ervan?

Graag ook aanvullen bij 'vergunningen bullit 5'

hgr

10.2.e

.....
Programma Directoraat Generaal Stikstof
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag |
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
M 06 10.2.e

10.2.e @minlnv.nl

10.2.e @nvwa.nl

www.aanpakstikstof.nl

Van: 10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 11:29

Aan: 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e) 10.2.e @nvwa.nl>

CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e)

10.2.e @minlnv.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijn

Hoi 10.2.e

Hier een voorzet op basis van input RIVM en IenW. 11.1

?

Redeneerlijn 5 km

- 11.1
-
-
- positie.

Vergunningen

- 11.1
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Commissie Hordijk

- 11.1
-
-
-
-

11.1

•

Van: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 11:19

Aan: 10.2.e <[redacted]@nvwa.nl>

CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) <10.2.e@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]>

10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijn

Dag 10.2.e

10.2.e maakt een voorzet – ik kijk er ook naar. Die delen we dan met jullie. Dit betreft dan de wv-lijn over berekeningen wegverkeer/5-km maatregel.

Daarnaast met IPO in gesprek over stavaza SSRS / verleende vergunningen (zie Telegraaf-artikel vanochtend, en van woordvoering IPO begreep ik dat n.a.v. dat verhaal meer media bellen). De lijn is hier:

- Het Stikstofregistratiesysteem (SSRS) geeft inzicht in hoeveel depositieruimte er is om (natuur)vergunningen te verstrekken, en hoeveel aanvragen hiervoor zijn gedaan
- In november vorig jaar heeft het kabinet toegezegd voor 2020 depositieruimte te creëren voor de bouw van 75.000 woningen en aanleg van 7 MIRT-projecten
- Er zijn drie maatregelen die voor deze ruimte zorgen: verlaging maximumsnelheid (16 maart ingegaan), extra budget warme sanering varkenshouderij (beschikkingen liggen bij de varkenshouders, komen deze zomer retour) en de voermaatregel (we wachten op PBL-doorrekeningen, in augustus meer duidelijkheid over deze maatregel). Het 'vullen' van het SSRS ligt dus op schema.
- Er zijn inmiddels circa 18.000 aanvragen ingediend voor bouwvergunningen. Dat komt nu op stoom, dat aantal zal tweede helft van het jaar snel toenemen. Provincies verwachten na de zomer ook vergunningen daadwerkelijk te verstrekken. Eind dit jaar weten we de exacte stand.

Groet,

10.2.e

Directie Communicatie

Ministerie van Landbouw, Natuur & Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag

Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

T: 06 10.2.e

E: 10.2.e@minlnv.nl

www.rijksoverheid.nl/lnv

Van: 10.2.e <[redacted]@nvwa.nl>

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 10:27

Aan: 10.2.e [redacted]@minlnv.nl>

CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e [redacted]@minlnv.nl>

Onderwerp: woordvoeringslijn

Ha 10.2.e, dank voor gesprek.

Zoals afgesproken zojuist ontvang ik graag van je de communicatielijn.

hgr

10.2.e [redacted]
[redacted]

.....
Programma Directoraat Generaal Stikstof
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag |

Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
M 06 10.2.e [redacted]

10.2.e [redacted]@nvwa.nl

www.aanpakstikstof.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Doorst: Hordijk
Datum: dinsdag 23 juni 2020 09:19:11
Bijlagen: [FW Concept antwoorden Kamervragen bruins e.a. over rekenmodellen \(nav Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport\).msg](#)

Hoi 10.2.e

Dank voor de stukken.

Je gaf aan dat de reactie die jullie aan Jan Salden willen geven grofweg overeenkomt met de brief aan LNV. 11.1

In de samenvatting van het Apollon rapport staat:

Hoofdstuk 6: Conclusies

10.2.g

11.1

In de brief aan LNV gaan jullie in op:

- 11.1

11.1

Groet,
10.2.e

Suggestie voor de opbouw van de reactie:

11.1

11.1

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Van: 10.2.e [Redacted] <[Redacted]@rivm.nl>

Verzonden: maandag 22 juni 2020 17:00

Aan: 10.2.e [Redacted] - BSK 10.2.e [Redacted] <[Redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Doorst: Hordijk

Vriendelijke groet,

10.2.e [Redacted]

RIVM, MIL/SPA

T 03C10.2.e [Redacted], M 06-10.2.e [Redacted], www.aerius.nl

Van: 10.2.e [Redacted] <[Redacted]@rivm.nl>

Datum: 22 juni 2020 om 16:58:45 CEST

Aan: 10.2.e [Redacted] <[Redacted]@rws.nl>, 10.2.e [Redacted] <[Redacted]@rivm.nl> [Redacted]

[Redacted] - DGB 10.2.e [Redacted] <[Redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Doorst: Hordijk

Vriendelijke groet,
10.2.e

RIVM, MIL/SPA
T 03C 10.2.e , M 06-10.2.e , www.aerius.nl

Van: Jan Salden 10.2.e [@eenvandaag.nl](mailto:10.2.e@eenvandaag.nl)>
Datum: 15 juni 2020 om 19:35:30 CEST
Aan: 10.2.e [@rivm.nl](mailto:10.2.e@rivm.nl)>
CC: 10.2.e | 10.2.e [@rivm.nl](mailto:10.2.e@rivm.nl)>
Onderwerp: Hordijk

Beste 10.2.e,

Naar aanleiding van het rapport van de Commissie Hordijk heb ik de volgende vraag:

- De commissie adviseert onder meer om de gelijkwaardigheid, transparantie en robuustheid van AERIUS te verbeteren door voor verkeer en (oa) landbouw hetzelfde model te gebruiken en een bronreceptormatrix te hanteren. Ook adviseren ze depositie niet op een hexagoon, maar op een cluster van hexagonalen, ingedeeld naar habitatype, te berekenen. Is bij benadering aan te geven hoeveel tijd met een dergelijke aanpassing van Aerius gemoeid zou zijn?

Verder stuur ik je een rapport toe dat door 10.2.e, lid van de klankbordgroep van de commissie Hordijk, is opgesteld (zie bijlage), aan de commissie beschikbaar is gesteld en ingaat op de verschillen tussen SRM2 en OPS.
Zouden jullie op dit rapport en de door Nijhuis aangedragen verklaringen voor de verschillende rekenuitkomsten kunnen reageren?

Tot slot:

Eerder noemde ik in ons telefoongesprek 10.2.e. Hij heeft in 2017 bij TNO en in december 2019 bij je collega 10.2.e de forse verschillen in uitkomsten tussen SRM2 en OPS per e-mail aangekaart. Wat is daar destijds mee gebeurd? En waarom is door de Commissie Mer in het recente advies over stikstofdepositieberekeningen rond Lelystad Airport toch geadviseerd SRM2 te gebruiken voor het berekenen van deposities van wegverkeer?

Ik besef dat ik weer de nodige tijd van je vraag, maar wil niet over één nacht ijs gaan en dus ook op correcte wijze wederhoor toepassen. Hoor graag.

Met vriendelijke groet,

Jan Salden
Researchredacteur EenVandaag
Postbus 2
1200 JA Hilversum
T: +31 (0)35 671 5855
M: +31 (0)6 10.2.e
@: 10.2.e [@eenvandaag.nl](mailto:10.2.e@eenvandaag.nl)
t: @jan_salden

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

www.rivm.nl *De zorg voor morgen begint vandaag*

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

www.rivm.nl/en *Committed to health and sustainability*

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e; 10.2.e; Stikstof LNV
Onderwerp: FW: Concept antwoorden Kamervragen bruins e.a. over rekenmodellen (nav Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport)
Datum: maandag 22 juni 2020 16:43:12
Bijlagen: [Antwoorden Kamervragen Bruins e.a. rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport - concept 22-6-2020.docx](#)

10.2.e

Zie onderstaand verzoek van I&W. RIVM wordt een aantal keren genoemd. Zouden jullie op (zeer) korte termijn hiernaar kunnen kijken, een feitencheck willen doen?

Parallel zal ik het intern natuur (bij ons) nog even uitzetten.

Lukt dat op korte termijn?

Alvast dank.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB

Verzonden: maandag 22 juni 2020 13:31

Aan: 10.2.e)

CC: 10.2.e) 10.2.e)

Onderwerp: Concept antwoorden Kamervragen bruins e.a. over rekenmodellen (nav Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport)

Hoi 10.2.e

Ik kon 10.2.e telefonisch niet bereiken en in verband met de strakke planning stuur ik onderstaande verzoek daarom ook maar even aan jou toe. Het betreft antwoorden die graag vandaag/morgenochtend met RIVM worden afgestemd (loopt via LNV) en waar ook vanuit LNV nog naar moet worden gekeken.

Groet, 10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGB

Verzonden: maandag 22 juni 2020 12:29

Aan: 10.2.e @minlnv.nl>

CC: 10.2.e @minlnv 10.2.e) - BSK

10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Concept antwoorden Kamervragen bruins e.a. over rekenmodellen (nav Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport)

Hoi 10.2.e

Hierbij stuur ik je onze concept antwoorden op de vragen van Bruins e.a. over de rekenmodellen in AERIUS Calculator. Aanleiding voor deze vragen is dus het rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport), maar het zijn in feite meer algemene (inhoudelijke) vragen over het gebruik van SRM2 bij berekening van depositiebijdragen van wegverkeer.

Ik hoor graag jouw/jullie reactie en suggesties. Ik wil jou vragen of je deze concept antwoorden ook zsm kan doorsturen voor een reactie naar RIVM (het is zuiver omdat via jullie te lopen, net zoals bij eerdere Kamervragen is gedaan).

De ontwikkelingen van de afgelopen week en het geplande AO MIRT van donderdag a.s. hebben de druk om snel met antwoorden te komen vergroot. Ik wil je daarom vragen of jullie voor morgen (**dinsdag 22 juni**), **12:00 uur** kunnen reageren.

Het betreffen grotendeels technisch inhoudelijke vragen waarover vorige week (nav Hordijk/voorbereiding debat, en ook nav vragen van EenVandaag) al vergelijkbare teksten zijn afgestemd uitgewisseld met LNV. Ik hoop dat dit een snelle reactie van jullie op deze antwoorden mogelijk maakt.

Kun je me het laten weten als je de mail naar RIVM hebt doorgestuurd 10.2.e is jullie aanspreekpunt hiervoor bij RIVM?).

Dank! 10.2.e

06 10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]>@minlnv.nl>

Verzonden: woensdag 10 juni 2020 10:22

Aan: 10.2.e <[redacted]> - DGB 10.2.e <[redacted]>@minienw.nl>

cc: 10.2.e <[redacted]>@minlnv.nl>

Onderwerp: Re: Kamervragen over het verschil tussen SRM2 en OPS

10.2.e

Dank voor de snelle reactie en het overnemen van de vragen. Volgens mij heb jij eerder dergelijke vragen beantwoord, toch? 11.1

Mag direct naar 10.2.e <[redacted]>, met CC naar mij. Hij coördineert dat vanuit DGS.

Groet,

10.2.e

Op 10 jun. 2020 om 10:06 heeft 10.2.e <[redacted]> - DGB

10.2.e <[redacted]>@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi 10.2.e

Wij gaan aan de slag met de beantwoording en zullen de antwoorden met jullie afstemmen. De vragen zijn gekoppeld aan het rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport, maar betreffen m.i. meer algemene (inhoudelijke) vragen over het gebruik van SRM2 bij berekening van depositiebijdragen van wegverkeer.

Jij bent contactpersoon hiervoor bij LNV?

Groet! 10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]>@minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 15:50

Aan: 10.2.e <[redacted]> (WVL) <10.2.e <[redacted]>@rws.nl>; 10.2.e <[redacted]> - DGB

10.2.e <[redacted]>@minienw.nl>

cc: 10.2.e <[redacted]>@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]>

10.2.e <[redacted]>@minlnv.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: Kamervragen over het verschil tussen SRM2 en OPS

Hoi 10.2.e (en 10.2.e

Ik probeerde je net te bellen, maar je kunt waarschijnlijk nu niet opnemen. Daarom de vraag maar even per e-mail.

We hebben Kamervragen gekregen van de CU, D66 en GL over vliegveld Lelystad en dan met name over het verschil tussen SRM2 en OPS (zie bijlage). Er staat mij bij dat jullie al eerder hierover vragen van de Kamer hebben beantwoord. Aangezien het over Lelystad gaat, willen jullie bijgaande vragen beantwoorden? Zo niet, heb je voor ons dan de eerder gegeven antwoorden? Dan kunnen we daar gebruik van maken.

Graag een reactie.

Alvast dank.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]>@minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 15:18

Aan: 10.2.e <[redacted]>@minlnv.nl>

CC: Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: Het+rapport+Evaluatie+stikstofberekeningen+Lelystad+Airport+(advies+3456)+van+de+Commissie+voor+de+m.e.r.+d.d.+31+maart+2020

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u

niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e @minlnv.nl>
Verzonden: dinsdag 23 juni 2020 10:01
Aan: 10.2.e 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e
); 10.2.e ; 10.2.e) - HBJZ; 10.2.e
 10.2.e @minbzk.nl; 10.2.e); 10.2.e
 CD); 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
 - BD/DWJZ/JZW; 10.2.e @mindef.nl; 10.2.e @mindef.nl;
 10.2.e)
CC: Stikstof LNV; Stikstof LNV; Stikstof LNV; Stikstof LNV; Stikstof LNV
Onderwerp: RE: vraag aan juridisch kernteam, reactie graag uiterlijk dinsdag 23 juni 10 uur
Bijlagen: 20200614 20200614 br advies eindrapport adviescollege meten en berekenen
 stikstof [PRDF-3546137].pdf

Ha allemaal,

Voor de agenda voor morgen hebben we 1 bespreekpunt op verzoek van IPO: het advies van de LA meten en berekenen, zie bijlage. Wat is het standpunt van de juridische werkgroep over het advies van het college? Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/15/kamerbrief-eindadvies-adviescollege-meten-en-berekenen-stikstof>

Verder zal het overleg een half uurtje later beginnen vanwege ingelast overleg waar een deel van ons aanschuift.

Ik zal dit nog aanpassen in de WEBEX.

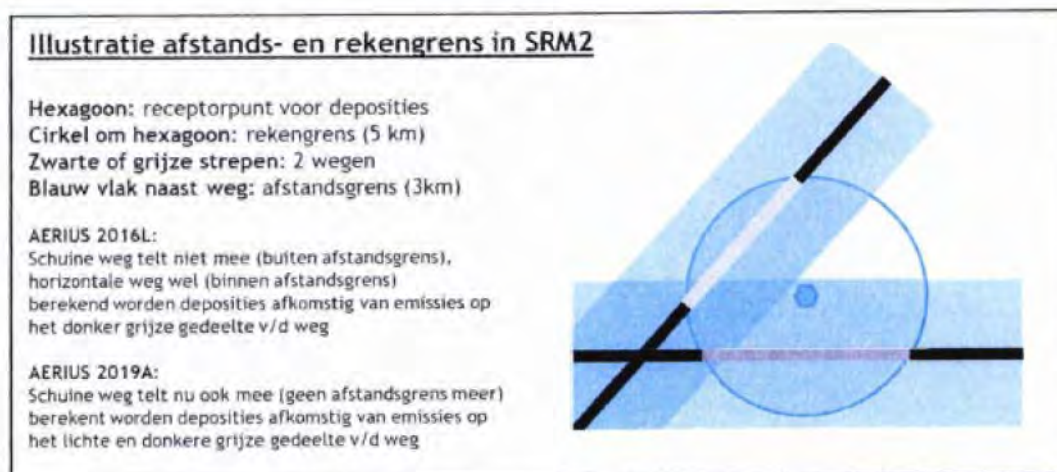
Groet, 10.2.e

buiten scope

Van: 10.2.e (WVL)
 Aan: 10.2.e) - DGB
 Onderwerp: check plaatje apollon
 Datum: dinsdag 23 juni 2020 13:24:18
 Bijlagen: image001.png

Hoi 10.2.e

Checkvraagje: Onderstaande figuur komt uit rapport Apollon dat bij aanvullend beroep Via15 is meegestuurd.
 11.1



Figuur 5.2: Illustratie verschillen tussen AERIUS 2016L (met afstands- en rekengrens) en AERIUS 2019A (alleen rekengrens)

10.2.e

Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving
 Afdeling Geluid, Lucht en Natuur
 Bezoekadres: Lange Kleiweg 34 | 2288 GK Rijswijk
 Postadres: Postbus 7007 | 2280 KA Rijswijk

M 06 10.2.e
 10.2.e @rws.nl

Werkdagen: ma t/m vr

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e | Pels Rijcken"
Onderwerp: RE: advies Hordijk irt Via15 (max rekenafstand)
Datum: dinsdag 23 juni 2020 21:07:35
Bijlagen: [Antwoord aan Jan Salden Vervandaag op vragen rapport Apollon juni 2020 Definitief.docx](#)

Hoi 10.2.e

Bij deze nog de reactie van RIVM nav het conceptrapport van Apollon over het niet geschikt zijn van SRM2.

Van: 10.2.e | Pels Rijcken
Verzonden: maandag 22 juni 2020 14:32
Aan: 10.2.e (WVL)
CC: 10.2.e) - HBJZ ; 10.2.e) - DGB ; 10.2.e) - BSK ; 10.2.e (WVL) ; 10.2.e (MN)
Onderwerp: Re: advies Hordijk irt Via15 (max rekenafstand)

Ik zou wel dat stuk van apollon willen ter voorbereiding :)

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 22 jun. 2020 om 14:13 heeft 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl> het volgende geschreven:

Apollon heeft blijkbaar vorige week ook een kritisch rapport over SRM2 opgesteld welke door eenVandaag naar RIVM is gestuurd voor commentaar. Die is vandaag naar ons doorgestuurd, de inhoud en impact wordt bestudeerd.

11.1

Van: 10.2.e | Pels Rijcken 10.2.e @pelsrijcken.nl>
Verzonden: maandag 22 juni 2020 13:52
Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
CC: 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (MN) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: Re: advies Hordijk irt Via15 (max rekenafstand)

Ha,

Dank. Waardevolle input. Ik stuur morgenochtend de meest actuele lijn voor woensdag rond.

11.1

10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 22 jun. 2020 om 12:29 heeft 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl> het volgende geschreven:

Beste Jan,

In je e-mail op 15 juni stel je de drie vragen:

- I. De commissie adviseert onder meer om de gelijkwaardigheid, transparantie en robuustheid van AERIUS te verbeteren door voor verkeer en (oa) landbouw hetzelfde model te gebruiken en een bronreceptormatrix te hanteren. Ook adviseren ze depositie niet op een hexagoon, maar op een cluster van hexagonen, ingedeeld naar habitatype, te berekenen. Is bij benadering aan te geven hoeveel tijd met een dergelijke aanpassing van Aerijs gemoeid zou zijn? RIVM heeft eerder in haar reactie aangegeven dat enkele aanbevelingen technisch gezien op niet al te lange termijn zijn te implementeren: gebruik van OPS ook voor wegverkeer en het berekenen van de KDW-overschrijding op een cluster van hexagonen waar deze dezelfde habitat hebben. Echter of dit juridisch houdbaar is en niet tot een toename van de onzekerheid in de resultaten leidt moet vooraf worden uitgezocht. Dit zal leidend zijn in de doorlooptijd voor een eventuele implementatie.

Veel complexer en principiëler is het rekenen via een bronreceptormatrix. Hier of of heel veel detail (en dus nauwkeurigheid) in de invoergegevens verloren of er moet een dermate complexe sourcereceptormatrix gemaakt worden dat deze de transparantie schaadt. RIVM gaat hierover graag in contact met de leden van de cie Hordijk. Ook hierop heeft het RIVM eerder gereageerd (zie <https://www.rivm.nl/nieuws/reactie-op-eindadvies-adviescollege-met-en-en-berekenen-stikstof>)

- II. Verder stuur ik je een rapport toe dat door Sieward Nijhuis, lid van de klankbordgroep van de commissie Hordijk, is opgesteld (zie bijlage), aan de commissie beschikbaar is gesteld en ingaat op de verschillen tussen SRM2 en OPS. Zouden jullie op dit rapport en de door Nijhuis aangedragen verklaringen voor de verschillende rekenuitkomsten kunnen reageren?

In het algemeen geldt dat de wijze waarop de verspreiding van emissies in SRM2 is gemodelleerd anders is dan de wijze waarop dat in OPS gebeurt. Beide modellen hebben een specifieke toepassing.

Zowel SRM2 als OPS zijn uitvoerig gevalideerd en op basis van een vergelijking van de uitkomsten van deze twee modellen kan niet worden geconcludeerd of SRM2 een onderschatting geeft van de deposities, of dat OPS een overschatting geeft.

Er is bij de ontwikkeling van AERIUS Calculator voor gekozen om wegverkeer te berekenen met SRM2 omdat de modellering in SRM2 gericht is op de lokale verspreiding van emissies van wegverkeer op buiten-stedelijke wegen en rekening houdt met de invloed van specifieke wegkenmerken op de verspreiding, zoals de hoogte- en diepteligging van de weg en de aanwezigheid van geluidsschermen. OPS is ontwikkeld voor het beschrijven van de verspreiding van emissies vanuit een stationaire bron met een verticale uitstoot. SRM2 is beter geschikt voor project-specifieke berekeningen van wegverkeer dan OPS.

De keuze om wegverkeer in AERIUS Calculator met SRM2 door te rekenen zorgt daarom voor nauwkeurige resultaten en minder onzekerheden. Het zorgt ook voor consistentie tussen de berekening voor het beleidsterrein luchtkwaliteit (waarvoor ook SRM2 wordt gebruikt) en die voor stikstof

De aangedragen redenen voor de verschillen zijn bekend. Deze verschillen zijn goed uitlegbaar en leiden niet tot een andere conclusie over de geschiktheid van gebruik van SRM2 in AERIUS Calculator voor project-specifieke berekeningen voor wegverkeer. Het rapport noemt zeven redenen waardoor de verschillen tussen de uitkomsten van OPS en SRM2 voor de bijdrage van het wegverkeer kunnen worden verklaard.

Het rapport noemt 7 redenen waarom de depositie verschilt:

- 1) Rekengrens van 5 km bij SRM2. Het verschil in de berekende deposities tussen SRM2 en OPS dat Apollon constateert, komt omdat bij de OPS berekening de deposities buiten 5 kilometer van de weg zijn meegenomen, en bij SRM2 de deposities tot 5 km van de weg zijn berekend. Het hanteren van een maximale rekenafstand van 5 kilometer in SRM2 is een beleidskeuze bij het berekenen van een projectbijdrage. De overweging hierbij is dat de bijdrage op enkele kilometers van de weg op het detailniveau van een hectare niet meer betekenisvol te herleiden is naar een individueel project. Ook in de technische beschrijving van SRM2 van het RIVM is aangegeven dat voor wegverkeer op basis van SRM2 niet tot willekeurig grote afstanden mag worden gerekend. Door uit te gaan van een maximale rekenafstand van 5 km bij de doorrekening van individuele projecten, wordt hieraan invulling gegeven in AERIUS Calculator. Bij de implementatie van SRM2 in AERIUS Calculator is aangesloten op de maximale rekenafstand die ook wordt gehanteerd in de NSL Rekentool die wordt gebruikt voor projectspecifieke berekeningen van de luchtkwaliteit. De maximale rekenafstand geldt bij projectspecifieke berekeningen. Voor het vaststellen van de bijdrage van wegverkeer aan de totale landelijke deposities wordt wel landsdekkend gerekend. Dat is mogelijk, omdat de bijdragen dan niet herleidbaar hoeven te zijn tot een specifiek project. Dit verklaart het grootste deel van de verschillen die in het rapport van Apollon worden geconstateerd (80 tot 90% van de cumulatieve N-depositie vindt buiten de 5 km plaats).
- 2) Rekengrens op basis van de wegsegmenten: implementatiekeuze met gering effect. Dit draagt bij aan concentratieverschil tussen SRM2 en OPS. Naarmate de afstand tot de weg toeneemt, brengt SRM2 een steeds korter gedeelte van de weg in rekening. Dit werkt in AERIUS-natuur en AERIUS-lucht op gelijke wijze. Echter, in AERIUS kan ervoor gekozen worden een OPSroad bijdrage te berekenen. Dit is complementair aan SRM2 en compenseert dat de SRM2 bijdrage met toenemende afstand tot de weg op minder wegsegmenten is gebaseerd.
- 3) Droge depositie: SRM2 brengt alleen de droge depositie in rekening. Dit is een implementatiekeuze: de bijdrage van natte depositie is -toen de effectieve depositie snelheden ten behoeve van SRM2 bijdrages vastgesteld werden – verwaarloosd, omdat deze op lokale schaal erg gering is ten opzichte van de droge depositie. Deze keuze is gemaakt in vergelijkbare modellen zoals Pluimsnelweg, VLW als AERIUS. De verhouding tussen de natte en droge depositie neemt feitelijk toe met de afstand tot de weg. In de wijze waarop de effectieve depositiesnelheid in de huidige AERIUS is geïmplementeerd is de natte depositie ongeveer 5% van de droge depositie. De afstand tot de bronnen is in de huidige methode voor het afleiden van de effectieve depositiesnelheid groter dan in de oorspronkelijke methode, wat ook leidt tot een groter aandeel van de natte depositie dan in de oorspronkelijk methode.
- 4) Onterechte toepassing van source depletion. In SRM2 is de source depletion een parametrisatie van de source depletion in OPS. De NO₂-concentratie wordt -gegeven de afstand tot de bron- vermenigvuldigd met een factor. In deze methode vindt eerst de berekening van

de niet-gedeplete NO₂-concentratie plaats en vervolgens de depletie. We zien niet in hoe hier een onterechte verlaging ontstaat.

5) Lagere concentraties in SRM2.

De keuze is gemaakt om depositiebijdrage van autowegen te berekenen middels SRM2 concentratie in combinatie met OPS depositiesnelheid. Deze keuze berust er onder andere op dat de wegenbijdrage van SRM2 -nabij de weg- beter is gekalibreerd en gevalideerd dan die van OPS. Hierdoor ontstaan beperkt verschillen. Daarnaast houdt het OPS model geen rekening met de verkeers-geïnduceerde turbulentie en effecten van geluidsschermen, wat ook tot verschil leidt.

6) Verskil in uitgangspunten berekening depositiebijdrage project en landelijke snelheidsmaatregel.

De door de snelheidsmaatregel verkregen depositieruimte is berekend met een combinatie van SRM2 (tot 5 km) en OPS (verder dan 5 km). Dit is een beleidskeuze, die mogelijk is omdat de depositieruimte niet herleidbaar hoeft te zijn tot een specifiek traject. Van deze ruimte is 70% beschikbaar gesteld voor woningbouw- en 7 MIRT projecten. Voor de woningbouw- en MIRT-projecten wordt de bijdrage van het wegverkeer met SRM2 berekend tot 5 kilometer van de weg. De verschillen in methode zijn inherent aan verschillen in detailniveau waarop een betekenisvolle uitspraak kan worden gedaan over enerzijds de effecten van een landelijke maatregel op veel wegen en anderzijds de depositiebijdrage van een individueel project, zoals een wegenproject of een woningbouwplan. Depositie in SRM2 wordt berekend op basis van de NO₂ concentratie

7) De effectieve depositiesnelheid is in OPS berekend door de depositie te delen op de NO_x-concentratie. De SRM2 depositie wordt echter berekend door de effectieve depositiesnelheid te vermenigvuldigen met de NO₂ concentratie

In OPS heeft de NO₂/NO_x concentratieratio geen relatie met de afstand tot de weg. In werkelijkheid zal die ratio dicht bij de weg laag zijn en met de afstand tot de weg toenemen. Dicht bij de weg zal OPS daarom een te grote depositie bereken (door het overschatte aandeel NO₂ in NO_x). In de vertaling van OPS-depositie naar SRM2-depositie via effectieve depositie zal dat leiden tot een overschatting de NO_x depositie.

In een eerdere studie (memo 2014, Sauter) wordt bevestigd dat schalen met de NO_x-concentratie uit SRM2 leidt tot een te hoge NO_x depositie. Tevens is vastgesteld dat deze overschatting in benadering gecompenseerd kan worden door niet te schalen met de NO_x-concentratie uit SRM2 maar de NO₂-concentratie uit SRM2. Deze keuze heeft vervolgens ook een wetenschappelijke review van TNO (en RHDHV) doorstaan waar expliciet vragen zijn gesteld over deze keuze.

In het licht van de adviezen van de commissie Hordijk zullen verschillende gemaakte keuzes in de modellering, mogelijk ook deze, waarschijnlijk opnieuw onder de loep worden genomen, op basis van voortschrijdende inzichten.

III. Eerder noemde ik in ons telefoongesprek Gerard Cats. Hij heeft in 2017 bij TNO en in december 2019 bij RIVM verschillen in uitkomsten tussen SRM2 en OPS per e-mail aangekaart. Wat is daar destijds mee gebeurd? En waarom is door de Commissie Mer in het recente advies over stikstofdepositieberekeningen rond Lelystad Airport toch geadviseerd SRM2 te gebruiken voor het berekenen van deposities van wegverkeer?

De heer Cats heeft reactie gehad van het RIVM. Voor het veranderen van de modellering is eerst afstemming en onderzoek nodig om een berekeningsmethode te wijzigen. Tot die tijd wordt de vigerende methode en gebruikt, en daarom is ook voor de Lelystad berekeningen het SRM2 model toegepast.

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e | Pels Rijcken"; 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)
Cc: 10.2.e) - HBJZ; 10.2.e (ON); 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: RE: ViA15
Datum: dinsdag 23 juni 2020 16:49:41
Bijlagen: [Notitie PRDE-3564335_10.2.e.docx](#)

Hoi 10.2.e

Bij deze de opmerkingen van CD/WVL.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e | Pels Rijcken
Verzonden: dinsdag 23 juni 2020 12:58
Aan: 10.2.e (WVL); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)
CC: 10.2.e) - HBJZ; 10.2.e (ON); 10.2.e
Onderwerp: ViA15

Voor de zitting van morgen inzake natuur heb ik voor de 500 mvt/etm en de 5 km de lijn op papier geprobeerd te zetten. Wij mogen niet pleiten, maar dit zijn volgens mij de argumenten.

Zouden jullie er nog naar willen kijken? Op of aanmerkingen kunnen et wijzigingen bijhouden erin of telefonisch.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

10.2.e | Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. | Bezuidenhoutseweg 57 |
 Postbus 11756, 2502 AT Den Haag | +31 10.2.e | +31 10.2.e | 10.2.e @pelsrijcken.nl |
www.pelsrijcken.nl |
 Printen, echt nodig?

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Het bericht kan vertrouwelijke informatie bevatten waarvoor het beroepsgeheim van advocaat of notaris geldt. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de afzender te informeren. Alle werkzaamheden worden verricht op grond van een overeenkomst van opdracht als bedoeld in artikel 7:400 van het Burgerlijk Wetboek met de naamloze vennootschap Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het Handelsregister onder nr. 27283716. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie rechtbank Den Haag onder nr. 19/2015. Daarin is een aansprakelijkheidsbeperking opgenomen. De algemene voorwaarden zijn te raadplegen op www.pelsrijcken.nl/algemene-voorwaarden en worden op verzoek langs elektronische weg of op andere wijze kosteloos aan u toegezonden.

This message is solely intended for the addressee and may contain information that is confidential and legally privileged. If you are not the intended recipient please notify the sender immediately and delete this message. All our services are performed by virtue of an agreement for the supply of services as referred to in Section 7:400 of the Dutch Civil Code between Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. and the client. Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. is a public limited company that is based in The Hague and registered with the Chamber of Commerce Haaglanden under number 27283716. All services provided are subject to our general terms and conditions which include a limitation of liability clause and are deposited with the District Court of The Hague under number 19/2015. Our general terms and conditions can be found on our website www.pelsrijcken.nl/en/general-terms-and-conditions and upon request we will provide you with a copy, free of charge.

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e)-HBJZ
Onderwerp: RE: Zitting RvS ViA15 en Eenvandaag
Datum: donderdag 25 juni 2020 08:44:36

Dank, en veel succes nog vandaag!

Van: 10.2.e) - HBJZ
Verzonden: woensdag 24 juni 2020 22:11
Aan: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: Zitting RvS ViA15 en Eenvandaag

Ha 10.2.e

Zie onderstaand bericht. Ik heb daarnaast wat zaken telefonisch met 10.2.e besproken. Fijne avond en dank voor je aanwezigheid vandaag.

Mvg 10.2.e

Van: 10.2.e) - HBJZ
Verzonden: woensdag 24 juni 2020 22:09
Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMO
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGMO
 10.2.e @minienw.nl>
CC: Jurgens, G. (Gijs) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Zitting RvS ViA15 en Eenvandaag

10.2.e 10.2.e 10.2.e

Vandaag derde dag zitting ViA15 geweest. Op de agenda stond o.a. de 5 km-afbakening en daarmee ook gebruik SRM2 irt advies cie Hordijk. 10.2.e (La) had in afstemming met IenW/RWS een reactie voorbereid om uit te spreken op de zitting. De spreektekst is bijgevoegd en integraal voorgelezen. Vanwege de omvang vroeg de Voorzitter of er een kopie kon worden gemaakt voor de griffie. Dat hebben we toegestaan, maar daarmee is dit stuk ook gedeeld met de appellanten, waaronder GNMF en Appolon. Dit betekent enerzijds dat dit stuk openbaar gemaakt zal worden en mogelijk gebruikt wordt voor doeleinden buiten de zitting (media, kamervragen, etc.). 11.1

(Het stuk sluit aan bij eerdere reacties en de informatie richting Jan Salden.)

Morgen laatste dag zitting en dan wachten op uitspraak. Deze zal niet binnen 6 en 12 weken daar zijn. 11.1

11.1

Mvg 10.2.e

Van: 10.2.e) - BSK
Aan: 10.2.e) - DGB; 10.2.e) - DGMo
Onderwerp: FW: Verzoek zsm check op nota inz SRM2 en OPS
Datum: vrijdag 26 juni 2020 10:39:47
Bijlagen: [DOMUS-20179322-v1-Informatieve nota verschil behandeling verkeer bij stikstof berekening nav 1 vandaag versie 16.27](#) ¹⁰²⁴
[.docx](#)

11.1

Van: 10.2.e @rivm.nl>
Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 10:16
Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minlnv.nl
CC: 10.2.e @minlnv.nl; 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @rivm.nl
Onderwerp: RE: Verzoek zsm check op nota inz SRM2 en OPS

Dag 10.2.e,

Vanuit het RIVM herkennen wij het commentaar van 10.2.e goed.

We willen wel benadrukken dat er naast de beleidskeuzes het RIVM een eigenstandige wetenschappelijke verantwoordelijkheid heeft. Daarom heeft 10.2.e ook een punt dat het te makkelijk is van het RIVM om het weg te zetten als alleen een beleidskeuze. Vanuit onze wetenschappelijk oordeel vinden wij SRM2 gebruik nauwkeuriger. Wij vonden een afkapgrens van een aantal kilometer ook wetenschappelijk te verantwoorden, maar het is wel in een beleidsdiscussie ontstaan. 11.1

11.1

We hebben eerder gezegd dat we blijven door ontwikkelen aan het instrumentarium van AERIUS. 11.1

Bijgevoegd nog een aantal tekstuele opmerkingen van mijn collega 10.2.e .

10.2.e

10.2.e

RIVM, MIL/SPA, Bilthoven

+31-€10.2.e

10.2.e @rivm.nl

Van: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 09:14
Aan: 10.2.e @minlnv.nl
CC: 10.2.e @minlnv.nl; 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Verzoek zsm check op nota inz SRM2 en OPS

Beste 10.2.e

Hierbij onze aanvullingen.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

Verzonden: donderdag 25 juni 2020 17:05

Aan: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@rivm.nl>

10.2.e <[redacted]@rivm.nl>; 10.2.e <[redacted]> - DGMo 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>

CC: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: Verzoek zsm check op nota inz SRM2 en OPS

Beste allen,

10.2.e en ik zijn vanmiddag gevraagd om op basis van de reeds beschikbare informatie (QA's debat, reactie vragen 1Vandaag etc) een informatieve nota te maken voor MinLNV.

Om de tas morgen te kunnen halen vernemen we graag voor 10:00 uur morgenochtend of de nota wat jullie betreft in orde is. Zoals gezegd staat er geen nieuwe info in.

Een erg korte reactietijd, excuses daarvoor. Hopelijk lukt het.
Graag reactie naar zowel 10.2.e als mijzelf.

Veel dank alvast!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
0€10.2.e

10.2.e
0€10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

www.rivm.nl De zorg voor morgen begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message

was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2.e (CD)
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e)- DGMO; 10.2.e)- HBZ
Cc: 10.2.e (WVL); 10.2.e)- DGB; 10.2.e (WVL); 10.2.e (BS); 10.2.e (BS); 10.2.e (CD)
Onderwerp: Commissie MER A4 Hordijk verwijzing
Datum: maandag 29 juni 2020 15:32:26

Beste allen,

Ter info. Onlangs heeft de Commissie MER advies uitgebracht over A4 Haaglanden – N14. Dit advies is inmiddels openbaar. <https://www.commissiemer.nl/adviezen/3450>

Enkele passages, waarvoor aandacht nodig is richting TB:

In de Passende beoordeling voor stikstofdepositie staat dat het plan op de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal, Solleveld & Kapittelduinen een kleine invloed heeft: **0,01 tot 0,02 mol/ha/jr** op enkele habitattypen.

Uit AERIUS blijkt dat de beperkte toenames stikstofdepositie worden veroorzaakt door de dichterbij gelegen, toeleidende wegvakken en alleen optreden aan de oostelijke randen van de Natura 2000-gebieden. Omdat de A4 Haaglanden – N14 op meer dan 5 kilometer van de omliggende stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ligt, **worden in AERIUS geen effecten van de A4 zelf en van de bouwactiviteiten tijdens de aanlegfase berekend. Dit is gebaseerd op het afstandscriterium voor wegverkeer (5 km links en rechts van de weg).**

De **Commissie Hordijk** heeft onlangs geconstateerd dat er onzekerheden zijn in AERIUS-berekeningen en beveelt aan om het afstandscriterium voor wegen te laten vervallen, omdat niet te beargumenteren is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel. Dit zou voor dit **plan kunnen betekenen dat de stikstofdepositie hoger uitvalt dan nu is berekend.**

[...]

Het MER geeft hiermee **nog niet de volledige onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen.** Het MER bevat daardoor op dit moment geen uitvoerbaar alternatief. Het is aan het bevoegd gezag om binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving tot een adequate oplossing te komen. De Commissie adviseert om rekening te houden met de kanttekeningen bij de rekenmethoden waardoor de stikstofdepositie mogelijk hoger kan uitvallen dan nu berekend is. Daarnaast adviseert ze om aan te tonen dat de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet aangetast wordt door in te gaan op de huidige staat van instandhouding.

Weten jullie ervan.

Met groet,

10.2.e

10.2.e

.....

Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

.....
M 06 10.2.e
10.2.e @rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e (CD)
 Verzonden: dinsdag 30 juni 2020 10:37
 Aan: 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)
 CC: 10.2.e (CD)
 Onderwerp: RE: concept advies Cie mer OTB A4 Haaglanden

Hi 10.2.e

Tbv de zitting Via15 heeft WVL een tekstje opgesteld nav het advies van Hordijk, hierin staan aanknopingspunten voor een reactie op het advies van de Cie MER. Zie hieronder.

Kritiek Commissie Hordijk

11.1
 [Redacted text block]

[Redacted text block]

11.1
 [Redacted text block]

11.1
 [Redacted text block]

We wachten op dit moment nog op reactie van LNV op het advies.

Grt, 10.2.e

Van: 10.2.e (CD)
 Verzonden: maandag 29 juni 2020 15:51
 Aan: 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)
 Onderwerp: RE: concept advies Cie mer OTB A4 Haaglanden

Yes, top de snelle reactie. Heb e.a. ingepland met 10.2.e Fijn dat we dit kunnen oppakken.

Groet,

10.2.e

Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

M 06 10.2.e

10.2.e @rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Vrijdag is mijn vaste vrije dag.

Van: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Verzonden: maandag 29 juni 2020 15:27

Aan: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: concept advies Cie mer OTB A4 Haaglanden

Ha allen,

Ik zie op website Cie MER dat dit advies inmiddels openbaar is. <https://www.commissiemer.nl/adviezen/3450>

Enkele passages:

Uit AERIUS blijkt dat de beperkte toenames stikstofdepositie worden veroorzaakt door de dichterbij gelegen, toeleidende wegvakken en alleen optreden aan de oostelijke randen van de Natura 2000-gebieden. Omdat de A4 Haaglanden – N14 op meer dan 5 kilometer van de omliggende stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ligt, **worden in AERIUS geen effecten van de A4 zelf en van de bouwactiviteiten tijdens de aanlegfase berekend. Dit is gebaseerd op het afstandscriterium voor wegverkeer (5 km links en rechts van de weg).**

De **Commissie Hordijk** heeft onlangs geconstateerd dat er onzekerheden zijn in AERIUS-berekeningen en beveelt aan om het afstandscriterium voor wegen te laten vervallen, omdat niet te beargumenteren is waarom voor stalen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel. Dit zou voor dit plan kunnen betekenen dat de stikstofdepositie hoger uitvalt dan nu is berekend.

[...]

Het MER geeft hiermee **nog niet de volledige onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen.** Het MER bevat daardoor op dit moment geen uitvoerbaar alternatief. Het is aan het bevoegd gezag om binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving tot een adequate oplossing te komen. De Commissie adviseert om rekening te houden met de kanttekeningen bij de rekenmethoden waardoor de stikstofdepositie mogelijk hoger kan uitvallen dan nu berekend is. Daarnaast adviseert ze om aan te tonen dat de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet aangetast wordt door in te gaan op de huidige staat van instandhouding.

Heel fijn wanneer ^{10.2.e} mee kan kijken met het project en eens dat wenselijk is dat cluster natuur meekijkt met project overstijgende elementen.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Verzonden: maandag 29 juni 2020 14:08

Aan: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: concept advies Cie mer OTB A4 Haaglanden

Hi 10.2.e

Ik stel voor dat je mijn naam doorgeeft; 10.2.e is erg druk met het Haagse op dit moment. Morgen ben ik bereikbaar.

Miss een skype-gesprek plannen met 10.2.e 10.2.e jij en ik?

Grt, 10.2.e

Van: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Verzonden: maandag 29 juni 2020 10:36

Aan: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: concept advies Cie mer OTB A4 Haaglanden

Ha 10.2.e

Ik heb bij het project aangegeven dat het belangrijk is om dit goed met ons af te stemmen.

Maar tot nu toe is de reactie vanuit het natuurcluster dat er geen capaciteit is om mee te kijken. Ik vind het op dit moment voor het project en de projectoverstijgende lijn prettig als je wel aanhaakt.

Kan ik aan 10.2.e en 10.2.e laten weten dat ze met hun stikstofvragen bij je terecht kunnen?

Groet,

10.2.e

.....
Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

.....
M 06 10.2.e
10.2.e @rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Vrijdag is mijn vaste vrije dag.

Van: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 14:33

Aan: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: concept advies Cie mer OTB A4 Haaglanden

Ha cluster,

Vooralsnog is geen ruimte gereserveerd binnen het stikstofregistratiesysteem voor de A4. 11.1

11.1 . @10.2.e wordt jij betrokken bij een reactie namens RWS?

- 11.1

11.1

11.1 [Redacted]

Met groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e (CD) <10.2.e @rws.nl>

Verzonden: maandag 22 juni 2020 14:19

Aan: 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl;

Onderwerp: concept advies Cie mer OTB A4 Haaglanden

Ha allen,

Ik deel hierbij ter info graag het conceptadvies van de Cie mer bij het OTB Haaglanden.

Interessant:

- 11.1 [Redacted]

Groet,

10.2.e

Rijkswaterstaat Corporate Dienst
Bestuurlijk Juridische Zaken en Vastgoed | Expertise
Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht
Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

M 06 10.2.e
10.2.e @rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Vrijdag is mijn vaste vrije dag.

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e (CD)
Verzonden: woensdag 1 juli 2020 15:58
Aan: 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD)
Onderwerp: terugmelding zitting VIA15

Ha allen,

Gisteren in het cluster bespraken we de zitting van de VIA15. Hier de terugmelding van HBJZ over de zitting zoals deze in de nota aan de Minister staat.

Groet,

10.2.e

Terugmelding HBJZ/Landsadvocaat zitting RvS TB VIA15

" Van 22 juni t/m 25 juni heeft de Raad van State de beroepen tegen het Tracébesluit VIA15 ter zitting behandeld. Uit het verloop van de zitting kan niet worden afgeleid of de einduitspraak positief of negatief zal uitvallen. Voorts dient rekening te worden gehouden met het gegeven dat de RvS tot het oordeel kan komen dat er sprake is van een gebrek dat hersteld dient te worden, hetgeen tot verdere vertraging kan leiden en daarmee onzekerheid over de uitkomst van de procedure.

De RvS heeft in ieder geval laten weten dat een uitspraak binnen 6 weken niet haalbaar is en dat ze er naar streven om binnen 12 weken uitspraak te doen. De termijnen van 6 weken zijn termijnen van orde en de Raad van State kan deze termijnen, afhankelijk van de omvang en complexiteit van de zaak, zelf verlengen.

De onderwerpen waarover uitvoerig toelichting is gevraagd hadden veelal betrekking op de tracékeuze, de keuze voor brug in plaats van een tunnel en veel natuur gerelateerde onderwerpen. Eén daarvan betrof de snelheidsverlaging op de A50. Er worden kritische vragen gesteld hoe zeker het is dat als gevolg van deze maatregel de toename van verkeer op het Natura2000-gebied als gevolg van het project VIA15 uitblijft. Indachtig de jurisprudentie van de RvS worden hoge eisen gesteld aan de zekerstelling dat de maatregel effectief zal zijn. Dit aspect werd mede in verband gebracht met de generieke snelheidsverlaging waardoor bestreden werd dat de effectiviteit al verdwenen is voordat het TB is uitgevoerd.

Één van de meest kritische onderwerpen is de wijze waarop in het kader van wegprojecten de stikstofdepositie wordt berekend. Voor het bepalen van de verspreiding van stikstofdepositie met Aerius wordt SRM2 toegepast. Dit model rekent niet verder dan 5 kilometer aan weerszijde van de weg. Ter zitting konden appellanten dankbaar gebruik maken van het Eindadvies van de Commissie Hordijk dat een week voor de zitting is aangeboden aan de minister van LNV en dat nog van een appreciatie moet worden voorzien. In dit advies concludeert de Commissie dat Aerius niet geschikt is voor toestemmingverlening en uit ze bovendien kritiek op het toepassen van SRM2 voor wegen omdat dit model niet verder rekent dan 5 km terwijl stikstof zich over grote afstanden deponiert. Er is uitgebreid verweer gevoerd en namens de minister is verdedigd dat SRM2 de juiste basis biedt voor de depositieberekening met de Aerius Calculator, inclusief de begrenzing op 5 km rond de weg omdat daarbuiten de deposities niet zijn te herleiden naar de verkeersbron en dan niet als projecteffect gezien kunnen worden. Het is ongewis hoe de RvS dit zal beoordelen.

In het geval de RvS van oordeel is dat Aerius/SRM2 niet kan dienen als basis voor stikstofberekeningen zal dit niet alleen zeer nadelige consequenties hebben voor het TB VIA15, maar ook voor andere (in voorbereiding zijnde) tracébesluiten, zoals de Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken."

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e @bij12.nl; 10.2.e
Onderwerp: RE: [JIRA] Updates for AER-2068: Vraag over SRM2 i.r.t OPS
Datum: woensdag 8 juli 2020 13:49:42
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Dag 10.2.e

Zie onder in groen mijn tekstvoorstellen, deze zijn in overeenstemming met eerdere antwoorden die het RIVM heeft gegeven op vragen (van o.a. 1vandaag)

Twee vragen nog:

- Is dit afgestemd met 10.2.e Ik begrijp dat 10.2.e samen met IenW werkt aan Q&A's over dit onderwerp. Lijkt me daarom goed als hij er ook naar kijkt.
- Betreft dit beantwoording van vragen die zijn binnengekomen via de Helpdesk? Kun je iets zeggen van wie deze afkomstig zijn?

Groet,

10.2.e

Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving

Afdeling Geluid, Lucht en Natuur
 Bezoekadres: Lange Kleiweg 34 | 2288 GK Rijswijk
 Postadres: Postbus 7007 | 2280 KA Rijswijk

M 10.2.e
 10.2.e @rws.nl

Werkdagen: ma t/m vr

Van: 10.2.e @bij12.nl>

Verzonden: woensdag 8 juli 2020 11:08

Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>

CC: 10.2.e @bij12.nl>; 10.2.e

10.2.e @bij12.nl>; 10.2.e @bij12.nl>

Onderwerp: FW: [JIRA] Updates for AER-2068: Vraag over SRM2 i.r.t OPS

Dag 10.2.e,

Voor de beantwoording op onderstaande vraag, is een antwoord geformuleerd door het RIVM (helemaal onderaan).

Op basis van interne reacties heb ik deze antwoorden aangepast (o.a. geel gearceerd). Hebben jullie nog opmerkingen/aanpasspunten voor onderstaande formulering van de antwoorden?

Ik zie jullie reactie graag tegemoet,

Met vriendelijke groet,

10.2.e

11.1



11.1

Van: 10.2.e (Jira) <no-reply@rivm.nl>

Verzonden: woensdag 24 juni 2020 16:05

Aan: 10.2.e @bij12.nl>

Onderwerp: [JIRA] Updates for AER-2068: Vraag over SRM2 i.r.t OPS

There is 1 comment.

[AERIUS](#) / [AER-2068](#) HELPDESK OPGEPAKT

Vraag over SRM2 i.r.t OPS

[View issue](#) · [Add comment](#)

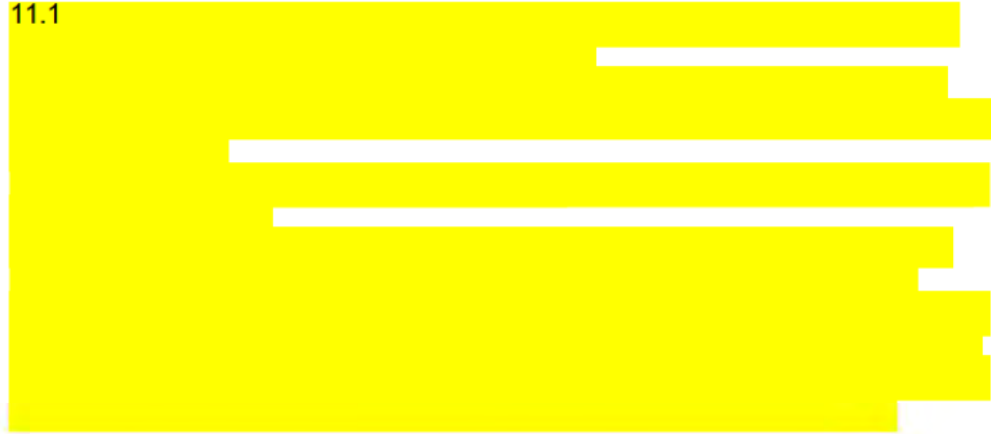
1 comment

 **10.2.e** on 24/Jun/20 3:51 PM

11.1

[Redacted comment content]

11.1



This message was sent by Atlassian Jira (v8.5.1#805001-sha1:c5b54a7)

Jira is improving email notifications, [share your feedback!](#)

Get Jira notifications on your phone! Download the Jira Server app for [Android](#) or [iOS](#).

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e () - BSK; 10.2.e () - HBJZ; 10.2.e () - HBJZ; 10.2.e (CD);
 10.2.e (CD); 10.2.e () - HBJZ
Cc: 10.2.e () - DGB; 10.2.e (WVL); Jurgens, G. (Gijs) - HBJZ; 10.2.e (CD)
Onderwerp: RE: Namen deelnemers overleg korte termijn acties ihkv follow up cie. Hordijk
Datum: woensdag 15 juli 2020 15:05:01

Hoi 10.2.e

Ik wil hier vanuit ecologie wel graag aan deelnemen.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e () - BSK

Verzonden: woensdag 15 juli 2020 08:12

Aan: 10.2.e () - HBJZ; 10.2.e () - HBJZ; 10.2.e (WVL); 10.2.e (CD); 10.2.e (CD); 10.2.e () - HBJZ

CC: 10.2.e () - DGB; 10.2.e (WVL); Jurgens, G. (Gijs) - HBJZ; 10.2.e (CD)

Onderwerp: FW: Namen deelnemers overleg korte termijn acties ihkv follow up cie. Hordijk

Dag collega's,

Deze zomer gaat gewerkt worden aan de kabinetsreactie op Hordijk. We gaan met een werkgroepje aan de slag met de kwesties over het detailniveau van rekenen (op haxagoon/hectareniveau of meer geaggregeerd), de rekenkundige afkap (nu: 0,005), SRM2 en OPS (of en hoe meer gelijkwaardig doorrekenen van verschillende sectoren: ivm de maximale rekenafstand voor wegverkeer).

Het idee is om niet alleen modeltechnische kennis te benutten, maar ook ecologische en juridische. 11.1

..)

Ik weet dat WVL en CD deze zomer druk zijn met de toetsing van Ring Utrecht en het is natuurlijk vakantieperiode, maar het lijkt me van belang dat er ook een jurist en ecoloog van IenW betrokken is. 11.1

..

Wie van jullie kunnen en willen meedenken?

Het is overigens niet zo dat er deze zomer al helemaal uitgekristalliseerd moet zijn hoe we op deze onderwerpen verder gaan, 11.1

Groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @minlnv.nl>

Datum: dinsdag 14 jul. 2020 6:53 PM

Aan: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>
- BSK 10.2.e <[redacted]@minienw.nl>, 10.2.e <[redacted]@bij12.nl>, 10.2.e <[redacted]@rivm.nl>

Kopie: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>
Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>, 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

Onderwerp: Namen deelnemers overleg korte termijn acties ihkv follow up cie. Hordijk

Allen,

Ik denk dat we de goede discussie te pakken hebben. En nu kijken of we stappen kunnen zetten!

Ik zou nog even naar de afvaardiging vanuit ons kijken. In eerste instantie zijn dat 10.2.e) en ik. 10.2.e weet het alleen nog niet, omdat hij nu nog op vakantie is,! De naam van 10.2.e werd ook genoemd, maar 10.2.e gaat binnenkort op vakantie en kan er dus nog even niet bij zijn.

Verder is ons advies om vanaf het begin af aan ook juristen te betrekken, zodat zij direct kunnen meedenken en ons kunnen helpen om het geheel juridisch houdbaar te laten zijn. Voor namen, zie onderstaande mail van 10.2.e Dan wel mogelijk een jurist van I&W die veel ervaring heeft met deze problematiek. Zie jij dat zitten 10.2.e En zo ja, heb jij wellicht een naam voor ons?

Wordt vervolgd.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 09:17

Aan: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

CC: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; Stikstof LNV <Stikstof@minlnv.nl>

Onderwerp: RE: concept-agenda - overleg opties doelgeschiktheid

Hoi allen,

Ik zou beginnen met het aanhaken van onze eigen juristen (en onderstaande optie dan ook aan hun voorleggen).

Ik denk hierbij aan 10.2.e en 10.2.e (natuurwetgeving) en de juristen bij DGS (o.l.v. 10.2.e).

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 09:09

Aan: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

CC: 10.2.e <[redacted]@minlnv.nl>

Onderwerp: RE: concept-agenda - overleg opties doelgeschiktheid

Dag allen,

N.a.v. punt 3 uit de e-mail van 10.2.e (uitbreiding poule van mensen) vroeg ik me af wat jullie

gedachten zijn over het maken van een afspraak met de EC over de interpretatie van het voorzorgsprincipe in de habitatrichtlijn (afdeling van 10.2.e?). Ik ben niet zo thuis in juridische aangelegenheden, maar wellicht is het mogelijk bepaalde inzichten/ mogelijke opties te bespreken met de EC zodat we hier 'aan de voorkant' rekening mee kunnen houden?

Groet, 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

- neemt, namelijk dat de rechter een streep zet door de vergunningen die zijn afgegeven:
 - o Advocaat Kaajan (gespecialiseerd in Natuurbeschermingsrecht): 'Dat lijkt me niet houdbaar. (...) Ik denk dat je je daarmee te rijk rekent en dus stikstofruimte op papier creëert die er feitelijk niet is. (...) Je moet de opbrengst van de 100km-regeling met hetzelfde model uitrekenen als de aanleg van nieuwe wegen. Je rekent nu op twee manieren, dat is niet consequent. Het is in die zin een dubbele boekhouding.' Kaajan geeft natuurorganisaties die de vergunningen voor de 7 infra-projecten aanvechten 'goede kansen'.
 - o Hoogleraar Natuurbeschermingsrecht Bastmeijer: 'Dit is meten met twee maten. (...) Het is al de vraag of de 30 procent die ten goede zou moeten komen aan de natuur voldoende is. Als dan ook nog de berekeningen niet kloppen, dan heb je een nog veel groter probleem.'
- Minister Van Nieuwenhuizen wilde niet voor de camera reageren. **Haar woordvoerder laat weten dat het kabinet na de zomer met een reactie komt op een rapport van de commissie-Hordijk**, die adviseerde de rekenmethode rond wegprojecten aan te passen.
- Vrijwel geen aandacht van andere nieuwssites voor het item.

Coalitiepartijen: VVD vindt dat de wegenprojecten door kunnen gaan; CDA, D66 en CU willen opheldering van de minister; D66 en CU stellen Kamervragen

- VVD-Kamerlid Dijkstra ziet geen beletsel om met de 7 wegprojecten door te gaan. 'Er zijn wel 150 grote infra-projecten die we willen uitvoeren, en dit zijn er slechts 7. (...) Het is doorberekend en er is ruimte voor. Er zal ongetwijfeld over geprocedeerd gaan worden, maar het is van belang dat we de knelpunten in onze wegen blijven aanpakken. Filerijden leidt alleen maar tot meer uitstoot, en dat is ook niet in het belang van de natuur.'
- CDA-Kamerlid Geurts wil opheldering van de minister: 'Als je me vraagt: is de manier waarop hier rond de wegen wordt gerekend uit te leggen aan de boeren? Dan zeg ik: nee, dat is het niet.'
- Volgens D66-Kamerlid Schonis heeft minister Van Nieuwenhuizen 'wat uit te leggen':
 - o 'Het lijkt erop dat door deze methode de overheid zich letterlijk rijk rekent voor eigen infra-projecten. (...) Dat wekt een soort schijn van bevoordeling. Dat moet kabinet zelf ook niet willen.'
 - o Mogelijk moeten de projecten 'on hold' worden gezet, vindt hij. 'Het moet zorgvuldig gebeuren en op het moment dat er vraagtekens zijn bij de rekenmethode waardoor je al kunt zien aankomen dat je bij de rechter niet je gelijk haalt, dan moet je natuurlijk pas op de plaats maken.'
 - o Schonis twittert: 'Zojuist met collega @StienekevdGraaf vragen gesteld! <https://t.co/x4lhvV95rd>'
- CU-Kamerlid Van der Graaf: 'Het lijkt me verstandig als de minister zich er van verzekert of deze projecten wel echt juridisch haalbaar zijn op deze manier.' Ook zij pleit voor een pas op de plaats.
- CU-Kamerlid Bruins: 'Kamervragen n.a.v. het bericht van @EenVandaag @jan_salden vandaag over stikstofberekeningen van het wegverkeer <https://t.co/unplS9PRfd> <https://t.co/keZOmRA0sx>'

GroenLinks: 'Kamervragen, en daarna debat'

- GL-Kamerlid Kröger: 'Met een dubbele stikstofboekhouding wil de minister snel door met de aanleg van zeven snelwegen. Niet uit te leggen aan de boeren, en juridisch zeer wankel. Onze motie hierover werd eerder door de coalitie nog weggestemd. Kamervragen, en daarna debat.'
- PvdD-Kamerlid Wassenberg: 'Wat een cliffhanger! Want de vorige list is terecht door hoogste rechtbank afgeschoten. En kabinet weigert nog steeds om echte maatregelen tegen #stikstofuitstoot te nemen, maar zoekt het in nieuwe trucs, nieuwe listen. Ben benieuwd wat jullie hebben ontdekt. Rechtbank kijkt mee!'

Kritische reacties van journalisten, usual suspects op het dossier Lelystad Airport en boeren/burgers

- Salden (journalist EenVandaag) geeft via Twitter een uitgebreide toelichting. Hij twittert onder meer:
 - o '#Stikstofboekhoudkunde voor gevorderden: Stap 1: Je draait de snelheidsverlaging weer terug (met 5 km-grens) Stap 2: Je voert hem weer in (zonder 5 km-grens, 30% komt ten goede aan natuur) Stap 3: Blijf stap 1 en 2 herhalen en het stikstofprobleem lost zich vanzelf op. <https://t.co/tL6145ABmQ>'
- Lukassen (journalist RTL Nieuws): 'Procederen is de enige manier om deze overheid - maar ook andere - in t gareel te houden. <https://t.co/4sYJofFvhO>'

- Columniste en hoogleraar sociale psychologie Vonk: 'Net als bij geluidsoverlast Schiphol heeft het kabinet ook voor wegverkeer een sjoemeltruc bedacht. Je kunt het niet anders noemen dan sjoemelen, of beter eigenlijk: de kluit belazeren'
- Ook diverse usual suspects op het dossier Lelystad Airport reageren kritisch en leggen de link met (stikstofberekeningen/'trucs' op) de diverse luchtvaartdossier (met name Lelystad Airport). Onder andere:
 - Leon Adegeest: 'Over rekenen met twee maten. Werkt ook andersom: Depositie wegverkeer veel te laag berekenen, zodat je met weinig moeite de toename kan compenseren vanuit andere sectoren. Dit is een smerig trucje wat ook bij extern salderen toegepast had kunnen worden, denk aan #LelystadAirport'
 - Stichting Red de Veluwe: 'Manipulatie van gegevens lijkt wel standaard werkwijze op ministerie. Advocaat: 'aanvechten zeer kansrijk' <https://t.co/NcK8cYnNiF>'
- Boeren en burgers op Twitter vinden dit 'niet uit te leggen' en hekelen het 'gesjoemel' en de 'rekentrucs' met stikstof door zowel Carola (LNV) als Cora (IenW).

Selectie nieuwssites:

- [EenVandaag: Rijk sjoemelt met berekening stikstof bij aanleg wegen](https://www.omroepflvland.nl) (omroepflvland.nl, 16-07 00:12)
- [Verbreding snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet](https://www.nporadio1.nl) (nporadio1.nl, 15-07 17:21)
- [Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet](https://www.eenvandaag.nl) (eenvandaag.avrotros.nl, 15-07 07:52)

Selectie radio en tv:

- [Kabinet sjoemelt met de uitstoot van stikstof bij de aanleg van wegen](https://www.npo.nl) (NPO 1, 15-07 18:19)
- [Kabinet gebruikt rekentruc om snelwegen te verbreden](https://www.npo.nl) (NPO Radio 1, 15-07 16:09)

Selectie tweets:

Landelijke politiek



@WassenbergFrank (Frank Wassenberg)

TK PvdD
5212 Volgers

- Wat een cliffhanger! Want de vorige list is terecht door hoogste rechtbank afgeschoten. En kabinet weigert nog steeds om echte maatregelen tegen #stikstofuitstoot te nemen, maar zoekt het in nieuwe trucs, nieuwe listen. Ben benieuwd wat jullie hebben ontdekt. Rechtbank kijkt mee! <https://t.co/eYO3s7Ectt> (14-07 23:43 / 10 retweets / 36 favorites)



@suzanne_GL (Suzanne Kröger)

TK GroenLinks
10970 Volgers

- Met een dubbele stikstofboekhouding wil de minister snel door met de aanleg van zeven snelwegen. Niet uit te leggen aan de boeren, en juridisch zeer wankel. Onze motie hierover werd eerder door de coalitie nog weggestemd. Kamervragen, en daarna debat. <https://t.co/KXbJ3XUPoM> (15-07 11:51 / 89 retweets / 125 favorites)



@eppobruins (Eppo Bruins)

TK CU
7398 Volgers

- Kamervragen n.a.v. het bericht van @EenVandaag @jan_salden vandaag over stikstofberekeningen van het wegverkeer <https://t.co/unplS9PRfd> <https://t.co/keZOmRA0sx> (15-07 14:38 / 41 retweets / 97 favorites)
- @jan_salden Haha, ja dat was dan wel weer jammer. (15-07 19:58 / 0 retweets / 7 favorites)



@RutgerSchonis (Rutger Schonis)

Kamerlid D66
2152 Volgers

- Zeker! Zojuist met collega @StienekevdGraaf vragen gesteld! <https://t.co/x4lhwV95rd> (15-07 17:17 / 0 retweets / 3 favorites)

Politieke ondersteuning

**@CarolineVerduin (Caroline Verduin)**

Beleidsmedewerker Tweede Kamerfractie @D66
1403 Volgers

- "Het lijkt erop dat door deze methode de overheid zich letterlijk rijk rekent voor eigen infra-projecten", zegt [@RutgerSchonis](#). "Dat wekt een soort schijn van bevoordeling. Dat moet kabinet zelf ook niet willen." @D66 heeft #Kamervragen gesteld. <https://t.co/KIsKzy68R1> (15-07 17:41 / 3 retweets / 15 favorites)

Lokale politiek**@H_Vreugdenhil (Hermen Vreugdenhil)**

Vm wethouder Aalborg; fractievoorz CU-SGP Statenfractie NB
2716 Volgers

- Heel benieuwd naar de uitzending van @EenVandaag morgen <https://t.co/ixuV00y5eg> (14-07 20:13 / 9 retweets / 13 favorites)
- Terechte en scherpe vragen van de ChristenUnie fractie over het beperkt berekenen van de depositie voor wegverkeer. <https://t.co/ZvzcYkCWSU> (15-07 15:02 / 13 retweets / 24 favorites)
- @SA_Nijhuis Sierward, is dat alleen voor wegenprojecten of ook voor bv Logistieke centra voor wat betreft het onderdeel verkeer? Analyse van diverse vergunningen leverde ons een heel laag depositie beeld op van de verkeersbewegingen in de aangevraagde natuurvergunning (15-07 21:36 / 3 retweets / 3 favorites)

**@WimBrus (Wim Brus)**

vm fractievoorz CDA Steenwijkerland
1604 Volgers

- Of het nu Cora of Carola is....Hierom zit de emotie bij heel veel boeren erg diep. En gaat een deel de straat op. Termen als 'rechtsongelijkheid', meten met twee maten etc doelen op...#stikstof <https://t.co/3cEbNavMVc> (15-07 12:01 / 25 retweets / 50 favorites)

**@EelcoHoecke (Eelco van Hoecke)**

Statenlid FvD Zeeland
6202 Volgers

- Bij #eenvandaag: "overheid meet met twee maten: bij de verbreding van snelwegen gelden andere regels dan voor onze #boeren." Ik heb de perfecte oplossing: drempelwaarde invoeren zoals onze buurlanden en stoppen met het leed dat #stikstof heet! (15-07 18:25 / 35 retweets / 82 favorites)

**@MartOudeEgbrink (Mart oude Egbrink)**

Projectleider gem Steenwijkerland | Raadslid @PvdAZwolle
161 Volgers

- En nu kijken of de minister dit ook als rekenfoutje afdoet en na de zomer gewoon doorgaat met de eigen projecten.... Ook niet echt eerlijk naar de boeren. #boerenprotest #LelystadAirport <https://t.co/VITjpyHwuh> (15-07 18:58 / 0 retweets / 3 favorites)

Pers (journalisten etc.)**@jan_salden (Jan Salden)**

Journalist EenVandaag
3704 Volgers

- Nieuws - Kabinet sjoemelt bij infra-projecten: stikstof-rekentruc maakt wegverbredingen mogelijk <https://t.co/0Lb9d9xFlz> @EenVandaag (15-07 06:51 / 190 retweets / 158 favorites)
- #Stikstofboekhoudkunde voor gevorderden: Stap 1: Je draait de snelheidsverlaging weer terug (met 5 km-grens) Stap 2: Je voert hem weer in (zonder 5 km-grens, 30% komt ten goede aan natuur) Stap 3: Blijf stap 1 en 2 herhalen en het stikstofprobleem lost zich vanzelf op. <https://t.co/tL6145ABmQ> (15-07 11:05 / 87 retweets / 123 favorites)
- Het kostte her en der wat aandringen bij de coalitiefracties om een reactie te krijgen hierop. Betrokken Kamerleden houden zich ook op twitter vooralsnog stil. Precaire materie... @JacoGeurts @WyskePostmaCDA @StienekevDGraaf @RutgerSchonis @remcovvd <https://t.co/tL6145ABmQ> (15-07 13:46 / 22 retweets / 32 favorites)
- Ah, inmiddels schriftelijke vragen van de @christenunie @StienekevDGraaf @eppobruins (15-07 14:10 / 5 retweets / 7 favorites)
- Zo op @NPORadio1 hierover <https://t.co/tL6145ABmQ> (15-07 16:05 / 14 retweets / 30

favorites)

- Waar ik D66 zei bedoelde ik CU. Stop de tijd. <https://t.co/MBLcc2zdz8> (15-07 18:42 / 7 retweets / 25 favorites)
- Nog even over de rol van het #RIVM in deze: dat rekent in opdracht van de overheid, de betrokken ministeries. In het onderhavige geval, zeggen ze, lagen twee opties voor (1) <https://t.co/tL6145ABmQ> (15-07 20:18 / 27 retweets / 24 favorites)
- De methode die nu is gekozen: de 100-maatregel zonder afkap berekenen. Als die vervolgens voor woningbouw wordt gebruikt is er niet zoveel aan de hand. Want ook daar wordt depositie zonder afkap berekend (2) (15-07 20:18 / 1 retweets / 10 favorites)
- Optie 2 was: de 100-maatregel mét afkap doorrekenen. Daar was de vergelijking ook mank gegaan, ten opzichte van de woningbouw waar weer zonder afkap wordt gerekend. Gevolg: de 'winst' was veel lager geweest en de woningbouw in gevaar gekomen (4) (15-07 20:18 / 1 retweets / 9 favorites)
- Juist bij wegenprojecten ligt het anders. Het gebruik van een methode mét afkap bij 5 km is daar voorgeschreven. En daar loopt het vervolgens mank. (3) (15-07 20:18 / 1 retweets / 9 favorites)
- Het RIVM noemde het tegenover mij "allebei fout". Er moest dus een keuze worden gemaakt. Die valt uit in het voordeel van huizenbouw en wegverbredingen, en in het nadeel van de natuur (5) (15-07 20:18 / 4 retweets / 10 favorites)
- Overigens heeft het RIVM de 100-maatregel alleen uitgerekend met oog op de woningbouw. De 7 wegverbredingen zijn *niet* uitgerekend. Niet door I&W gevraagd? Wilde het ministerie het antwoord niet weten? (6) (15-07 20:18 / 4 retweets / 13 favorites)
- In een technische briefing in de Kamer zegt het RIVM dit ook te hebben benadrukt: onze rekensom is gericht op de woningbouw, niet op de wegprojecten. Ook het ministerie is daar, zegt het RIVM, op gewezen (7) (15-07 20:18 / 3 retweets / 15 favorites)
- De politiek maakt uiteindelijk de keuze. De politiek die na het PAS-arrest klem zat en wat moest om de bouw weer vlot te trekken. Dwingt het ministerie het RIVM tot onmogelijke rekenexercities of denkt het RIVM ook wel erg mee met de opdrachtgever? (8) (15-07 20:18 / 10 retweets / 16 favorites)
- Hoe dan ook: het RIVM staat er nu ook wat lelijk op. Terwijl mijn indruk is dat er mensen zitten die naar eer en geweten hun werk (willen) doen. En trouwens zeer behulpzaam waren bij het beantwoorden van al mijn vragen. (9) (15-07 20:18 / 9 retweets / 24 favorites)
- @eppobruins Jullie lijken ook zoveel op elkaar... (15-07 20:19 / 0 retweets / 1 favorites)
- De stikstofrekentruc in iets minder dan 3 minuten <https://t.co/utEurAGRZo> (16-07 08:29 / 42 retweets / 51 favorites)



@renelukassen (René Lukassen)

Journalist RTL
2234 Volgers

- Procederen is de enige manier om deze overheid - maar ook andere - in t gareel te houden. <https://t.co/4sYJofFvhQ> (15-07 09:15 / 2 retweets / 2 favorites)

Belangenorganisaties



@gjcats (Gerard Cats)

Chief scientist at Geetacs; Kracht v Utrecht; ,vm KNMI
1128 Volgers

- @NIOnbehoorlijk @suzanne_GL @Drenthe84 @CvNieuwenhuizen @MinIenW Die te hete motoren kun je rechtstreeks aan de onkunde en de onwil van het @RIVM wijten. Ze weigeren in de instructie van AERIUS op te nemen dat vliegtuigpluimen juist dalen. Onwil ("onze zaak niet") en onkunde ("o, is dat zo?"). En de minister misbruikt dat met liefde. (15-07 21:59 / 0 retweets / 1 favorites)
- @030Caro @CvNieuwenhuizen @rivm Ze snapt het niet en laat haar ambtenaren ktsmoesjes bedenken. Ik denk dat het gaat om beleidsambtenaren bij @MinIenW (ambtelijk integer maar wetenschappelijk des te minder). Het is wel jammer dat het RIVM eraan meewerkt. Het instituut zou zijn reputatie beter moeten bewaken. (15-07 22:21 / 2 retweets / 4 favorites)

Actiegroepen



@LeonAdegeest1 (Leon Adegeest)

Stichting HoogOverijssel
1595 Volgers

- Over rekenen met twee maten. Werkt ook andersom: Depositie wegverkeer veel te laag berekenen, zodat je met weinig moeite de toename kan compenseren vanuit andere sectoren. Dit is een smerig trucje wat ook bij extern salderen toegepast had kunnen worden, denk aan #LelystadAirport <https://t.co/WpkcGE3rnd> (15-07 10:09 / 32 retweets / 54 favorites)
- @eppobruins @EenVandaag @jan_salden Meer beta's in de politiek! (15-07 15:51 / 2

retweets / 17 favorites)

- @WillemdePreker @eppobruins @EenVandaag @jan_salden Misschien wil @rivm zelf antwoorden? (15-07 19:52 / 2 retweets / 3 favorites)
- Reken je rijk... We hebben het hier dus niet over een paar %tjes, maar over factoren verschil. <https://t.co/g9etrE6ueE> (15-07 21:17 / 31 retweets / 32 favorites)
- @IvanDuren1 @gjcats @ringutrecht @CvNieuwenhuizen @rivm En dat is dus precies het grote probleem waar we nu allemaal mee te maken hebben: wie en wat kan je nog geloven? Er worden teveel trucjes uitgehaald, teveel gesjoemeld, teveel rekenfouten of ondoorgrondelijke beleidskeuzes gemaakt. (15-07 22:15 / 7 retweets / 8 favorites)
- @gjcats @ringutrecht @CvNieuwenhuizen @rivm Toevallig kreeg ik vandaag 15 juli toch nog antwoord op mijn vragen van 12 mei (waren al vervolgvragen van 31 april). Veel van de vragen raken aan wat je hierboven laat zien, nl een veel hogere depositie wanneer je met OPS rekent: <https://t.co/G2Rjo3wQbK> (15-07 22:28 / 3 retweets / 2 favorites)
- @Antje_Kingma @liegveld @EenVandaag @MustafaAmhaouch @cdavandaag @remcovvd @VVD @jpaternotte @D66 @eppobruins @christenunie @MinIenW Een dag dat je denkt: wat jammer dat @PieterOmtzigt niet de @cdavandaag #1 is geworden. Maar ook dat je denkt: wat jammer dat Pieter niet de woordvoerder @IenWTweedeKamer #Luchtvaart is. Zoveel gerommel waar hij wél zijn tanden in zou zetten (15-07 23:01 / 9 retweets / 12 favorites)
- @NIOonbehoorlijk @gjcats @suzanne_GL @Drenthe84 @CvNieuwenhuizen @MinIenW @rivm @CemLacin @LammertvanRaan @jpaternotte @eppobruins Eens! Gebruik (misbruik) van veel te grote warmteinhoud was geen ondeskundigheid, maar juist deskundig gebruik maken van de eigenschappen vd software. Bewust afwijken van defaults zonder goede argumentatie, resulterend in marginale depositie, ook dat was gewoon een "list". (15-07 23:20 / 8 retweets / 8 favorites)



@liegveld (Liegveld-Lelystad)

actie-account tegen uitbreiding Lelystad Airport
394 Volgers

- En dit is wat er gebeurt Salderen met dubbele boekhouding. Dus onrechtmatig wegen verbreden en vliegvelden open! <https://t.co/EivqBumDON> (15-07 11:14 / 8 retweets / 11 favorites)



@st_RdV (Stg Red de Veluwe)

Stichting Red de Veluwe
541 Volgers

- Vanavond in Eenvandaag: opnieuw rekentruuk van @minienw met stikstof ontdekt. Manipulatie van gegevens lijkt wel standaard werkwijze op ministerie. Advocaat: "aanvechten zeer kansrijk" <https://t.co/Nck8cYnNiF> @SATL_Lelystad @jpaternotte @MustafaAmhaouch @dijkvangijs @eppobruins (15-07 13:31 / 28 retweets / 34 favorites)



@WimLiesker (Wim Liesker)

Contactpersonen HoogOverijssel
572 Volgers

- G E N I A A L. Dat krijg je ervan wanneer je listen en trucs de peilers zijn onder het beleid van ons Bevoegd Gezag. Ben benieuwd naar de amorphe, nietszeggende en tot niets verplichtende antwoorden. <https://t.co/yTNSH7cpu1> (15-07 15:48 / 17 retweets / 37 favorites)
- Jan, groot respect voor de manier waarop je het bedrog van onze regering ontmaskert en aanschouwelijk maakt. Dat is immers waar ze op hopen: dat de gemiddelde burger het niet door heeft. <https://t.co/ioTOi8UTxc> (15-07 15:58 / 20 retweets / 48 favorites)



@RichardAbbenhu3 (Richard Abbenhuis)

Adviseur Vereniging bewoners tegen vliegtuigoverlast BTV
771 Volgers

- @jan_salden @NPORadio1 Gesjoemel met stikstof, einde project A13/ A16 ? @CvNieuwenhuizen @gemeenteraad010 @IenWTweedeKamer <https://t.co/MLQc9Y7FcR> (15-07 16:22 / 5 retweets / 6 favorites)



@SATL_Lelystad (SATL-Lelystad)

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen
529 Volgers

- NPO: 'Verbreding snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruuc' kabinet' - #Stikstofgate <https://t.co/oRXIXwZza3> (15-07 17:40 / 14 retweets / 17 favorites)

- Omroep Flevoland: 'Rijk sjoemelt met berekening stikstof bij aanleg wegen' #stikstofgate <https://t.co/48nOpolxIz> (16-07 11:29 / 3 retweets / 2 favorites)



@HoogoverWezep (HoogoverWezep)

Geen lage vliegroutes over de woonkern Wezep / Hattemerbroek
675 Volgers

- Hilarisch (vraag 10), maar ook te triest voor woorden. Net als in dossier #LelystadAirport doet de minister eigenlijk maar wat en verwacht ze dat ze ermee weg komt. Maar die tijd is echt voorbij . <https://t.co/GnIdF1785p> (15-07 19:59 / 24 retweets / 30 favorites)

Bedrijven en professionals



@AlicevanDrie (Alice van Drie)

Boerin (koeien/vleeskuikens/varkens)
1398 Volgers

- CDA-Kamerlid @JacoGeurts wil opheldering van de minister: "Als je me vraagt: is de manier waarop hier rond de wegen wordt gerekend uit te leggen aan de boeren? Dan zeg ik: nee, dat is het niet." De sjoemelmethodes van de overheid <https://t.co/hMN5SHeg3K> #boerenprotest (15-07 08:21 / 48 retweets / 68 favorites)



@jos_verstraten (Jos Verstraten)

Boer -en -bestuurder
1065 Volgers

- Dit gaat niet meer over 'truuk'jes maar over integriteit. @minInV @JacoGeurts @LauraBromet @carladikfaber Bij de boeren is de politiek haar geloofwaardigheid al kwijt en ik kan er nog wel een paar bevolkingsgroepen bij bedenken. De voermaatregel levert dus zowiezo te weinig op. <https://t.co/YqxRfDmIjK> (15-07 11:08 / 26 retweets / 43 favorites)



@Antje_Kingma (Antje Kingma)

Boerin; Ondernemer boerenlogement "Boerhoes" te Dalfsen
1542 Volgers

- Nou @carolaschouten @minInV , zou even te rade gaan bij @CvNieuwenhuizen @MinIenW. Over hoe je voordelig met stikstof rekt ter faveure van je eigen departement #vanalleggrondengoedlos <https://t.co/2xkT7Cc8Va> (15-07 18:11 / 9 retweets / 10 favorites)
- @liegveld @EenVandaag Zou je denken. @MustafaAmhaouch @cdavandaag en @remcovvd @vvd zwijgen als vanouds. Maar gelukkig: maar weer es vragen stellen toch @jpaternotte @d66 @eppobruins @christenunie? Na de antwoorden nog een reeks en dan ist wachten op volgende 'onvolkomenheid' @MinIenW. #zogaatdat (15-07 22:04 / 2 retweets / 6 favorites)



@janinecooijmans (Janine Cijmans)

zpz • tekstgoed • notulist
3250 Volgers

- Niet uit te leggen. Meten met twee maten. Juridisch niet houdbaar. Reactie minister @CvNieuwenhuizen: ... (GEEN). #stikstof #Stikstofboekhoudkunde #stikstofsjoemel <https://t.co/31TsA9uksM> (15-07 19:12 / 32 retweets / 44 favorites)



@PaulusBotman (Paulus Botman)

Advocaat bij Stichting Achmea Rechtsbijstand
144 Volgers

- @SA_Nijhuis Hartelijk dank Seward! Zodra ik kan zal ik dit inbrengen in een procedure bij de Raad van State (15-07 22:38 / 0 retweets / 6 favorites)

Maatschappelijke instellingen



@raoulbeunen (Raoul Beunen)

Assistant Professor Environmental Governance, WUR
1113 Volgers

- Het gaat dus om de rektencruc van de snelheidsverlaging: <https://t.co/s2SspBDbOM> Daarbij komt nog dat deze maatregelen ivm de veel te hoge stikstofdepositie kwalificeert als een passende maatregel en dus niet gebruikt mag worden ter mitigatie of compensatie van nieuwe uitstoot. (15-07 07:24 / 6 retweets / 6 favorites)



@jwerisman (Jan Willem Erisman)

CEO Louis Bolk Institute; for international advice and resea
2967 Volgers

- Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet
<https://t.co/oYothQKGCl> (15-07 08:58 / 39 retweets / 30 favorites)



@roosvonk (Roos Vonk)

Hoogleraar sociale psychologie, columniste
16567 Volgers

- Net als bij geluidsoverlast Schiphol heeft het kabinet ook voor wegverkeer een sjoemeltruc bedacht. Je kunt het niet anders noemen dan sjoemelen, of beter eigenlijk: de kluit belazeren -- zie uitleg in dit draadje. <https://t.co/jJu9cxaESV> (16-07 00:03 / 8 retweets / 8 favorites)
- Met dit gesjoemel geeft het kabinet een boodschap aan de burger: feiten doen er niet toe. Je mag ze verdraaien als het je uitkomt. En dan raar opkijken als boeren ook stikstofcijfers ontkennen. Als FVD en PVV klimaatverandering ontkennen. Als burgers corona ontkennen.
<https://t.co/3Keuls5jZ2> (16-07 08:07 / 94 retweets / 198 favorites)

Parodie-accounts & humor



@NlOnbehoorlijk (Onbehoorlijk_NL)

Parodie op 'Ongehoord Nederland'
435 Volgers

- @suzanne_GL @Drenthe84 Lelystad Airport zelfde laken een pak. #sjoemelminister @CvNieuwenhuizen & @MinIenW mbt luchtvaart misleiden en bedriegen met gefingeerde data en malafide rapportage. Wegen tot max 5 km meegerekend, vliegtuigen boven 900 meter niet meegerekend, motoren te heet in berekening. (15-07 14:56 / 3 retweets / 4 favorites)

Actief betrokkenen



Burger

-
190 Volgers

- @SA_Nijhuis @H_Vreugdenhil @Gem_Amstelveen @HerbertRaai Interessant en dus ook mee te wegen bij de verbreding van A9 voor extra verkeer naar Schiphol! Moet de ondertunneling niet heroverwogen?! Zoveel smerige uitstoot al door Schiphol en dan dus ook veel meer stikstof dan vermeld door A9 verbreding! (16-07 00:19 / 2 retweets / 5 favorites)

Burgers



Burger

-
720 Volgers

- Rekentruc bij het aanleggen of verbreden van wegen. Van de stikstofneerslag uit verkeer wordt maar een heel beperkt deel berekend, namelijk alleen binnen een afstand van 5 km. De 95% van de stikstofoxiden die ná die 5 km. neerslaan, worden niet meegeteld.
<https://t.co/dYm1RnO3VU> (15-07 09:55 / 8 retweets / 10 favorites)
- Het resultaat is een dubbele boekhouding: de bespaarde stikstof uit de 100-maatregel wordt ruim berekend. De stikstof die er door een wegproject bij komt, wordt maar heel beperkt in kaart gebracht. Het resultaat: er kunnen meer wegen worden aangelegd. (15-07 09:56 / 5 retweets / 9 favorites)
- "Je moet de opbrengst van de 100km-regeling met hetzelfde model uitrekenen als de aanleg van nieuwe wegen. Je rekent nu op twee manieren, dat is niet consequent." Advocaat Marieke Kaajan geeft natuurorganisaties die de vergunningen voor de infra-projecten aanvechten goede kansen. (15-07 10:01 / 1 retweets / 5 favorites)
- "Dit is meten met twee maten", zegt hoogleraar Natuurbeschermingsrecht Kees Bastmeijer "Het is al de vraag of de 30% die ten goede zou moeten komen aan de natuur voldoende is. Als dan ook nog de berekeningen niet kloppen, dan heb je een nog veel groter probleem." (15-07 10:03 / 1 retweets / 6 favorites)
- Ook hier heeft minister @CvNieuwenhuizen van @MinIenW wat uit te leggen. "Het lijkt erop dat door deze methode de overheid zich letterlijk rijk rekent voor eigen infra-projecten", zegt @RutgerSchonis. "Dat wekt de schijn van bevoordeling. Dat moet kabinet niet willen." (15-07 10:07 / 3 retweets / 8 favorites)

Burger

-



22 Volgers

- Wegenaanleg, boerenstikstof, Lelystad, Schiphol, KLM, belastingdienst, aardgaswinning: glijdt onze overheid nu snel af naar een bedenkelijk niveau of lijkt dat maar zo?
<https://t.co/D2rOrUM6nw> (15-07 10:02 / 4 retweets / 8 favorites)



Burger

-

118 Volgers

- Vandaag de berekening van de opbrengst van de 100 km/h limiet ter discussie. Een uitstekende rapportage van @jan_salden Voor de geïnteresseerde wat extra info (draadje) <https://t.co/U7F1ZAC0J8> (15-07 20:21 / 32 retweets / 34 favorites)

- De stikstofneerslag van het wegverkeer wordt in tegenstelling tot alle andere sectoren met SRM2 berekend. Maar voor de opbrengst van 100 km/u snelheidslimiet is een nieuwe methode bedacht. Bekijk de animatie hoe dat werkt. <https://t.co/LDwTuZuEqZ> (15-07 20:32 / 13 retweets / 23 favorites)

- Er is dus speciaal voor de 100 km snelheidslimiet gebruik gemaakt van een gecombineerd model van SRM2 en OPS. Dit gecombineerde model berekent 3 tot 4,5 keer meer stikstofruimte dan het SRM2 model, welk stopt bij 5 km. (15-07 20:56 / 1 retweets / 5 favorites)

- Hierover wordt gezegd: "De verschillen in methode zijn inherent aan verschillen in detailniveau waarop een betekenisvolle uitspraak kan worden gedaan over enerzijds de effecten van [de 100 km/u maatregel] en anderzijds de depositiebijdrage van een individueel project [...]." (15-07 20:57 / 1 retweets / 5 favorites)

- Maar toen de snelheid naar 130 km/u werd verhoogd, werd voor de berekening van de stikstofneerslag en de natuurtoets alleen gebruik gemaakt van SRM2. SRM2 rekende toen tot een bandbreedte rond 3km van de weg. Dat was zelfs minder dan SMR2 nu berekent. (15-07 20:58 / 1 retweets / 5 favorites)

- Interessant om te weten is dat voor de landelijke stikstofberekening uitsluitend gebruik gemaakt wordt van OPS. Dus ook voor het wegverkeer. Op die manier klopt wel hetgeen wat landelijk wordt berekend. Maar als wegen projecten worden uitgevoerd dan wordt met SRM2 gerekend. (15-07 21:01 / 1 retweets / 4 favorites)

- Bij projecten wordt met SRM2 zo ten opzichte van OPS (dus niet de combi SRM2|OPS) de stikstof neerslag zelfs een factor 4,7 tot 6,0 onderschat. Zie ook deze rapportage: <https://t.co/MsAGCNMWhh> (15-07 21:04 / 3 retweets / 10 favorites)

- Ondanks deze rapportage is de minister nog niet bereid te stoppen met de dubbele boekhouding. Ze zegt dat de Raad van State dit prima vindt. Ik ben werkelijk verbaast dat dit in Nederland mogelijk is. (15-07 21:10 / 2 retweets / 8 favorites)

- Wil je meer weten over de verschillen in berekeningen van stikstof in het wegverkeer, download dan het rapport: "het voorrecht van wegenprojecten" <https://t.co/xaqyB7R6dH> (15-07 21:13 / 0 retweets / 5 favorites)

- @H_Vreugdenhil Inderdaad voor alle projecten met wegverkeer. Dus ook het verkeer van logistieke centra, het extra wegverkeer na woningbouw of bij vliegvelden etc. Overall waar wegverkeer een rol speelt. Dus ja, bij logistieke centra worden de deposities in de vergunning onderschat. (15-07 21:45 / 6 retweets / 6 favorites)

- @Knollebolle Ook het adviescollege meten en berekenen stikstof kwam tot de conclusie dat meer metingen noodzakelijk zijn. Er is inderdaad veel te veel bezuinigd op metingen. <https://t.co/6Vt8C5yPWB> (16-07 07:30 / 0 retweets / 3 favorites)



Burger

-

8 Volgers

- Van @jwerisman begreep ik dat het rekenmodel voor stikstof tot stand komt in stuurgroep waarin @rivm en @MinIenW participeren. Is er voldoende onafhankelijkheid? Welke individuele kok behept met ethiek stapt uit de keuken met het gebruikte recept? @SchipholWatch @2eKamertweets <https://t.co/W61FGsFYUj> (16-07 00:06 / 0 retweets / 2 favorites)



Burger

-

27 Volgers

- De truc van Bleker veroorzaakte de huidige crisis; @CvNieuwenhuizen vindt een volgende 'list' !! <https://t.co/7OKQIJZp9h> (16-07 00:30 / 0 retweets / 1 favorites)

Burger



-
21 Volgers

- @SA_Nijhuis Wat ik mij dan afvraag; hoeveel meetpalen staan er om de uitkomsten van die modellen te controleren? In Utrecht deugde de berekening ook niet. Gemeente ontkende. Na jaren drammen eindelijk meer meetpalen en wat blijkt; het model klopt niet helemaal. Joh. (16-07 01:32 / 0 retweets / 3 favorites)

Nieuwssites en rtv



@NPORadio1 (NPO Radio 1)

NPO Radio 1
68549 Volgers

- Het kabinet sjoemelt met de stikstofuitstoot bij het verbreden van wegen. Door een handige rekentruc ontstaat op papier voldoende ruimte om 7 snelwegen te verbreden, terwijl die ruimte er eigenlijk niet is. Researchredacteur @Jan_Salden legt bij @EenVandaag uit hoe dat zit: <https://t.co/PYi4h1l9rC> (15-07 16:52 / 51 retweets / 50 favorites)

- De maximumsnelheid moest omlaag om de bouw van 75.000 huizen mogelijk te maken. Maar het kabinet had nog een wens: het verbreden van zeven snelwegen. Een slimme rekentruc bood uitkomst. Onderzoeksjournalist @Jan_Salden vertelt erover bij @EenVandaag: <https://t.co/mGz4oZoovt> (15-07 17:28 / 5 retweets / 5 favorites)



@EenVandaag (EenVandaag)

Nieuws- en actualiteitenprogramma van AVROTROS
126962 Volgers

- Het verbreden van snelwegen kan ondanks de stikstofcrisis doorgaan, dankzij een 'rekentruc' van het kabinet. Politiek bestaat er ongemak over, vertelt @Jan_Salden. → <https://t.co/MROAJG59zi> <https://t.co/QIEP6aZYBA> (15-07 18:30 / 24 retweets / 26 favorites)

Van: 10.2.e) - BSK
Aan: 10.2.e) - DGB
Onderwerp: FW: Huiswerk RWS en RIVM tijdens mijn vakantie
Datum: maandag 20 juli 2020 08:52:09

Van: 10.2.e) - BSK

Verzonden: vrijdag 8 november 2019 13:37

Aan: 10.2.e @rivm.nl' 10.2.e @rivm.nl>; 10.2.e '
 10.2.e @wing.nl>

Onderwerp: Huiswerk RWS en RIVM tijdens mijn vakantie

Hoi 10.2.e en Mark,

Omdat dit mijn laatste werkdag vóór mijn vakantie is, wil graag onderstaande even met jullie afstemmen.

Als besloten wordt tot een al dan niet generieke verlaging van de maximum snelheid en een salderingsbank, hebben we de komende tijd nog het volgende huiswerk:

- genereren verkeersgegevens met NRM (IenW/RWS)
- verrijken verkeersgegevens en invoerbestand voor AERIUS maken (IenW/RWS)
- gedetailleerde doorrekening (RIVM)
- het effect (of de invoerbestanden om dit te berekenen) van de dynamische snelheidsverlaging op de A50 voor de ViA15. Deze ruimte is al vergeven in het TB en mag iet nog een keer worden uitgegeven via de salderingsbank.
- Verder lijkt met er op te koersen dat een deel van het effect van de snelheidsverlaging gebruikt wordt voor de MIRT-projecten die die snelheidsverlaging al hadden ingeboekt. Dat betekent dat dus niet de gehele depositiebijdrage van deze projecten uit de salderingsbank gehaald wordt, maar alleen de SRM2-bijdrage van de snelheidsverlaging op specifieke trajecten gereserveerd wordt voor deze projecten (OPS-ruimte blijft dan over voor woningbouw). Wat hebben jullie hiervoor nodig?
 - o precieze trajecten snelheidsverlaging al voorzien was voor deze MIRT-projecten
 - o de precieze hexagonen waarvoor we de SRM2-bijdrage nodig hebben
 - o ...?

Hoor graag van jullie!

Groet,
10.2.e

10.2.e

.....
 Afdeling Wegverkeersbeleid
 Directie Wegen en Verkeersveiligheid
 Directoraat-Generaal Mobiliteit
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag

M 06 10.2.e
 10.2.e @minienw.nl

Van: 10.2.e (WVL)
 Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @sweco.nl
 Cc: 10.2.e (WVL); 10.2.e - DGB
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring
 Datum: maandag 20 juli 2020 15:12:12

@10.2.e Ja, met mega disclaimer dat de conclusies in de PB dan dus niet moeten gaan wijzigen met c20

@10.2.e mbt de leefgebieden, wordt dit niet wellicht per ongeluk veroorzaakt omdat lg13 en 14 in hexagonen veelal overlappen met habitattypen droge heide/stuifzand en beide type eikenbossen waardoor het lijkt dat voor die lg ook ruimte word gevraagd en dit per abuis in de PB is beland?

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: '10.2.e' - BSK"
 Verzonden: 20 jul. 2020 14:55
 Naar: '10.2.e' (WVL) : "10.2.e"
 Cc: '10.2.e' (WVL) "10.2.e" - DGB"
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Een paar aanvullende vragen:

@10.2.e Heischrale graslanden is het enige prioritaire habitattype waarvoor Ring Utrecht ruimte uit het SSRS nodig heeft?

@10.2.e Voor welke andere habitattypen/Leefgebieden baseert Ring Utrecht zich nog meer op het SSRS? En in hoeverre zijn er voor die habitattypen/leefgebieden tekorten als alleen de SRM2-bijdrage wordt benut?

Van: 10.2.e
 Verzonden: maandag 20 juli 2020 14:49
 Aan: 10.2.e - DGB
 CC: 10.2.e (WVL) ; 10.2.e (WVL) ; 10.2.e - BSK
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Hallo 10.2.e

Ja dat klopt. Voor dit habitattype H6230 is er met Calculator 2020 inderdaad voor nog maar 2 hexagonen te weinig SRM2 depositieruimte. Voor andere habitattypen met projecteffect RU heb ik dit niet inzichtelijk gemaakt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e Adviseur Arnhem T +31 10.2.e M +31 10.2.e 10.2.e @sweco.nl	Sweco Nederland B.V. Velperweg 26 6824 BJ Arnhem T +31 88 811 66 00 Handelsregister 30129769 www.sweco.nl
--	--



Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
 Verzonden: maandag 20 juli 2020 14:05
 Aan: 10.2.e @sweco.nl>
 CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 Onderwerp: FW: SSRS en Ring

Ha 10.2.e

Als ik naar de vergelijking kijk van de projectbijdrage Ring Utrecht en de SRM2 ruimte door de snelheidsverlaging, dan lijkt er een tekort op (slechts) twee hexagonen op de Veluwe (beiden 0,01 mol, naast elkaar liggend):

- 4999241 (Veluwe, H6230 Heischrale graslanden)
- 4997712 (Veluwe, H6230 Heischrale graslanden).

Klopt dat?

Het lijkt erop dat met C20 op de voor RU relevante locaties wat meer ruimte wordt berekend met SRM2 dan op basis van C19.

Als ik bijvoorbeeld kijk naar hexagoon 4906006, dan leverde de snelheidsverlaging met C19 een reductie op van 0,32 mol (van 12,39 naar 12,06) en levert de snelheidsverlaging op basis van C20 een reductie op van 0,6 mol (van 19,6 naar 19,0). Dat is nog zonder aftrek van 30%. Omdat het project hier een bijdrage heeft van 0,39 mol, is de ruimte op basis van C19 onvoldoende, maar op basis van C20 wel voldoende.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @sweco.nl>
 Verzonden: maandag 20 juli 2020 08:48
 Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
 CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Files attached to this message

Filename	Size	Checksum (SHA1)
Snelheidsverlaging2030_2019Av2020.xlsx	16.3 MB	4452d0c60a112b97d6d2520de85385ab285a5691a069d3f4682baeeb37d721c3
RU_NRM20AERIUS20_H6230_20200720.xlsx	14 MB	42272c06ca4cb1bdec8783443679484f0e5234e437f69f1a2bdc6057321de741

Please click on the following link to download the attachments:

[10.2.g](#)

This email or download link can be forwarded to anyone.

The attachments are available until: **Monday, 3 August.**

Message ID: [10.2.g](#)

Hallo [10.2.e/10.2.e](#)

Bijgaand

De aangepaste Excel met de hexagonen waar voor RU een projecteffect is berekend voor H6230 op basis van NRM 2020 en Calculator 2020 en waarbij nu de SRM2 depositieruimte berekend met Calculator 2020 is toegepast.
RU_NRM20AERIUS20_H6230_20200720.xlsx

De tabel met verschillen in SRM2 bijdrage depositieruimte voor het rekenjaar 2030 tussen Calculator 2019A en Calculator 2020.
Snelheidsverlaging2030_2019Av2020.xlsx

Met vriendelijke groet,

10.2.e Arnhem T +31 10.2.e M +31 10.2.e 10.2.e @sweco.nl	Sweco Nederland B.V. Velperweg 26 6824 BJ Arnhem T +31 88 811 66 00 Handelsregister 30129769 www.sweco.nl
--	---

Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

Van: [10.2.e](#)
Verzonden: vrijdag 17 juli 2020 13:42
Aan: [10.2.e](#) - BSK [10.2.e](#) [@minienw.nl](#)>
CC: [10.2.e](#) (WVL) [10.2.e](#) [@rws.nl](#)>; [10.2.e](#) (WVL) [10.2.e](#) [@rws.nl](#)>
Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Hallo [10.2.e](#)

Zoals besproken via sms in de Excel voor RU voor het jaar 2030 de verschillen tussen AERIUS 2019A en AERIUS 2020 op hexagoonniveau.

De berekening van de SRM2 depositieruimte van de snelheidsverlaging op basis van AERIUS 2020 loopt nog en duurt nog een paar uur. Deze resultaten stuur ik later.

Met vriendelijke groet,

10.2.e Arnhem T +31 10.2.e M +31 10.2.e 10.2.e @sweco.nl	Sweco Nederland B.V. Velperweg 26 6824 BJ Arnhem T +31 88 811 66 00 Handelsregister 30129769 www.sweco.nl
--	---

Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

Van: [10.2.e](#)
Verzonden: vrijdag 17 juli 2020 09:48
Aan: [10.2.e](#) (WVL) [10.2.e](#) [@rws.nl](#)>
CC: [10.2.e](#) (WVL) [10.2.e](#) [@rws.nl](#)>; [10.2.e](#) - BSK [10.2.e](#) [@minienw.nl](#)>
Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Hallo [10.2.e](#)

In de Excel de hexagonen waar voor RU een projecteffect is berekend voor H6230 op basis van NRM2020 en AERIUS2020.

- Hoeveel depositieruimte Ring Utrecht obv C2020 (prerelease) nodig heeft op het prioritaire habitatype heischrale graslanden in de Veluwe. **Kolom VERSCHIL**
- Wat de SRM2-bijdrage van de snelheidsverlaging obv van C20202 op die hexagonen is? **Kolom SRM2VER70**
- Hoeveel depositieruimte er op die hexagonen te kort komt als voor het TB enkel gebruik gemaakt wordt van de SRM2-bijdrage? **Kolom TEKORT**

Toelichting kolommen

REF	RU bijdrage autonoom	
PLAN	RU bijdrage plan	
VERSCHIL	RU projecteffect	PLAN-REF
SRM2CUR	SRM2 bijdrage autonoom	

	snelheidsverlaging	
SRM2PRO	SRM2 bijdrage plan snelheidsverlaging	
SRM2VER100	SRM2 projecteffect snelheidsverlaging 100%	SRM2PRO-SRM2CUR
SRM2VER70	SRM2 projecteffect snelheidsverlaging 70%	0.7*SRM2VER100
DEPONODIG	Hexagonen met toename > 0,00 mol/ha/jaar = 1; Hexagonen met toename <= 0,00 mol/ha/jaar = 0	VERSCHIL > 0,00; VERSCHIL <= 0,00
TEKORT	Tekort mol/ha/jaar voor hexagonen DEPONODIG =1	SRM2VER70 + VERSCHIL

Naar aanleiding extra vraag via telefoon ook toegevoegd tabel met maximale waarden per habitatype (ongeacht wel/geen overschrijding KDW) voor berekening met AERIUS 2019A en met AERIUS 2020.

Met vriendelijke groet,

10.2.e Arnhem T +3110.2.e M +31 10.2.e 10.2.e @sweco.nl	Sweco Nederland B.V. Velperweg 26 6824 BJ Arnhem T +31 88 811 66 00 Handelsregister 30129769 www.sweco.nl	
---	--	--

Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Verzonden: vrijdag 17 juli 2020 09:00
Aan: 10.2.e @sweco.nl>
CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
Onderwerp: SSRS en Ring

Hoi 10.2.e

Ik begreep dat de berekeningen voor de Ring inmiddels zijn uitgevoerd met C2020. Zou jij kunnen aangeven:

- Hoeveel depositieruimte Ring Utrecht obv C2020 (prerelease) nodig heeft op het prioritaire habitatype heischrale graslanden in de Veluwe.
- Wat de SRM2-bijdrage van de snelheidsverlaging obv van C2020 op die hexagonen is?
- Hoeveel depositieruimte er op die hexagonen te kort komt als voor het TB enkel gebruik gemaakt wordt van de SRM2-bijdrage?

Ik weet zo niet welk bestand je voor de snelheidsverlaging bezit, dus bij deze. Hierin zijn de bijdragen van OPS en SRM2 uitgesplitst. Let op, er moet eerst nog wel 30% van de ruimte afgeroomd worden tbv natuur. <https://we.tl/t-TtWjPSmSOf>

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving
 Afdeling Geluid, Lucht en Natuur
 Bezoekadres: Lange Kleiweg 34 | 2288 GK Rijswijk
 Postadres: Postbus 7007 | 2280 KA Rijswijk

M 06 10.2.e @rws.nl

Werkdagen: ma t/m vr

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e (CD)

Van: 10.2.e) - DCO 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 09:42
Aan: 10.2.e) - BSK; 10.2.e) - DGMo-WV; 10.2.e
 DGB; 10.2.e - DCO; 10.2.e) - BSK;
 10.2.e) - DGB 10.2.e (WVL); 10.2.e (CD)
Onderwerp: afstand, stikstof en hordijk - stukken (1 van 2)
Bijlagen: Planning kabinetsreactie Cie Hordijk.docx; Argumenten en perspectieven voor
 afbakening van het onderzoeksgebied - discussienotitie intern - concept
 20-7-2020.docx

Beste allemaal,

Jullie kunnen er bijna allemaal bij zijn morgen. Superfijn!
 Weliswaar niet allemaal fysiek, maar voor hen die er niet bij kunnen zijn maak ik een webex oid aan (die volgt
 nog).

In de bijlage vinden jullie alvast

- Proces/ planning tbv de kabinetsreactie (met dank aan 10.2.e
- Concept discussienotitie intern (met dank aan 10.2.e en 10.2.e

Ik wil jullie vragen om deze alvast te bestuderen met de onderstaande vragen in je achterhoofd.

Later vandaag volgt een eerste aanzet voor een stakeholdersoverzicht/analyse (dat wordt dan mail stukken 2 van
 2 ;-))

Uit de uitnodiging:

Wellicht toch goed om dit f-to-f te doen. Maar als het niet kan, dan maak ik een webex aan.

Afgelopen dinsdag hebben we op initiatief van 10.2.e gesproken over Hordijk en hoe om te gaan met het advies
 over het meerekenen van stikstofdepositie.

Woensdag willen we graag met jullie strategie bepalen.

Ter voorbereiding ontvangen jullie

- Een redeneerlijn 10.2.e)
- Een aanzet tot een stakeholdersanalyse rondom dit issue (10.2.e)
- Het proces op hoofdlijnen (10.2.e)

Verder wil ik jullie vragen om alvast na te denken over de volgende vragen:

1. Wat is het hogere doel (wat is het grotere plaatje)
2. Wat is het concrete doel (wat is nu het belangrijkste - en hoe past dat in het grotere plaatje)
3. Wat is daarvoor de redeneerlijn en feitenbasis (klopt het)
4. Wie hebben we daarvoor nodig - wie zijn de beslissers, de meedenkers etc (wie zijn onze vrienden?)
5. Hoe bereiken we hen (via welke kanalen/ relaties)
6. Hoe bereiken we hen echt (welke argumenten en afzenders zijn voor hen - waardevol en geloofwaardig)
7. Welke acties kunnen we daarvoor in gang zetten (onderzoeksvraag uitzetten, webinar of gesprek organiseren)

Groet
 10.2.e

mw 10.2.e

.....
Directie Communicatie
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |

.....
M 06 10.2.e
E 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)
Website [Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](http://Ministerie.van.Infrastructuur.en.Waterstaat)

Planning kabinetsreactie Cie Hordijk

Afbakening

Het advies van de Cie Hordijk gaat over diverse onderwerpen:

- NEMA
- AERIUS
- Meten en berekenen (LML, MAN, gebruik satellietdata, modelverbeteringen door gebruik van meer metingen en een modelensemble, de governance en een nieuw onderzoeksprogramma).

Onze focus is gericht het gebruik van AERIUS voor de toestemmingverlening: de toepassing van AERIUS Calculator voor het berekenen van individuele projectbijdragen.

Planning en proces op hoofdlijnen

LNV heeft het concept-plan van aanpak nog niet gedeeld, maar op hoofdlijnen is de planning als volgt:

- 18 juli: stakeholderbijeenkomst (reactie adviezen Cie Remkes en Hordijk)
- Tot 10 augustus: uitwerken concept-kabinetsreactie (via subwerkgroep met o.a. 10.2.e en 10.2.e)
- 10 augustus: concept-reactie naar M LNV (èn M IenW en provincies?)
- Half augustus stakeholderbijeenkomst (reactie adviezen Cie Remkes en Hordijk)
- Verdere interdepartementale en interbestuurlijke afstemming:

Naar verwachting:
 Directeurenoverleg → DG-overleg → MCSP/Coalitieoverleg → MR
 Stuurgroep toestemmingverlening → Overleg DG Stikstof/voorzitter IPO → BO Stikstof (?)
- Half september kabinetsreactie naar de Tweede Kamer

Van: 10.2.e (WVL)
 Aan: 10.2.e) - BSK
 Cc: 10.2.e (CD); 10.2.e (BS)
 Onderwerp: RE: Signaal: Kamervragen nva EenVandaag: Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekenruc' van kabinet
 Datum: dinsdag 21 juli 2020 14:13:32
 Bijlagen: image001.png

Hoi 10.2.e

Ik ben niet betrokken geweest bij het 2011 verhaal, dus de details weet ik het ook niet. In zijn algemeenheid geldt:

Verkeersbesluit 2012

Alleen bij het [verkeersbesluit van 2012](#) – waarbij voor een groot aantal trajecten een afwijkende max snelheid tov de net ingevoerde 130 werd ingesteld - zijn de stikstofeffecten berekend op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden/Beschermde natuurmonumenten wanneer deze binnen 3 km van een of meerdere rijksweg lagen. Input (wijzigingen verkeersintensiteiten) was een nieuw basisvariant van het LMS waarbij gevolgen van de snelheidsverhoging op het hele netwerk is berekend. Afgaande op de bij het verkeersbesluit behorende natuurrapporten zijn deze berekend met AERIUS 1.2. Van deze AERIUS versie kan ik geen verantwoordingsdocument vinden, dus ik kan alleen afgaan op de in de rapporten genoemde uitgangspunt dat deposities op rekenpunten tot 3 km van de weg worden berekend. Er is wel een [uitgangspuntenrapport van AERIUS 1.5](#) beschikbaar, daar wordt gesproken over VLW (naar ik begrijp een voorloper van het huidige model en gebaseerd op SRM2). Het lijkt me aannemelijk dat dit model ook in AERIUS 1.2 is gebruikt :

6.1.1 Wegverkeer: VLW

Met het VLW-model (Voorspellingsysteem Luchtkwaliteit Wegtracé's) worden in AERIUS de concentraties van NO2 en NH3 in de lucht als gevolg van emissies door wegverkeer berekend. Het voor AERIUS 1.5 gebruikte model VLWLITE_Aerius_17aug2011 is een implementatie van de standaardrekenmethode 2, welke staat beschreven in RBL 2007 voor buitenstedelijke wegen. AERIUS rekent de met VLW berekende concentraties om naar depositie. Bij de omrekening wordt gebruik gemaakt van met OPS bepaalde effectieve depositiesnelheden (Vdeff) op basis van de door RIVM beschreven werkwijze (berekend op 250x250 meter). Zie verder paragraaf 6.2. Opgemerkt wordt dat via de berekening met VLW op punten die binnen de wegbreedte gesitueerd zijn geen waarde wordt berekend. Aan die punten wordt via interpolatie een logische waarde toegekend.

Overige verkeersbesluiten

De daar opvolgende verkeersbesluiten (3 batches*) zijn allen genomen onder het PAS. Onder het PAS gold voor wegverkeer dat AERIUS tot 3 km van de weg rekenpunten selecteerde om de depositie op te berekenen. Om de deposities te berekenen op dat rekenpunt werden vervolgens de emissies van alle wegvakken binnen 5 km van dat rekenpunt meegenomen. Echter, onder het PAS werd ihkv een verkeersbesluit om op een traject de snelheid te verhogen in beginsel **niet gerekend****. De reden hiervoor was tweevoudig:

- LNV als bevoegd gezag beschouwde een snelheidsverhoging niet als een vergunningplichtige activiteit.
- Het PAS hanteerde het eindbeeld van een maximum snelheid van 130 als uitgangspunt bij het berekenen van de totale deposities in zichtjaar 2030. De totale depositie die het HWN netwerk veroorzaakte in 2030 hield dus rekening met alle projecten met een VKA, autonome groei en 130 waar dit mogelijk was (obv verkeersveiligheid). Die ontwikkeling van de totale depositie waar dit eindbeeld onderdeel vanuit maakte was passend beoordeeld. Het verhogen van de snelheid op trajecten waar destijds nog geen 130 werd gereden, maar waar dit (uiteindelijk) wel was voorzien, werd beschouwd als een autonome ontwikkeling. Hiervoor gold (factsheet groei behoeft HWN): *"De bijdrage aan de stikstofdepositie van een eventuele snelheidsverhoging naar 130 km/uur is opgenomen als autonome groei behoeft binnen de totale groei behoeft van het HWN"*

[Het PAS programma](#) ondersteunde dit vergunningvrije aspect, doordat het volgende in het PAS programma was opgenomen mbt andere handelingen:

Het toekennen van ontwikkelingsruimte is geen vereiste voor de toestemmingverlening aan een andere handeling. De stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door andere handelingen is voor een deel reeds verwerkt in de depositieruimte waar in het programma rekening mee is gehouden voor de autonome groei van activiteiten. Hierin is bijvoorbeeld ook rekening gehouden met allerhande feitelijke verrichtingen. Wanneer uit AERIUS en de daarbij behorende factsheets63 kan worden afgeleid dat met deze andere handeling reeds aanwijsbaar rekening is gehouden bij de bepaling van het deel van de beschikbare depositieruimte, niet zijnde ontwikkelingsruimte, kan het bevoegd gezag dit betrekken bij het verlenen van toestemming aan deze andere handeling - althans ten aanzien van het stikstofaspect - en is daarvoor geen ontwikkelingsruimte nodig. In dat geval is immers reeds in het kader van het programma uitgesloten dat de andere handeling tot negatieve gevolgen kan leiden voor het Natura 2000-gebied.

Omdat uit de factsheets blijkt dat de effecten van 130 als eindbeeld als autonome ontwikkeling zijn meegenomen voor 2020 en 2030 betekent dit dat hier in de beoordeling van de totale depositie aantoonbaar rekening mee is gehouden. Er was dus om die reden geen ontwikkelingsruimte nodig. Was dit wel het geval geweest dan kon dit alleen middels een toestemmingsbesluit en was het niet meer vergunningvrij. Omdat er voor die specifieke PAS trajecten geen specifieke toestemming noodzakelijk was, waren er ook geen trajectspecifieke depositieberekeningen nodig. In de natuurrapportages kon worden volstaan met verwijzing naar het programma.

* Te vinden [hier](#), [hier](#) en [hier](#).

** Voor deze trajecten is wel gerekend voor natuurgebieden die niet waren ondervangen in het PAS. Dit betroffen N2000 gebieden in België en Duitsland en Beschermde Natuurmonumenten in Nederland. Effecten op niet-stikstofgevoelige N2000 gebieden (niet-PAS gebieden) in Nederland werden op voorhand als niet-significant beschouwd.

Groeten,

10.2.e

Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving
 Afdeling Geluid, Lucht en Natuur
 Bezoekadres: Lange Kleiweg 34 | 2288 GK Rijswijk
 Postadres: Postbus 7007 | 2280 KA Rijswijk

M o 10.2.e
grw@rws.nl

Werkdagen: ma t/m vr

Van: 10.2.e (BS)
 Verzonden: maandag 20 juli 2020 17:11
 Aan: 10.2.e (WVL)
 Cc: 10.2.e) - BSK 10.2.e (CD)
 Onderwerp: FW: Signaal: Kamervragen nva EenVandaag: Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekenruc' van kabinet

Ha die 10.2.e

11.1 . Dat waren

die getallen die we op verzoek van RIVM moesten berekenen en op verzoek van TK gestuurd hebben... Concreet zijn 2 van de vragen:

4. Is het zo dat bij depositietoenames als gevolg van verhogingen van de maximumsnelheid sinds 2011 altijd is gerekend per traject rijksnelweg, met afkapgrens en beperkt tot nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden?

5. Kunt u voor alle verhogingen van de maximumsnelheden op rijksnelwegen sinds 2011 in een tabel *per traject* rijksnelweg aangeven in welk jaar is besloten tot verhoging van de maximumsnelheid, met welk stikstofmodel de depositietoename is berekend en met welke afkapgrens is gerekend?

De rest van de vragen staat onder deze mail. Weet jij toevallig het antwoord op vraag 4? En even los van de tabel, heb jij een idee of daarvoor geldt dat we bij alle trajecten met hetzelfde model en 'afkapgrens' hebben gerekend?

Dank en groet, 10.2.e

M 06 10.2.e
E 10.2.e @rws.nl

Ik werk op ma-di-woe-do

Van: 10.2.e (CD) <10.2.e @rws.nl>

Verzonden: vrijdag 17 juli 2020 11:14

Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WNZ) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: RE: Signaal: Kamervragen nva EenVandaag: Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' van kabinet

Hallo 10.2.e 10.2.e

Naar aanleiding van ons contact wat wij hierover hadden afgelopen week heb ik, zoals aangegeven, contact gehad met 10.2.e (10.2.e). Bijgaand de info die hij mij gestuurd heeft nog vlak voor zijn vakantie (BRW). Dit bevat al het grootste deel van de intro waarmee de laatste vragen beantwoord zouden kunnen worden. Het zou goed zijn dit nog in een wat simpelere tabel te vatten en daar dan aan toe te voegen welke modellen gebruikt zijn.

De vraag over gebruikte modellen is uit de natuurtoetsen te halen of is bij WV op te vragen, datzelfde geldt voor de grootte van het onderzoeksgebied. (NB ik zie in de natuurtoetsen van 2012 (voor de PAS) bij de invoering van 130 km/uur in ieder geval staan ook toen al AERIUS (v 1.2) gebruikt is (pak bv een willekeurige natuurtoets uit bijgaande link:

[https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verkeersbesluiten tot afwijking van de maximumsnelheid van 130 km h 2012/documenten/index.aspx](https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verkeersbesluiten%20tot%20afwijking%20van%20de%20maximumsnelheid%20van%20130%20km%20h%202012/documenten/index.aspx)).

Ik ga nu zelf (net als 10.2.e met vakantie BRW).

Voor verdere informatie kan je vandaag nog bij 10.2.e terecht (of wellicht wijst 10.2.e een vervanger aan).

Met vriendelijke groet,

10.2.e

M 06 10.2.e
10.2.e @rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat

Mijn werkdagen: maandag | dinsdag | woensdagochtend | donderdag

Van: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 15 juli 2020 15:37

Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>

Onderwerp: FW: Signaal: Kamervragen nva EenVandaag: Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' van kabinet

Van: Newsroom IenW <NewsroomIenW@minienw.nl>

Datum: woensdag 15 jul. 2020 2:54 PM

Aan: Woordvoering <Woordvoering@frd.shsdir.nl>, monitoring <monitoring@minienw.nl>

Onderwerp: Signaal: Kamervragen nva EenVandaag: Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' van kabinet

Zie dashboard: <https://newsroom.minienw.nl/dashboard/actuas/11380>

Vragen van de leden Van der Graaf, Dik-Faber en Bruins (allen ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van het bericht ‘Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofverbindingen doorgaan dankzij ‘rekentruc’ kabinet’

1. Kent u het bericht ‘Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofverbindingen doorgaan dankzij ‘rekentruc’ kabinet’?
2. Klopt het dat de depositiereductie als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op rijkssnelwegen in 2019 is berekend zonder afkapgrens bij 5 km?
3. Klopt het dat de depositietoename als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u op rijkssnelwegen in 2011 is berekend met afkapgrens?
4. Is het zo dat bij depositietoenames als gevolg van verhogingen van de maximumsnelheid sinds 2011 altijd is gerekend per traject rijkssnelweg, met afkapgrens en beperkt tot nabij gelegen stikstofgevoelige Natura2000 gebieden?
5. Kunt u voor alle verhogingen van de maximumsnelheden op rijkssnelwegen sinds 2011 in een tabel *per traject* rijkssnelweg aangeven in welk jaar is besloten tot verhoging van de maximumsnelheid, met welk stikstofmodel de depositietoename is berekend en met welke afkapgrens is gerekend?

Van: 10.2.e (WVL)
 Aan: 10.2.e @sweco.nl
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring
 Datum: woensdag 22 juli 2020 09:07:37

Check, en dank voor je snelle reactie!

Van: 10.2.e
 Verzonden: 22 jul. 2020 08:37
 Aan: 10.2.e (WVL)
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Hallo 10.2.e

Er is inderdaad wat fout gegaan bij analyse C19A. Ik had SRM2 depositieruimte niet afgeroomd met 30%.

Tabel zou dus zo moeten zijn voor tekorten SRM2 depositieruimte. De kaarten met tekort C19A/C20 ook aangepast.

TYPE	AANTAL C19A	MAX C19A	GEM C19A	AANTAL C20	MAX C20	GEM C20
H2310	638	1.76	0.04	29	1.01	0.22
H2330	771	2.20	0.07	71	0.79	0.11
H4030	1424	0.25	0.02	1	0.01	0.01
H5130	17	0.10	0.05			
H6230vka	9	0.05	0.02	2	0.01	0.01
H9120	1600	1.56	0.03			
H9190	1003	4.25	0.08	65	2.31	0.33
ZGH4030	1	0.01	0.01			
ZGH9120	6	0.01	0.01			

Met vriendelijke groet,

10.2.e
 Arnhem
 T +31 10.2.e
 M +31 10.2.e
 10.2.e @sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
 Velperweg 26
 6824 BJ Arnhem
 T +31 88 811 66 00
 Handelsregister 30129769
 www.sweco.nl



Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

Van: 10.2.e (WVL)
 Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 21:29
 Aan: 10.2.e
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Ha 10.2.e

Onderstaande klinkt logisch en navolbaar waarom C20 een beter beeld zou moeten laten zien dan C19.

Maar in je eerdere overzicht (van gisteravond 19:24) en waar ook je figuren op zijn gebaseerd zijn de SRM2 tekorten (toenames die niet in ssrs passen) in C19 lager dan in C20. Kloppen die cijfers van C19 die gisteravond hebt gestuurd dan wel? In de tabel die je net hebt gestuurd staan de tekorten voor C19 weergegeven die ook in de PB staan en die zijn inderdaad (fors) hoger dan de tekorten voor C20.

	Restopgave C19 PB SRM2 + OPS	Restopgave C19 PB SRM2	Restopgave C19 analyse gisteravond SRM2	Restopgave C20 SRM2
H2310 Stuiwandheden met struikhei	1,19	1,76	0,73	0,95
H2330 Zandverstuivingen	1,61	2,19	0,70	0,80
H9190 Oude Eikenbossen	3,51	4,25	2,20	2,18

Als inderdaad blijkt dat de tekorten voor SRM2 kleiner zijn, dan zou het denk ik ook logisch zijn als er minder hexagonalen zijn met een tekort tov C19. Kun je hier nog eens naar kijken welke cijfers van C19 nu juist zijn? En of de figuur met de tekorten voor zowel C19 en C20 weergegeven wel klopt?

Dank alvast!

Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e @sweco.nl
 Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 17:51
 Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl
 Onderwerp: RE: SSRS en Ring

Hallo 10.2.e

Ik kom op dit moment niet verder dan onderstaande.

Projecteffect RU stijgt minder hard dan depositieruimte srm2. Enige verklaring hiervoor die ik nu kan verzinzen is dat bij het projecteffect enkel wordt veroorzaakt door wijziging intensiteit en de depositieruimte SRM2 door (kleine) afname/toename intensiteit en een snelheidswijziging. Verder misschien van invloed is dat er in het modelgebied RU minder wegvakken (alleen +/- 500 mv/etm) zitten en in bestand snelheidsverlaging alle wegvakken. Bv op A1 zit in modelgebied RU alleen effect noordbaan terwijl op zelfde hexagonalen wel beide rijbanen depositieruimte opleveren.

Hafttypen	# hexagonalen	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Hexagoon max waarde	Projecteffect_C19A	Projecteffect_C20	Projecteffect factor C20/C19A	Depositieruimte OPS_C19A	Depositieruimte SRM2_C19A	Depositieruimte SRM2_C20	Depositieruimte SRM2 factor C20/C19A
Ring Utrecht										
H2310 Stuiwandheden met struikhei	8	1.19	4878472	4.33	5.18	1.20	-0.56	-2.57	-4.23	1.64
H2330 Zandverstuivingen	15	1.61	4876942	5.68	6.52	1.15	-0.59	-3.48	-5.72	1.64
H9190 Oude Eikenbossen	16	3.51	4863168	9.15	10.47	1.14	-0.73	-4.30	-8.28	1.69
				EF2019 nox 2030 licht vrij	EF2020 nox 2030 licht vrij					
			100	0.100	0.102					
			120	0.115	0.117					
			130	0.122	0.124					
				EF2019 nh3 2030 licht vrij	EF2020 nh3 2030 licht vrij					
			100	0.038	0.047					
			120	0.038	0.047					
			130	0.038	0.048					

Met vriendelijke groet.

10.2.e
 10.2.e r
 Arnhem
 T +31 10.2.e
 M +3110.2.e

Sweco Nederland B.V.
 Velperweg 26
 6824 BJ Arnhem
 T +31 88 811 66 00
 Handelsregister 30129769

Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e k@rws.nl>
 Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 16:40
 Aan: 10.2.e @sweco.nl>
 Onderwerp: RE: SSRS en King

Hoi 10.2.e

Vraagje nog nav je mail van gisteren. Ik heb onderstaande tabelletje met de restopgave voor de Ring (dus obv C19 met maatregel R19), deze gegevens staan ook in de nieuwe PB. Die grootste toename is dan het grootste tekort. Hoe kan het dat die hoger zijn dan de berekende tekorten op basis van de maatregel met sec SRM2 die in je mail van gisteren staat? Ik zou verwachten dat die tekorten groter zouden worden tov de maatregel SRM2+OPS. Het aantal hexagonen met een tekort neemt wel toe wanneer alleen ruimte uit SRM2 wordt gebruikt, dus dat is wel logisch.

Habitattypen	# hexagonen	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Ring Utrecht		
H2310 Stufzandheiden met struikhei	8	1,19
H2330 Zandverstuivingen	15	1,61
H9190 Oude Eikenbossen	16	3,51

Van: 10.2.e @sweco.nl>
 Verzonden: maandag 20 juli 2020 19:24
 Aan: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
 Onderwerp: RE: SSRS en King

Hallo 10.2.e

Voor C19 wel rekening gehouden met (naderende) overschrijding KDW voor C20 is dit niet mogelijk.

Habitattypen	Aantal hexagonen met tekort C19	Max tekort C19 (mol N/ha/jr)	Gem tekort C19 (mol N/ha/jr)	Aantal hexagonen met tekort C20	Max tekort C20 (mol N/ha/jr)	Gem tekort C20 (mol N/ha/jr)
H2310	17	0.19	0.73	29	0.22	1.01
H2330	38	0.10	0.70	71	0.11	0.79
H4030				1	0.01	0.01
H5130						
H6230vka				2	0.01	0.01
H9120						
H9190	40	0.43	2.20	65	0.33	2.31

Met vriendelijke groet.

10.2.e Sweco Nederland B.V.
 Velperweg 26
 Arnhem 6824 BJ Arnhem
 T +31 10.2.e T +31 88 811 66 00
 M +3110.2.e Handelsregister 30129769
 10.2.e @sweco.nl www.sweco.nl



Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

Van: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
 Verzonden: maandag 20 juli 2020 17:40
 Aan: 10.2.e @sweco.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
 CC: 10.2.e (WVL) 10.2.e @rws.nl>
 Onderwerp: RE: SSRS en King

Hoi 10.2.e

Dank voor onderstaande werk. In het verlengde hiervan: Zou je dit ook kunnen uitvoeren voor de overige 6 habitattypen waar ruimte voor wordt gevraagd in het SSRS? Dus per habitattypen hoeveel hexagonen een tekort kennen en hoe groot dit tekort is wanneer alleen SRM2 ruimte wordt gebruikt, voor zowel C19 (project + maatregel) als C20 (project + maatregel).

Habitattypen	Aantal hexagonen met tekort C19	Max tekort C19 (mol N/ha/jr)	Gem tekort C19 (mol N/ha/jr)	Aantal hexagonen met tekort C20	Max tekort C20 (mol N/ha/jr)	Gem tekort C20 (mol N/ha/jr)
H2310						
H2330						
H4030						
H5130						
H6230vka						
H9120						
H9190						

Dank alvast!

Groet,
 10.2.e

= document 62

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: SRM2: Stop verbreding Ring Utrecht
Datum: woensdag 22 juli 2020 15:22:15
Bijlagen: [Stikstof-en-wegverkeer-2020.07.14.pdf](#)

Van: 10.2.e) - BSK
Verzonden: woensdag 22 juli 2020 07:30
Aan: 10.2.e) - DGB
cc: 10.2.e) - DGMo ; 10.2.e (WVL)
Onderwerp: SRM2: Stop verbreding Ring Utrecht

Ter info

<https://www.stopverbredingringutrecht.nl/wp-content/uploads/2020/07/Stikstof-en-wegverkeer-2020.07.14.pdf>

Van: 10.2.e) - BSK
Aan: 10.2.e (CD) 10.2.e (WVL)
Onderwerp: FW: Lijn voor overleg straks over Hordijk
Datum: donderdag 23 juli 2020 09:22:04

Van: 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 23 juli 2020 09:03

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Lijn voor overleg straks over Hordijk

Ha 10.2.e

De onderstaande punten worden straks besproken:

- Ongelijke behandeling tussen sectoren bij vergunningverlening: 5 km grens - SRM2/OPS
- Gebruik van beoordelingsdrempel van 0.005 mol N/ha

Onze insteek/lijn zou kunnen zijn:

- Hordijk constateert dat sprake is van een schijnzekerheid bij projectspecifieke berekeningen. Niet alleen voor wegverkeer maar voor alle bronnen.
- Belangrijke vraag: wat zijn de mogelijkheden om deze schijnzekerheid te verkleinen?
- Ons beeld is dat heel ver en heel gedetailleerd (tot twee decimalen) rekenen niet bijdraagt aan het verminderen van deze schijnzekerheid.
- De oplossing kan dus liggen in begrenzing van de rekenafstand of verhogen van de afrondingsgrens. Met als motivatie dat er grenzen zijn aan waarover een model zinvolle uitspraken kan doen.
We zouden graag zien dat dit wordt onderzocht in kader van doorontwikkeling van AERIUS. Hoe kijken de anderen daar tegenaan?
- Ik zou voorbeeld kunnen noemen van een toename met 2000 voertuigen op een weg over de Veluwe:
 - Met SRM2 bereken je nauwkeurig die piekbelastingen op de Veluwe
 - Met OPS bereken je minder nauwkeurig de piekbelastingen op de Veluwe en daarnaast in tientallen extra natuurgebieden een bijdrage van 0,01 mol/ha/jaar.
- Leidt gebruik van OPS tot minder schijnzekerheid? Is een betrouwbaar inzicht in de piekbelastingen ook in het licht van Remkes niet veel belangrijker dan verder doorrekenen en 'gelijkwaardigheid'.
- Zolang het onderzoek loopt naar verminderen schijnzekerheid houden we vast aan 5 kilometer voor wegverkeer. Er is geen inhoudelijke reden om deze op korte termijn los te laten en anders te gaan rekenen voor wegverkeer.

Ik heb hieronder nog geprobeerd enkele argumenten voor 5 km scherper te maken waarbij ik vooral RIVM 'informatie' heb geprobeerd te gebruiken.

11.1

Vraag: waarom afstandsgrens van 5 km

Het is beleidskeuze gebaseerd op inhoudelijke argumenten.

Hoofdargument: Na enkele kilometers is de berekende wegbijdrage niet meer betekenisvol te herleiden naar een individueel project. Met een afstand voor 5 kilometer is een veilige benadering gekozen.

Motivatie:

- Bij berekeningen voor luchtkwaliteit geldt dat een grens van 3 km kan worden beschouwd als de maximale rekenafstand voor wegverkeer waarbinnen de berekende concentratiebijdrage kan worden herleid naar een individuele weg.
 - Bij luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen de afstand waarbinnen nog sprake is van een lokale bijdrage van het wegverkeer en waarbuiten de wegbijdrage opgaat in de grootschalige concentraties (de deken). Voor luchtkwaliteit is die afstand 3 kilometer. Deze afstand wordt ook gehanteerd door RIVM bij het opstellen van de kaarten met de lokale bijdrage van wegverkeer (zogenoemde dubbeltellingcorrectiekaarten): tot 3 km zijn deze te onderscheiden van de grootschalige achtergrondconcentraties en daarna niet meer.
 - In RIVM rapport met beschrijving SRM2 staat hierover:

In de praktijk kan niet voor willekeurig kleine waarden voor de bron-receptorafstand worden gerekend. Evenzo is het niet correct om voor willekeurig grote afstanden te rekenen. De maximum rekenafstand wordt mede bepaald door de afstand tot waar voor dubbeltelling wordt gecorrigeerd, dat is tot drie kilometer. In de monitoringtool wordt de bijdrage van SRM2 wegen dan ook tot 3.5 kilometer van de weg berekend. Als minimumafstand wordt in de monitoringtool 10 meter aangehouden.

In de rekentool voor de monitoring van het NSL wordt niet met 12 maar met 36 sectoren voor de windrichting gerekend, dat is toegestaan. Het

Pagina 18 van 33

- Op 5 kilometer is de depositiebijdrage van een weg nog maar een fractie van de depositiebijdrage op korte afstand van de weg. Uit voorbeeldberekeningen van RIVM (gepubliceerd op RIVM site) voor een NOX bron met OPS blijkt:
 - Op 5 kilometer van de bron is de depositiebijdrage <0,1% van de depositiebijdrage in de eerste 100 meter langs de weg.

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e) 10.2.e @minlv.nl>

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 17:16

Aan: 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e); 10.2.e @rivm.nl'; 10.2.e @rivm.nl'; 10.2.e) - BSK; 10.2.e @bij12.nl'

Onderwerp: vervolg verkenning opties doelgeschiktheid AERIUS

Tijd: donderdag 23 juli 2020 11:00-13:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: webex link volgt

Dag allen,

Vandaag is er een overleg geweest om de opties wat betreft doelgeschiktheid van AERIUS te verkennen n.a.v. het advies van de commissie Hordijk en na te gaan wat mogelijk is op korte termijn. De meeste van jullie hebben deelgenomen aan dit overleg. De notulen van dit overleg zullen spoedig volgen. In het overleg is afgesproken om met een aantal betrokkenen de volgende punten verder te verkennen:

- Clustering van hexagonen
- Ongelijke behandeling tussen sectoren bij vergunningverlening: 5 km grens - SRM2/OPS
- Gebruik van beoordelingsdrempel van 0.005 mol N/ha

Graag nodig ik jullie uit voor dit overleg.

Vriendelijke groeten,

10.2.e

0610.2.e

Van: 10.2.e [redacted] - BSK
Aan: 10.2.e [redacted]
Onderwerp: RE: afstemmen communicatielijnen tav 5 km.
Datum: donderdag 23 juli 2020 11:29:16

Wij zijn destijds niet aan de voorkant betrokken bij de opdracht aan het RIVM en kregen alleen maar na wat aandringen de presentaties toegestuurd, die ook online zijn gezet door RIVM: <https://www.rivm.nl/documenten/presentatie-stikstof-voor-betrokken-ministers-30-oktober-2019>

11.1 [redacted]

Nogmaals:

- 11.1 [redacted]

Groet,
10.2.e [redacted]

Van: 10.2.e [redacted] @minbzk.nl>
Verzonden: donderdag 23 juli 2020 09:18
Aan: 10.2.e [redacted] - BSK 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: afstemmen communicatielijnen tav 5 km.

Ha 10.2.e [redacted]

11.1 [redacted]

?"

Als jij de plaatjes niet hebt, tot wie zou ik mij dan moeten wenden?

Groet, 10.2.e [redacted]

Van: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: maandag 20 juli 2020 11:19
Aan: 10.2.e [redacted] @nvwa.nl>
CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen) 10.2.e [redacted] @minlnv.nl>; 10.2.e [redacted] @bij12.nl>;
 10.2.e [redacted] @minlnv.nl>; 10.2.e [redacted] @rivm.nl' 10.2.e [redacted] @rivm.nl>;
 10.2.e [redacted] - DGMO-WV 10.2.e [redacted] @minienw.nl>; 10.2.e [redacted]

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @bij12.nl>; 10.2.e
@minlnv.nl>; 10.2.e
10.2.e @minbzk.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>;
10.2.e @ipo.nl>

Onderwerp: RE: afstemmen communicatielijnen tav 5 km.

Hoi 10.2.e

In het overleg van afgelopen vrijdag hebben we afgesproken dat ik de eerder afgestemde communicatielijnen tav de 5 km nog een keer op de mail zou zetten. Hierbij:

Waarom is bij doorrekening van de 100-maatregel een combinatie van SRM2 + OPS gebruikt, maar wordt bij de berekening van depositie in het kader van tracébesluiten alleen met SRM2 gerekend?

- In het kader van toestemmingbesluiten, zoals natuurvergunningen voor woningbouw en tracébesluiten, wordt gerekend met AERIUS Calculator. Gebruik van dit rekeninstrument is voorgeschreven in de Regeling natuurbescherming.
- Voor wegverkeer rekent AERIUS Calculator met een implementatie van Standaardrekenmethode 2 (SRM2) die is beschreven in de technische beschrijving van het RIVM bij de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De implementatie van SRM2 in AERIUS hanteert een maximale rekenafstand van 5 kilometer tot de weg. De overweging hierbij is dat berekende bijdragen van wegverkeer op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol zijn te herleiden tot een individueel project. Ook in de bovengenoemde technische beschrijving van het RIVM is aangegeven dat voor wegverkeer op basis van SRM2 niet tot willekeurig grote afstanden mag worden gerekend. Door uit te gaan van een maximale rekenafstand van 5 km bij de doorrekening van individuele projecten, wordt hieraan invulling gegeven in AERIUS Calculator.
- Bij de berekening van de landelijke effecten van de snelheidsverlaging en de bijdrage van wegverkeer aan de *totale landelijke deposities* wordt wel landsdekkend gerekend. Dat is mogelijk, omdat de bijdragen dan niet herleidbaar hoeven te zijn tot een specifiek project/traject.

'Herleidbaar' als criterium bij afbakening verkeersaantrekkende werking

De herleidbaarheid naar de bron is een criterium dat bijvoorbeeld ook wordt toegepast bij de afbakening van het extra verkeer dat een project genereert. Het bouwen en het gebruik van woningen zorgt voor extra verkeer van en naar deze woningen. Bij onderzoek naar de effecten van dit verkeer op bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie, wordt het verkeer veelal meegenomen tot een doorgaande weg, met als motivatie dat het dan is opgegaan in het heersende verkeersbeeld en niet meer herleidbaar is naar een individueel project. Ook hier geldt natuurlijk dat de emissies van een auto niet verdwijnen zodra deze auto opgaat in het heersende verkeersbeeld. Met deze afbakening blijft het grootste deel van de uitstoot van het wegverkeer van en naar de woonwijk buiten beschouwing.

Verder hebben we afgesproken:

- DGS gaat intern na welke argumenten/overwegingen bij LNV (en RIVM?) intern een rol hebben gespeeld bij het advies om de snelheidsverlaging landsdekkend door te rekenen. Mogelijk volgen hieruit nog aanvullende argumenten.
- DGS informeert de werkgroep Communicatie over de communicatielijnen en doet in die werkgroep een procesvoorstel over de afhandeling van vragen mbt dit onderwerp. Van belang is dat vragen en antwoorden goed worden afgestemd.

Wat kunnen we doen tegen de geïntroduceerde schijntegenstelling?

11.1



In de bijlage de kamervragen tot nu toe op een rijtje.

- Voor een aantal vragen ligt de beantwoording van de vraag primair bij LNV (waarvan ééntje waarschijnlijk door het RIVM beantwoord moet worden). Dat heb ik in het document aangegeven.
- Zo op het eerste gezicht kunnen we de meeste vragen wel beantwoorden op basis van de eerder afgestemde antwoorden op vragen van Jan Salden/de Tweede Kamer, maar dit gaan we de komende tijd nog in detail na.

Tot slot wijs ik jullie nog (maals) op de lopende procedure ihkv het verzoek tot handhaving van de Vereniging Milieudefensie over de snelheidsverhoging op een aantal trajecten in het verleden. Dit verzoek heeft de Minister van LNV afgewezen (zie: https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_303500_17/1/), maar VMD is tegen dit besluit in beroep gegaan.

- De beslissing op bezwaar wordt door RVO voorbereid en na de zomer (september) verwacht. 11.1
- In het verleden heeft RWS diverse malen (mede nav doorontwikkeldende jurisprudentie) aan LNV gevraagd of het verhogen van de maximum snelheid een vergunningplichtige activiteit was. Het Ministerie van LNV heeft altijd aangegeven dat dat niet het geval is.
- Diverse juristen (Marieke Kaajan, Ralph Frins) hebben naar aanleiding van de Spoedwet en het SSRS echter gesteld dat/de vraag opgeworpen of het wijzigen van de maximum snelheid als 'project' moet worden gezien dat vergunningplichtig is indien significant negatieve effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Dit betrof zowel snelheidsverhogingen als de snelheidsverlaging.
- Ook de Tweede kamer heeft hierover vragen gesteld.

Uit de Position paper van Marieke Kaajan voor het rondetafelgesprek van de Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 12 december 2019.

[...]

Duidelijkheid moet ook bestaan over de vraag of de emissies die worden verlaagd en die leiden tot ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, op dit moment op grond van de Wet natuurbescherming zijn toegestaan. Het moet, met andere woorden, gaan om emissies die op grond van een Wnbvergunning mogen worden veroorzaakt of om emissies die kunnen worden beschouwd als een 'bestaand recht', d.w.z. een recht dat al bestond voordat het gebiedsbeschermingsregime voor Natura 2000-gebieden van kracht werd.

Ter illustratie: het toepassen van ander voer levert (mogelijk) een verlaging van emissies vanuit een agrarisch bedrijf op. Maar als het dit agrarisch bedrijf op dit moment niet is toegestaan om deze emissies te veroorzaken, dan kan het voordeel van deze verlaging van emissies ook niet worden ingezet voor nieuwe ontwikkelingen. Hetzelfde geldt bijv. voor een snelheidsverlaging in een situatie waarin de emissies die gekoppeld zijn aan de huidige maximumsnelheid niet op de juiste wijze aan de Wnb zijn getoetst. Voor iedere emissieverlaging die in het stikstofregistratiesysteem wordt opgenomen en waarvan 70% weer beschikbaar wordt gesteld aan nieuwe ontwikkelingen, moet nagegaan worden of deze emissies wel waren toegestaan op grond van de Wnb.

Dat lijkt wellicht een theoretische opmerking, maar bedacht dient te worden dat veel situaties die onder het PAS vergunningvrij waren (bijv. de PAS-meldingen), achteraf gezien toch in potentie vergunningplichtig zijn gebleken. De emissies die hiermee gepaard gaan kunnen niet worden ingezet in het stikstofregistratiesysteem. Bedacht dient verder te worden dat het arrest van het HvJ over het PAS₂ heeft laten zien dat het project-begrip ruimer moet worden uitgelegd dan voorheen gebeurde. Niet alleen fysieke activiteiten, maar alle activiteiten met mogelijk significant negatieve effecten op een Natura 2000-gebied moeten worden beschouwd als een vergunningplichtig project. Bijv. ook een snelheidsverhoging in het verleden als hierdoor significant

negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zouden kunnen ontstaan. Het voordeel van een snelheidsverlaging kan ook dan niet worden ingezet voor nieuwe activiteiten. Dit vergt per ingezette maatregel een nadere toelichting, die op dit moment ontbreekt.

[...]

Gelet op het grote belang dat besluiten gebaseerd op het SSRS juridisch stand houden, de aandacht voor dit onderwerp in de Tweede Kamer en de verwachting dat de beslissing op bezwaar in de procedure met VMD in september zal worden vastgesteld, is ook voor dit vraagstuk een afgestemde communicatielijns wenselijk. **Neemt LNV hierbij het voortouw?**

Groet,
10.2.e

10.2.e

.....
Afdeling Wegverkeersbeleid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
.....

M 06 10.2.e
10.2.e @minienw.nl
.....

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 10.2.e @nvwa.nl>

Verzonden: donderdag 16 juli 2020 19:43

Aan: 10.2.e); 10.2.e) - BSK; 10.2.e '; 10.2.e);
10.2.e @rivm.nl'; 10.2.e); 10.2.e) - DGMo-
WV

CC: Doosje, mr. G.A.J. (Arjen)

Onderwerp: afstemmen communicatielijnen tav 5 km.

Tijd: vrijdag 17 juli 2020 11:00-11:45 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: webex volgt

Beste mensen, conform afspraak in de stuurgroep Aerius, nodig ik jullie uit morgenochtend. Dit om de communicatielijn/korte boodschap tav de 5km/publicatie 'een vandaag' af te stemmen.

Webex volgt morgenochtend.

10.2.e

06-10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

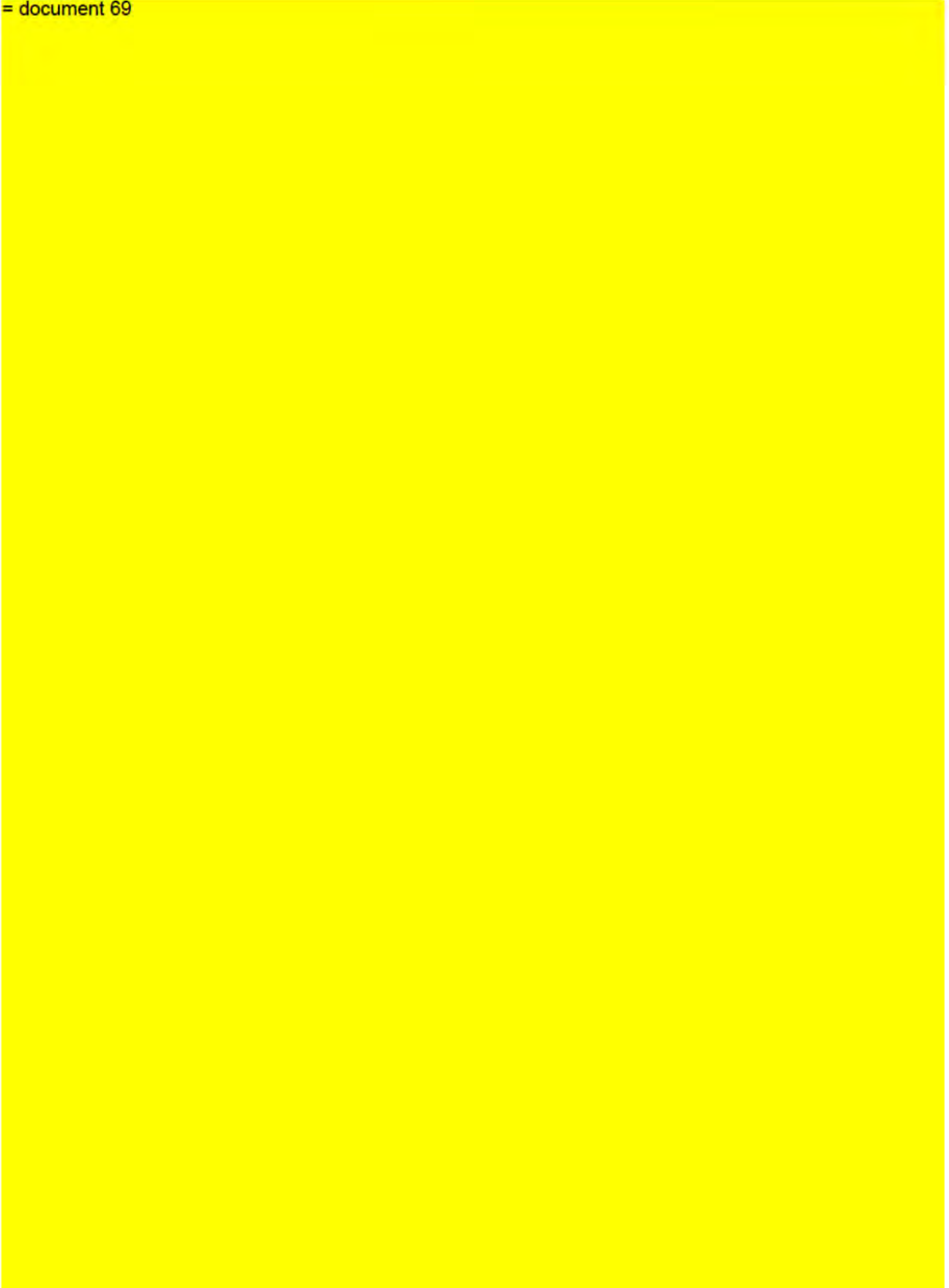
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.


This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e [redacted] - BSK
Aan: 10.2.e [redacted] @minlv.nl
Onderwerp: FW: afstemmen communicatielijnen tav 5 km.
Datum: vrijdag 24 juli 2020 10:22:11
Bijlagen: [Kamervragen 5km, SSRS en Hordijk.docx](#)

= document 69



= document 69



[Vragen van de leden Schonis \(D66\) en Van der Graaf \(ChrsitenUnie\) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het artikel 'verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet'](#)

1. Bent u bekend met het artikel 'verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet'? [1]
2. Herkent u de situatie die geschetst wordt in de uitzending rondom de afwijkingen tussen de twee rekenmodellen SRM2 en OPS?
3. Hoe verklaart u de afwijking tussen rekenmodel SRM2 (zoals gebruikt in Aerius) in vergelijking tot OPS?
4. Houdt u met de wegprojecten rekening met de berekening door de commissie Hordijk, dat voorbij de vijf kilometer 95% van de NOx-emissies neerslaan? Zo nee, waarom niet?
5. Hoe verklaart u dat de eerdere verhoging van de maximumsnelheid wel met afstandsgrens is berekend?
6. Bent u bereid nader juridisch advies in te winnen voor de zeven nog te realiseren MIRTwegprojecten?

[1] EenVandaag, 15 juli 2020, Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet

[Vragen van het lid Kröger \(GroenLinks\) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Verbreden snelweg kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet'](#)

1. Kent u het bericht 'Verbreden snelweg kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet', van EenVandaag? [1]
2. Kunt u ingaan op de stelling van EenVandaag dat '95% van de stikoxiden uit verkeer pas na 5 km neerslaan en helemaal niet worden meegeteld' ? Worden die alleen voor die wegbijdrage in het gebied binnen 5km niet meegeteld of helemaal niet als emissie? En als ze wel in de boekhouding terecht komen, waar worden deze emissies dan als depositie aan toebedeeld? Waarom is dit anders voor verkeer dan voor andere bronnen?
3. Kunt u ingaan op de stelling van EenVandaag dat hier sprake is van een 'dubbele boekhouding'? Klopt het dat de (extra) emissie van 130 km/u rijden, lager (dus gunstiger) is berekend en de opbrengst van 100 km/u rijden hoger (dus wederom gunstiger)? Hoe kan het dat een snelheidsverhoging geen significant effect (negatief) op de natuur heeft en een snelheidsverlaging wél een significant (positief) effect heeft?
4. Hoe wordt de depositieafname door de emissieafname van de 100 km/u maatregel toebedeeld aan de omgeving van een snelweg? Hoe verschilt dit met een emissietoename door bijvoorbeeld een snelheidsverhoging of hogere verkeersintensiteit?
5. Hoeveel stikstofruimte is er voor ieder van de zeven MIRT-projecten gereserveerd vanuit de 100 km/u maatregel? Hoeveel stikstofruimte moet er nog gevonden worden middels extern salderen? Kunt u dit per project aangeven?
6. Kunt u ingaan op de stelling van hoogleraar Bastmeijer dat het toebedelen van 30% van de gerealiseerde depositieverlaging aan de natuur, mogelijk niet houdbaar is? Sluit dit niet beter aan bij de uitleg van de Raad van State, dat we pas nieuwe depositie kunnen toevoegen, als de kwaliteit van de natuur dat toelaat (dus dat we in zwaar belaste gebieden eerst 100% depositieverlaging aan de natuur moeten doen toekomen, tot de natuur voldoende is hersteld)?

LNV

7. Is SRM-2 niet vooral ontwikkeld om concentraties luchtverontreiniging en de distributie ervan over korte afstand te berekenen? Is het model dan wel geschikt om distributie en depositie op grotere afstand te berekenen? Is er geen beter alternatief?

8. Wie heeft besloten om voor verschillende emissiebronnen de depositie in verschillende regels te vatten en anders te beoordelen? Wie heeft besloten om de effecten van emissieverlagende maatregelen op een andere manier te beoordelen of aan een gebied toe te bedelen dan de oorspronkelijke emissies? Was dit een beleidskeuze? Wanneer en onder wiens verantwoordelijkheid zijn deze besluiten genomen? Is de houdbaarheid hiervan juridisch getoetst?

LNV

9. Staat u nog steeds achter uw antwoord en advies op de motie Kröger met betrekking tot de commissie Hordijk en het extern salderen van verkeersemissies (Kamerstuk 35300-A, nr. 110), nu advocaten, hoogleraren en adviescommissies wijzen op de kwetsbaarheid?

10. Worden er nu concrete en onomkeerbare stappen gezet en keuzes gemaakt, op basis van deze manier van rekenen en het toebedelen van depositieruimte? Zo ja, kunt u aangeven voor welke projecten?

11. Ben u bereid juridisch advies in te winnen en te delen met de Kamer voordat er onomkeerbare stappen worden gezet?

12. Wat is het Plan B voor de woningbouw, de stikstofmaatregelen of de zeven MIRT-projecten, als deze techniek van een dubbele boekhouding sneuvelt bij een juridische toets door de bestuursrechter of de Raad van State?

[Vragen van de leden Van der Graaf, Dik-Faber en Bruins \(allen ChristenUnie\) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofverbindingen doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet'](#)

1. Kent u het bericht 'Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofverbindingen doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet'? [1]

Ja

2. Klopt het dat de depositiereductie als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op rijkssnelwegen in 2019 is berekend zonder afkapgrens [2] bij 5 km?

3. Klopt het dat de depositietoename als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u op rijkssnelwegen in 2011 is berekend met afkapgrens?

4. Is het zo dat bij depositietoenames als gevolg van verhogingen van de maximumsnelheid sinds 2011 altijd is gerekend per traject rijkssnelweg, met afkapgrens en beperkt tot nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden?

5. Kunt u voor alle verhogingen van de maximumsnelheden op rijkssnelwegen sinds 2011 in een tabel *per traject* rijkssnelweg aangeven in welk jaar is besloten tot verhoging van de maximumsnelheid, met welk stikstofmodel de depositietoename is berekend en met welke afkapgrens is gerekend?

6. Hoe groot is de berekende depositiereductie als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op rijkssnelwegen in 2019 met en zonder afkapgrens?

LNV/RIVM

7. Hoe groot is de berekende depositietoename als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u op rijkssnelwegen in 2011 met en zonder afkapgrens?

8. Kunt u bevestigen dat met de gekozen systematiek (namelijk: wel een afkapgrens bij verhoging maar geen afkapgrens bij verlaging van de maximumsnelheid) *boekhoudkundig* een besparing op stikstofdepositie wordt gerealiseerd met twee identieke maar tegengestelde besluiten over de maximumsnelheid?

9. Hoeveel besparing op stikstofdepositie levert het boekhoudkundig op wanneer de maatregel tot het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 km/u wordt ingevoerd (berekening zonder afkapgrens) en daarna weer wordt teruggedraaid (berekening met afkapgrens)?

10. Wanneer de exercitie in vraag 9 iedere dag een keer wordt herhaald, na hoeveel dagen heeft Nederland dan boekhoudkundig geen stikstofprobleem meer?

Voortouw LNV

Vragen van het lid Geurts (CDA) aan de Ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Infrastructuur en Waterstaat over NEMA (National Emission Model for Agriculture) en AERIUS Calculator

Vraag 1

Wat doet u concreet en op korte termijn om de spanning die er is tussen ecologie en economie (strijd om de ruimte) in ons dichtbevolkte land te verminderen?

Vraag 2

Wat zijn de gevolgen op korte en langere termijn van het feit dat het rekeninstrument AERIUS Calculator voor vergunningverlening leidt tot schijnzekerheid, onvoldoende robuust en daarmee niet doelgeschikt is, er ongelijke behandeling plaatsvindt tussen verschillende sectoren en er voor wegen een afkapgrens van 5 kilometer wordt gehanteerd en voor bijvoorbeeld landbouw niet?

Vraag 3

Gaat u op korte termijn het AERIUS-rekensysteem (Calculator) aanpassen en een andere manier van berekenen hanteren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat betekent dit concreet voor de vergunningverlening?

Vraag 4

Vindt u het verdedigbaar dat in AERIUS bij vergunningverlening voor de aanleg van een weg een ander rekensysteem, namelijk Standaardrekenmethode 2 (SRM-2), wordt gehanteerd dan voor de aanleg van een stal, waarvoor het Operationele Prioritaire Stoffen model (OPS) wordt gehanteerd? Bent u voornemens voor verkeer en landbouw hetzelfde model te gaan gebruiken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, per wanneer? Wat zijn de voor- en nadelen van SRM-2 en OPS bij het huidige gebruik?

Vraag 5

Kunt u inhoudelijk ingaan op hetgeen gesteld wordt in het artikel 'Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet'? 1)

Vraag 6

Wat betekent het voor de invoering van de voermaatregel in de melkveehouderij als de depositie niet op een hexagoon maar op een cluster van hexagonalen, ingedeeld naar habitattypen, berekend wordt? Kunt u dit met voorbeelden verduidelijken?

Vraag 7

Kunt u aangegeven hoe en wanneer er gewerkt gaat worden met een modelensemble en deze met metingen beter wordt gevalideerd? Gaat u hierbij satellietmetingen betrekken?

Vraag 8

Wanneer wordt het landelijke meetnet uitgebreid met meer stations in landbouwgebieden? Wordt er dan ook gedetailleerder gemeten? Wanneer kunnen we de eerste resultaten verwachten?

Vraag 9

Heeft u emissiemetingen beschikbaar of gaat u emissiemetingen verrichten aan nieuwe toedieningstechnieken, zoals het met water verdunnen van mest en nieuwe mestproducten uit mestvergisting en/of mineralenconcentraten?

Vraag 10

Gaat u het aantal reguliere voertuigen waarvan de emissie in de praktijk gemeten wordt sterk verhogen? Zo ja, per wanneer gaat dit van start? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Hoeveel vergunning zijn er daadwerkelijk afgegeven na de uitspraak van de Raad van State waarin het Programma Aanpak Stikstof (PAS) als basis voor vergunningverlening is vernietigd (graag uitgesplitst in woning- en utiliteitsbouw en grond-, weg- en waterbouw (GWW) verleende vergunningen)?

Vraag 12

Hoeveel vergunningen zijn er daadwerkelijk afgegeven als direct gevolg van de snelheid verlagende maatregelen voor auto's? 2)

Vraag 13

Hoe gaat u, gelet op uw voornemen te komen met een drempelwaarde voor de tijdelijke deposities in de bouw, op korte termijn een oplossing bieden voor de gebruikersfase van bouwprojecten?

Vraag 14

Hoeveel woningen denkt u te kunnen faciliteren met de voorgenoemde drempelwaarde? Wat zijn de alternatieven op korte termijn voor vergunningverlening met betrekking tot de woning- en utiliteitsbouw- en infravergunningen als de voorgenoemde drempelwaarde onverhoopt niet lukt?

1) EenVandaag, 14 juli 2020, 'Verbreden snelwegen kan ondanks stikstofcrisis doorgaan dankzij 'rekentruc' kabinet'

[\(https://eenvandaag.avrotros.nl/item/verbreden-snelwegen-kan-ondanks-stikstofcrisis-doorgaan-dankzijrekentruc-kabinet/\)](https://eenvandaag.avrotros.nl/item/verbreden-snelwegen-kan-ondanks-stikstofcrisis-doorgaan-dankzijrekentruc-kabinet/)

2 Cobouw 7 juli 2020, 'Eerste stikstofhobbel lijkt genomen' (<https://insights.abnamro.nl/2020/07/eerste-stikstofhobbel-lijkt-genomen/>)

**Bestuurskern**Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid**Contactpersoon**

10.2.e

M 10.2.e

10.2.e@minien
w.nl**Datum**

24 juli 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/150437

beslisnota

Rekenmethodes stikstof

Inleiding

In de Tweede Kamer, rapporten van onderzoekscommissies (zie. Hordijk en zie. Remkes) en de media is steeds meer aandacht voor de rekenmethodes die gebruikt worden bij de berekening van stikstofdepositie bij projecten. Inmiddels is er een aantal Kamervragen (zie bijlage 2 in HPRM) gesteld aan u over de stikstofberekeningen. Het kabinet heeft aangegeven in reactie op het rapport van de commissie "meten en rekenen", zie. Hordijk, dat het na de zomer met een uitgebreide reactie komt. DG stikstof (van LNV) laat weten in augustus besluitvorming te willen over de verschillende rekenmethodes.

Geadviseerd besluit

- 1) 11.1
- 2) 11.1
- 3) 11.1

Beslistermijn

Voor 1 augustus 2020;
om de Kamer te informeren over het uitstel van de beantwoording van de Kamervragen en ambtelijk de gesprekken met LNV te kunnen starten.

Argumentatie

1) Uitstel Kamervragen

Half juli zijn er vier setjes Kamervragen gesteld door GroenLinks, ChristenUnie (2x) en D66 en ChristenUnie samen. Deze richten zich, na een uitzending van EénVandaag, voornamelijk op de diverse twee rekenmethodes die gehanteerd

worden bij de berekening van stikstofdepositie. Omdat het kabinet heeft aangegeven na de zomer met een kabinetsreactie op de cie. Hordijk te komen, adviseer ik u om de beantwoording uit te stellen tot er een kabinetsreactie is. Als de kabinetsreactie op cie. Hordijk te lang duurt, dan adviseer ik u op alle vragen die refereren naar (antwoorden op) cie. Hordijk procesmatig te verwijzen naar de kabinetsreactie. Het is immers nu niet mogelijk om al een antwoorden te geven vooruitlopend op de kabinetsreactie.

2) Ambtelijke inzet voor kabinetsreactie cie. Hordijk

De discussie n.a.v. cie. Hordijk focust zich met name op de ongelijkheid/oneerlijkheid tussen het rekenmodel SRM2 (dat voor wegverkeer wordt gebruikt en een 5km afstandsgrens kent) en OPS (dat voor overige bronnen - zoals landbouw - wordt gebruikt en geen afstandsgrens kent). Vooral SRM2 ligt onder vuur omdat, vanwege de afstandsgrens, partijen aangeven dat deposities verder dan 5km onterecht niet worden meegenomen.

De cie. Hordijk lijkt voor te sorteren om de afstandsgrens los te laten en voor elke bron onbeperkt door te rekenen. Dat heeft echter grote gevolgen voor de toestemmingsverlening van projecten die met wegverkeer te maken hebben (wegprojecten, woningbouw en industrie). Onbeperkt doorrekenen leidt tot meer (mini)deposities in het hele land. Als dat op overbelaste gebieden gecompenseerd of gemitigeerd moet worden, wordt dat een enorme opgave. Daarmee ontstaat de kans dat Nederland nog verder "op slot" gaat. Onbeperkt doorrekenen vereist bovendien aanpassing van het rekeninstrument AERIUS Calculator, waardoor toestemmingsverlening met wegverkeer nu niet plaats zou kunnen vinden en alle lopende planuitwerkingen en vergunningprocedures (ook bij gemeenten en provincies) ernstige vertraging oplopen.

Daarnaast is het loslaten van de afstandsgrens een gevaar voor de huidige (infra-)projecten die onder de rechter liggen (in het bijzonder ViA15;). Daar wordt immers de 5km-grens gehanteerd, welke uitgebreid aan bod is geweest tijdens de zitting. HBJZ heeft aangegeven dat voor de Raad van State de uitkomst van de discussie over het advies Cie Hordijk medebepalend kan zijn.

11.1

Inhoudelijk zijn er ook goede redenen om bij wegverkeer te werken met een afstandsgrens. Zo zijn depositiebijdragen op enkele kilometers van de weg, niet meer te herleiden tot een individueel project. En deze zeer beperkte bijdragen zijn zodanig gering dat deze niet als significant zijn te beschouwen. Bovendien is SRM2 specifiek ontwikkeld voor wegverkeer. Zo houdt het rekening met geluidschermen en de hoogteligging van wegen. Ook is SRM2 uitvoerig gevalideerd in windtunnel- en veldexperimenten (in bijlage 1 vindt u meer achtergrondinformatie over SRM2).

Onze ambtelijke inzet is dan ook om voor de kabinetsreactie op de cie. Hordijk (te onderzoeken om) een maximale rekenafstand ook toe te passen voor andere bronnen. Dat sluit aan bij de cie. Remkes die het volgende aangeeft:

"Pas de systematiek zodanig aan dat voor NOx-emissies, die bijdragen aan de 'stikstofdeken', niet langer wordt gewerkt met fijnmazige ruimtelijke details, en dat de zogenoemde 'piekbelasters' wel worden aangesproken op significante effecten dichtbij, maar niet op marginale effecten op honderden kilometers afstand, omdat dat laatste onderdeel uitmaakt van de generieke aanpak."

Een afstandsgrens voor andere bronnen, zoals landbouw, zal ook positief zijn voor de vergunningverlening van individuele projecten. Onderzocht moet worden of dat mogelijk is en hoeverre het daarbij noodzakelijk is om (extra) (bron)maatregelen te treffen om deposities verder dan de afstandsgrens via generiek beleid aan te pakken.

De Landsadvocaat is door LNV gevraagd om een reactie op de cie. Hordijk en geeft het volgende aan:

- **11.1** [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Concluderend

Bovenstaande sluit aan bij onze inzet om de 5km-grens niet los te laten, maar juist te verbreden naar andere bronnen. Aan u wordt gevraagd deze route te accorderen. Bovendien adviseer ik u om een besluit over eventuele andere rekenmethodes op politieke niveau te bespreken met de betrokken bewindspersonen. Dat zijn de bewindspersonen van de zgn. "projectenministeries", EZK, BZK en DEF, alsmede LNV als coördinerend stikstofministerie. **11.1**

[redacted]
[redacted]
[redacted]

3) Alternatieven in stikstofregistratiesysteem onderzoeken

In de Kamervragen en media komt ook naar voren dat er een zgn. "truc" is uitgehaald in het SSRS. De landelijke snelheidsverlaging is doorgerekend met OPS (onbeperkt), terwijl bij de snelheidsverhoging in het verleden en de MIRT-projecten worden berekend met SRM2 (afstandsgrens). Het beeld wordt geschetst dat bij het ophalen van stikstofruimte doelbewust is gekozen om landelijk door te rekenen om zo een grote opbrengst te hebben. Bij het gebruik van de ruimte wordt er begrensd om zo ruimte te besparen.

Snelheidsverhoging in het verleden

Ten behoeve van de snelheidsverhoging in 2012 zijn de stikstofeffecten berekend op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden/Beschermde natuurmonumenten binnen 3 km van de weg.

De daar opvolgende verkeersbesluiten zijn allen vastgesteld tijdens het PAS. Voor deze verkeersbesluiten is niet gerekend op Nederlandse Natura 2000-gebieden. De reden hiervoor was tweevoudig:

- LNV als bevoegd gezag beschouwde een snelheidsverhoging niet als een vergunningplichtige activiteit.
- Het PAS hanteerde het eindbeeld van de snelheidsverhoging als uitgangspunt bij het berekenen van de totale deposities in zichtjaar 2030. De totale depositie die het hoofdwegennet veroorzaakte in 2030 hield dus rekening met alle MIRT-projecten met een voorkeursalternatief, autonome groei èn 130 km/uur (waar dit mogelijk was obv verkeersveiligheid). De ontwikkeling van de totale depositie in Nederland – inclusief de depositiebijdrage van het hoofdwegennet - was passend beoordeeld. Het verhogen van de snelheid op trajecten waar destijds nog geen 130 werd gereden, maar waar dit (uiteindelijk) wel was voorzien, werd in het PAS beschouwd als een autonome ontwikkeling.

In de uitvoeringspraktijk voorafgaand aan het PAS werd in beginsel altijd uitgegaan van een maximum rekenafstand van 3 kilometer tot de weg in onderzoeken naar de effecten voor deposities. Als sprake was van de aanleg van een nieuwe weg of projecten zeer grote effecten op de verkeersbewegingen hadden, werd een rekenafstand van 5 km gehanteerd. Deze afbakening van 3 km was mede gebaseerd op een literatuurstudie van het destijds meest actueel beschikbare internationaal empirisch ecologisch onderzoek naar de effecten van wegen op vegetatie.¹

Onder het PAS gold een zogenoemde afstandsgrenswaarde van 3 kilometer vanaf de weg voor prioritaire projecten ten aanzien van hoofdwegen. Na de PAS-uitspraak is de maximale rekenafstand voor wegverkeer in AERIUS Calculator veiligheidshalve vergroot tot 5 km.

SSRS

Ten behoeve van het SSRS heeft het RIVM het effect van de snelheidsverlaging landsdekkend doorgerekend. De inhoudelijke redenering is dat de snelheidsverlaging een generieke maatregel is met landelijke effecten. Bij (MIRT-)projecten zijn deposities op enkele kilometers afstand niet meer herleidbaar zijn tot het individuele project. Ambtelijk hebben wij aan LNV aangegeven dat het landsdekkend doorrekenen van de snelheidsverlaging effect kan hebben op de (juridische houdbaarheid van) van MIRT-projecten.

Het besluit om de snelheidsverlaging landsdekkend door te rekenen is na berekeningen en opties van het RIVM op verzoek van DG Stikstof genomen om zo een SSRS te creëren met ruimte voor woningbouw. Als tot 5 km was gerekend, zou in grote delen van Nederland immers geen enkele depositieruimte worden berekend op basis van de snelheidsmaatregel. De 7 MIRT-projecten zijn pas op het laatst, na politiek overleg, aan het SRSS toegevoegd. Het is dus initieel geen beleidsmatige keuze geweest om de snelheidsverlaging te koppelen aan de 7 MIRT-projecten om zo ruimte te creëren. Desalniettemin kan er druk op de "juridische" houdbaarheid van de TB's en daarmee van het SSRS komen te staan.

Ik adviseer u **11.1**

Een mogelijk beheersmaatregel tegen het risico dat ontstaat door de verschillen in de wijze waarop de depositiereductie dankzij de

¹ Schaffers, A.P.. Effectafstand van stikstof uit verkeersemissies op de vegetatie; een inventarisatie van de literatuur. Wageningen University, 2010

snelheidsverlaging berekend tbv het SSRS (nl. landsdekkend) en de wijze waarom wegverkeer wordt doorgerekend bij individuele projecten (tot max. 5 km) is om voor het TB Ring Utrecht alleen de depositiereductie dankzij de snelheidsverlaging te gebruiken die is berekend met SRM2:

- Op de hectaren binnen 5 km van de wegen waar de snelheid is verlaagd, bestaat de beschikbare depositieruimte in het SSRS uit twee delen: een deel berekend met SRM 2 (van het wegverkeer binnen 5 km van het rekenpunt) en een deel berekend met OPS (van het wegverkeer buiten 5 km van het rekenpunt).
- Door alleen de SRM2-ruimte te gebruiken, kan niet gesteld worden dat sprake zou zijn van een 'dubbele boekhouding': de gebruikte depositiereductie door de snelheidsmaatregel is dan immers met dezelfde methode berekend als de depositiebijdrage door het project die daarmee wordt gemitigeerd (en allebei tot 5 km).
- Dit zou ook de werkwijze zijn geweest voor Ring Utrecht als er géén SSRS was geweest.

Dit voorstel leidt er echter toe dat op een beperkt aantal hexagonen te weinig (SRM2-)depositieruimte beschikbaar is voor Ring Utrecht (voor het grootste deel van de depositiebijdrage van het project levert de SRM2-bijdrage dus voldoende ruimte op).

Advies is 11.1

Uiteraard behoort compensatie ook tot de mogelijkheden, maar de wet vereist dat eerst de mogelijkheden voor mitigatie worden onderzocht. Daarnaast verlopen de gesprekken met de provincie Gelderland over compensatie op de Veluwe nog steeds erg stroef.

11.1

Relatie met A4 Haaglanden en Ring Utrecht

Ook de Commissie voor de m.e.r. gaat in haar toetsingsadviezen voor A4 Haaglanden en Ring Utrecht in op het advies van de Cie Hordijk. Zij geeft aan dat het laten vervallen van het afstandscriterium van 5 km voor deze projecten "zou kunnen betekenen dat de stikstofdepositie hoger uitvalt dan waar tot nu toe vanuit is gegaan en dat mogelijk meer Natura 2000-gebieden beschouwd moeten worden." De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming te onderbouwen hoe aantasting van de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van een toename van stikstofdepositie kan worden voorkomen.

Overigens is voor Ring Utrecht aan de Commissie voor de m.e.r. alleen vrijwillig advies gevraagd over de bouwmethode. Het stikstofdepositieonderzoek is niet voor advies voorgelegd. Trouw wekt in het artikel 'Verbreiding A27 twijfelachtig door onzekerheid over meetmethode stikstof' d.d. 26 juli 2020 ten onrechte de indruk dat de Cie voor de m.e.r. het stikstofdepositieonderzoek van Ring Utrecht heeft beoordeeld.

Politieke context

De media, Tweede Kamer en boeren geven aan de mismatch tussen SRM2 en OPS oneerlijk te vinden. 11.1

Door de berichtgeving en druk van bovengenoemde partijen is DG Stikstof voornemens om snel (in augustus) een antwoord te hebben op de verschillende rekenmethodes. 11.1

[Redacted text block]

BIJLAGE 1 Achtergrondinformatie SRM-2 (model voor wegverkeer)

- Standaardrekenmethode 2 (SRM2) is in 2006 vastgelegd in het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Dat voorschrift is in 2007 vervangen door de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.
- Standaardrekenmethode 2 is destijds ontwikkeld door ECN, in opdracht van het ministerie van VROM. RIVM en andere deskundigen waren er destijds bij betrokken.
- De SRM2-methode is specifiek ontwikkeld voor *wegverkeer*. Het kan i.t.t. OPS rekening houden met geluidschermen en de hoogteligging van wegen. Dat maakt SRM2 meer geschikt voor projectspecifieke berekeningen van wegverkeer dan OPS. SRM2 is uitvoerig gevalideerd in windtunnel- en veldexperimenten.
- Ook de consistentie met het rekenmodel dat wordt gebruikt in de monitoring van luchtkwaliteit langs wegen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) speelt een rol in de keuze voor SRM2 bij de berekeningen voor deposities van wegverkeer.
- Het gebruik van dit model is daarbij eerder door de Raad van State geaccepteerd, inclusief een maximale rekenafstand.
- Er zijn goede argumenten om voor wegverkeer te rekenen tot 5 km: op enkele kilometers van de weg zijn de berekende depositiebijdragen niet meer te herleiden tot een individueel project en zijn de zeer beperkte bijdragen zodanig gering dat deze niet als significant zijn te beschouwen.
- Daarmee zijn deze deposities overigens niet uit beeld. De bijdragen van al het wegverkeer wordt wel landsdekkend doorgerekend in de monitoring van de stikstof. Dat is mogelijk omdat de bijdragen dan niet herleidbaar hoeven te zijn naar een individuele bron.
- SRM2 wordt overigens breder toegepast dan alleen voor wegprojecten. Ook bijvoorbeeld woningbouw en industrieprojecten moeten deels rekenen met SRM2 vanwege de verkeersaantrekkende werking.