

RAPPORT

Uitgangspunten berekeningen stikstofdepositie

Bijlage bij “aanvullende passende beoordeling
stikstofdepositie ViA15 (2021)”

Klant: Rijkswaterstaat Nederland Oost

Referentie: BC2109TPRP2106292103

Status: D0/P01.01

Datum: 15 juli 2021



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Uitgangspunten "berekening stikstofdepositie"

Ondertitel: Uitgangspunten berekening stikstofdepositie SRM2/OPS voor ViA15
Referentie: BC2109TPRP2106292103
Status: P01.01/S0
Datum: 29 juni 2021
Projectnaam: ViA15
Projectnummer: BC2109
Auteur(s): Carel Schut

Opgesteld door: L. Haxe

Gecontroleerd door: S. Valk

Datum: 29-06-2021

Goedgekeurd door: C. Schut

Datum: 15-07-2021

Classificatie

Project gerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Aanleiding	1
1.1	Algemene uitgangspunten	2
1.2	Leeswijzer	2
2	Afbakening van het onderzoeksgebied	3
2.1	Selectie van relevante wegvakken	3
2.1.1	Wegvakken van het projectgebied	3
2.1.2	Aansluitende wegvakken	3
2.1.3	Overige relevante wegvakken	3
2.2	Maximale rekenafstand	4
2.3	Onderzoeksgebied en selectie van (delen van) Natura 2000-gebieden	4
3	Wegenmodel en modelgebied	6
3.1	Wegenmodel	6
3.2	Modelgebied	8
4	Verkeersgegevens en weg- en omgevingskenmerken	12
5	Berekeningen	13

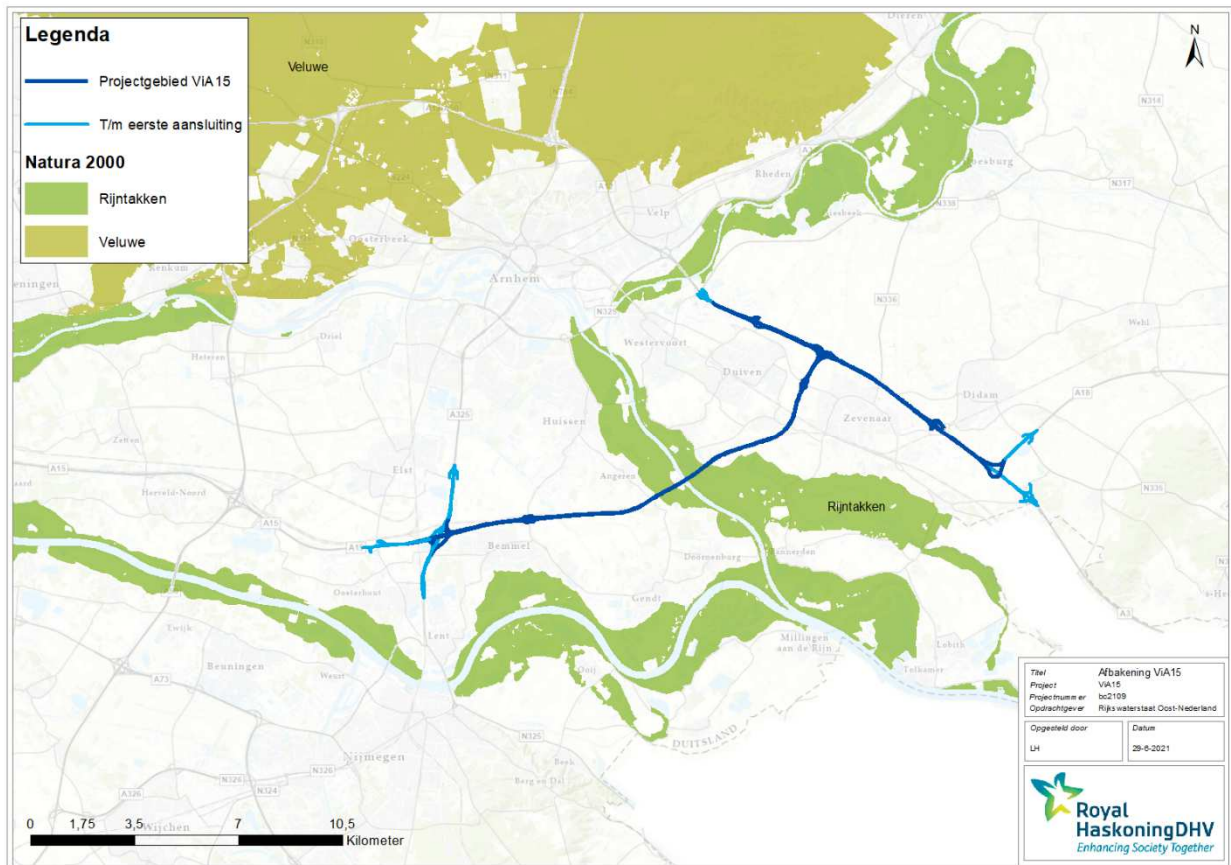
Bijlagen:

Modelgebied met relevante wegvakken per (7) clusters per zichtjaar (2024 en 2030)

1 Aanleiding

Met de realisatie van het project A15/A12 Ressen – Oudbroeken (ViA15) wordt een deel van het hoofdwegenet gewijzigd. Het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2019) voorziet in het doortrekken van de A15 vanaf knp Ressen naar de A12 ter hoogte van Duiven en Zevenaar (waar het nieuwe deel van de A15 door middel van een nieuw te realiseren knooppunt Oudbroeken op de A12 wordt aangesloten) en het verbreden van delen van de A12 en de A15.

Het project leidt in de gebruiksfase tot verkeer op het nieuwe tracé en leidt eveneens tot verandering van de verkeersstromen op het bestaande wegennet (netwerkeffecten). Dit heeft consequenties voor de depositiebijdrage van het wegverkeer op Natura 2000-gebieden. In dit rapport zijn de uitgangspunten vastgelegd van de geactualiseerde berekeningen van de stikstofdepositie ten gevolge van het project “A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)” in de gebruiksfase.



Figuur 1: Tracéligging ViA15 ten opzichte van de direct omliggende N2000-gebieden

1.1 Algemene uitgangspunten

Ten behoeve van het Tracébesluit ViA15 is in 2019 een aanvullende passende beoordeling opgesteld. Daarnaast is in juni 2020 een addendum opgesteld waarbij, onder andere gebruikmakend van de toenmalige AERIUS-versie (C19), nieuwe depositieberekeningen zijn uitgevoerd en de ecologische beoordeling uit 2019 is geactualiseerd. De stikstofdepositieberekeningen behorend bij het Tracébesluit en de passende beoordeling uit 2019 en het addendum I uit 2020 vormen de basis voor de uitgangspunten van de stikstofdepositieberekeningen die in dit rapport zijn beschreven. Onderstaand een overzicht van de algemene uitgangspunten die in de nieuwe berekeningen zijn gehanteerd:

- Voor de berekeningen is uitgegaan van de verkeersgegevens op basis van NRM2017 Oost-Nederland¹. Deze verkeersgegevens zijn bij de onderzoeken uit 2019 en 2020 ook gebruikt voor de afbakening en voor de depositieberekeningen.
- De verlaging van de maximumsnelheid op de A50 tussen knooppunt A12/A50 Waterberg en A1/A50 knp Beekbergen² is als mitigerende maatregel opgenomen in het Tracébesluit 2019. De situatie inclusief deze mitigerende maatregel vormt het uitgangspunt voor de verkeersgegevens en de depositieberekeningen.
- Conform de eerdere onderzoeken zijn de depositiebijdragen en projecteffecten in beeld gebracht voor de jaren 2024 en 2030.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is toegelicht hoe het onderzoeksgebied is afgebakend. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven hoe het wegenmodel en het modelgebied tot stand is gekomen en zijn in hoofdstuk 4 de wegkenmerken besproken om tot het wegenmodel te komen. De uitgangspunten voor de berekeningsmethodiek zijn toegelicht in hoofdstuk 5.

¹ *Verschil_2030_PROJ_ViA15_tussen_6_23-2030H_Autonom_ViA15_Weergave.shp*

² *Tussen 06.00-23.00 wordt er, ongeacht de verkeersintensiteit, tussen knp Waterberg en knp Beekbergen 100 km/u gereden. Tussen 23.00-06.00 is de maximumsnelheid 120 km/u.*

2 Afbakening van het onderzoeksgebied

De afbakening van het onderzoeksgebied is uitgevoerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

- 1) Selectie van relevante wegvakken;
- 2) De maximale rekenafstand voor depositieberekeningen;
- 3) De selectie van de (delen van) Natura 2000-gebieden die relevant zijn voor de ecologische beoordeling.

In de volgende paragrafen zijn deze stappen nader uitgewerkt.

2.1 Selectie van relevante wegvakken

De volgende relevante wegvakken zijn ten behoeve van de afbakening meegenomen:

- 1) De wegvakken die aangepast worden in het kader van het project: het projecttracé ViA15;
- 2) De wegvakken die op dit projecttracé aansluiten, tot en met de eerstvolgende aansluiting op het onderliggende wegennet of knooppunt;
- 3) De overige relevante wegvakken (HWN en OWN), voor zover hier sprake is van een toename van de wekdaggemiddelde verkeersintensiteit als gevolg van het project met tenminste 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting.

2.1.1 Wegvakken van het projectgebied

Het projecttracé van de ViA15 omvat de wegvakken die nieuw gerealiseerd of aangepast worden als gevolg van het project. Alle wegvakken van het projecttracé maken deel uit van de geselecteerde wegvakken voor het wegenmodel. In figuur 1 zijn de nieuw te realiseren wegvakken in donkerblauw gepresenteerd.

2.1.2 Aansluitende wegvakken

Het projecttracé is aangevuld met de direct aansluitende wegvakken van het hoofdwegennet tot en met de eerstvolgende aansluiting. In figuur 1 zijn deze aansluitende wegvakken in lichtblauw weergegeven. De aansluitende wegvakken maken, net als het projecttracé, deel uit van de geselecteerde wegvakken voor het wegenmodel.

2.1.3 Overige relevante wegvakken

De afbakening van het onderzoeksgebied vindt plaats op basis van de toenames van verkeer als gevolg van het project. Verkeerstoenames (verkeersintensiteiten in de situatie na uitvoering van het project ten opzichte van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie) die groter zijn dan 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting (verder "mvt/etm/rij") vormen de basis voor het selecteren van de te onderzoeken Natura 2000-gebieden. In figuur 2 (zie paragraaf 2.2) zijn deze wegen in het rood aangegeven.

2.2 Maximale rekenafstand

Het kabinet heeft op 9 juli 2021 besloten om bij depositieberekeningen in het kader van de toestemmingverlening voor alle typen emissiebronnen, waaronder wegverkeer, uit te gaan van een maximale rekenafstand van 25 km.

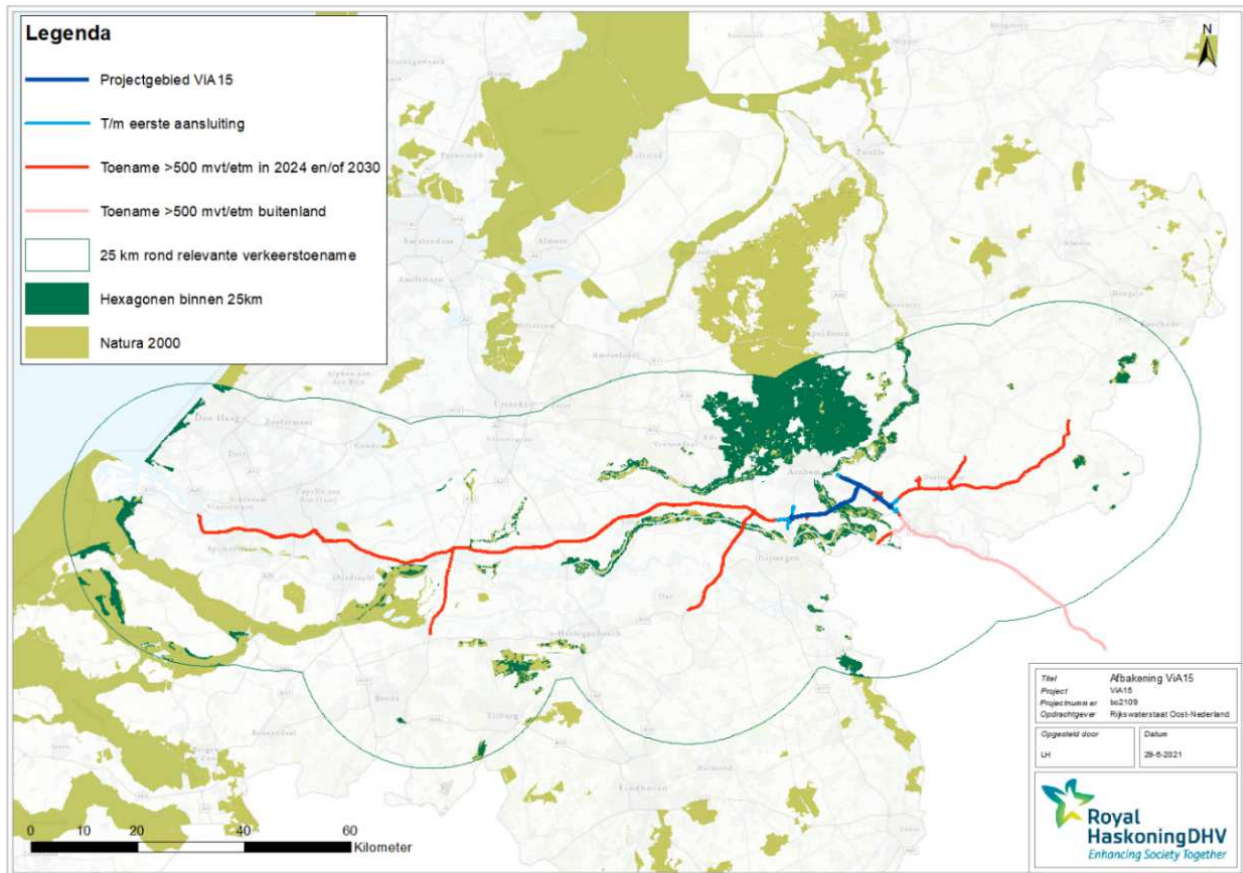
Het kabinetsbesluit is toegelicht in de Kamerbrief van 9 juli 2021 met kenmerk DGS/21173346 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/07/09/kamerbrief-vervolgacties-naar-aanleiding-van-het-eindrapport-van-het-adviescollege-meten-en-berekenen-stikstof>).

De technisch modelmatige argumenten voor de maximale rekenafstand van 25 kilometer volgen uit de onderzoeken die door RIVM en TNO zijn uitgevoerd, in opdracht van het ministerie van LNV. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd in reactie op het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (15 juni 2020).

De rapporten van RIVM en TNO zijn als bijlagen toegevoegd aan de bovengenoemde Kamerbrief van 9 juli 2021. Ook voor de depositieberekeningen voor de ViA15 is uitgegaan van een maximale rekenafstand van 25 km in plaats van de maximale rekenafstand van 5 km die AERIUS Calculator tot dusverre voor wegverkeer hanteert.

2.3 Onderzoeksgebied en selectie van (delen van) Natura 2000-gebieden

Met de selectie van relevante wegvakken (paragraaf 2.1) en de maximale rekenafstand (paragraaf 2.2) is het onderzoeksgebied gedefinieerd. De resulterende afbakening van het onderzoeksgebied betreft (delen van) 37 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zoals aangegeven in figuur en in tabel 1. Op (delen van) deze 37 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn de stikstofdepositie-effecten bepaald.



Figuur 2: Natura 2000-gebieden (of delen daarvan) waarin mogelijk effecten plaatsvinden als gevolg van een relevante verkeerstoename in 2024 en/of 2030

Tabel 1: Natura 2000-gebieden in onderzoeksgebied

Overzicht van Natura 2000-gebieden die (gedeeltelijk) gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied			
Bekendelle	Korenburgerveen (**)	Oeffelter Meent	Veluwe (*)
Biesbosch (*)	Krammer-Volkerak	Oosterschelde	Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek
Binnenveld	Landgoederen Brummen	Regte Heide & Riels Laag	Voordelta
Buurserzand & Haaksbergerveen	Langstraat	Rijntakken (*)	Voornes Duin
De Bruuk	Lingegebied & Diefdijk-Zuid (*)	Sint Jansberg	Westduinpark & Wapendal
Duinen Goeree & Kwade Hoek	Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem (*)	Solleveld & Kapittelduinen	Willinks Weust
Grevelingen	Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	Stelkampsveld	Witte Veen
Kampina & Oisterwijkse Vennen	Maasduinen	Uiterwaarden Lek	Wooldse Veen
Kolland & Overlangbroek	Meijendel & Berkheide	Ulvenhoutse Bos	Zeldersche Driessen
			Zouweboezem

(*) deze vijf N2000-gebieden zaten ook in het onderzoeksgebied van de Passende Beoordeling (2019)

(**) dit N2000-gebied zat aanvullend in het onderzoeksgebied in het Addendum I (2020)

3 Wegenmodel en modelgebied

Het wegenmodel bestaat uit alle wegvakken die geselecteerd zijn voor het bepalen van het onderzoeksgebied, aangevuld met onder andere de wegvakken waarop (als gevolg van het project) sprake is van een relevante afname van verkeer. Voor het bepalen van de depositiebijdragen zijn per Natura 2000-gebied berekeningen uitgevoerd en voor elk van die gebieden is sprake van een apart modelgebied. Een modelgebied bestaat uit alle voor dat Natura 2000-gebied relevante wegvakken.

3.1 Wegenmodel

Het wegenmodel is samengesteld op basis van onderstaande uitgangspunten. De uitgangspunten zijn daaronder per onderdeel verder toegelicht.

1. Voor zowel 2024 als 2030 alle wegvakken zoals betrokken in de depositieberekeningen in 2019 en 2020.
2. Voor zowel 2024 als 2030 aangevuld met alle extra wegvakken waarop, als gevolg van het project ViA15, in 2024 **of** in 2030 sprake is van een toename van meer dan 500 mvt/etm/rijrichting, voor zover gelegen binnen 25 km van het (deel van het) Natura 2000-gebied waarvoor de berekening wordt uitgevoerd.
- 3a. Voor 2024 aangevuld met alle extra wegen waarop, als gevolg van het project ViA15, in 2024 sprake is van een afname van meer dan 500 mvt/etm/rijrichting, voor zover gelegen binnen 25 km van het (deel van het) Natura 2000-gebied waarvoor de berekening wordt uitgevoerd.
- 3b. Voor 2030 aangevuld met alle extra wegen waarop, als gevolg van het project ViA15, in 2030 sprake is van een afname van meer dan 500 mvt/etm/rijrichting, voor zover gelegen binnen 25 km van het (deel van het) Natura 2000-gebied waarvoor de berekening wordt uitgevoerd.

Ad.1: Modelinvoer conform berekeningen ten behoeve van de Passende Beoordeling 2019

Er is uitgegaan van de wegvakken die onderdeel waren van de depositieberekeningen en ecologische beoordeling voor het Tracébesluit in 2019 en het addendum in 2020. Dit zijn wegvakken die binnen 5 kilometer van de Natura 2000-gebieden "Rijntakken", "Lingegebied & Diefdijk Zuid", "Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem" en "Biesbosch" liggen.

Ad.2: Wegvakken met een toename van meer dan 500 mvt/etm/rijrichting

Wegvakken met een toename van meer dan 500 mvt/etm/rij zijn toegevoegd aan het wegenmodel voor 2024 en 2030, voor zover gelegen binnen 25 km van het onderzoeksgebied. Dit betreft de wegvakken die **of** in 2024 **of** in 2030 op het desbetreffende wegvak een toename van meer dan 500 mvt/etmaal/rij kent³. Het gaat daarbij onder andere om de volgende wegvakken:

- A18 knp Oud Dijk – N18 Groenlo
- N315 tot aan Zelhem
- N815 ter hoogte van Wehl
- A50 tussen knp A73 en Oss
- A15 Rozenburg tot A15 Papendrecht

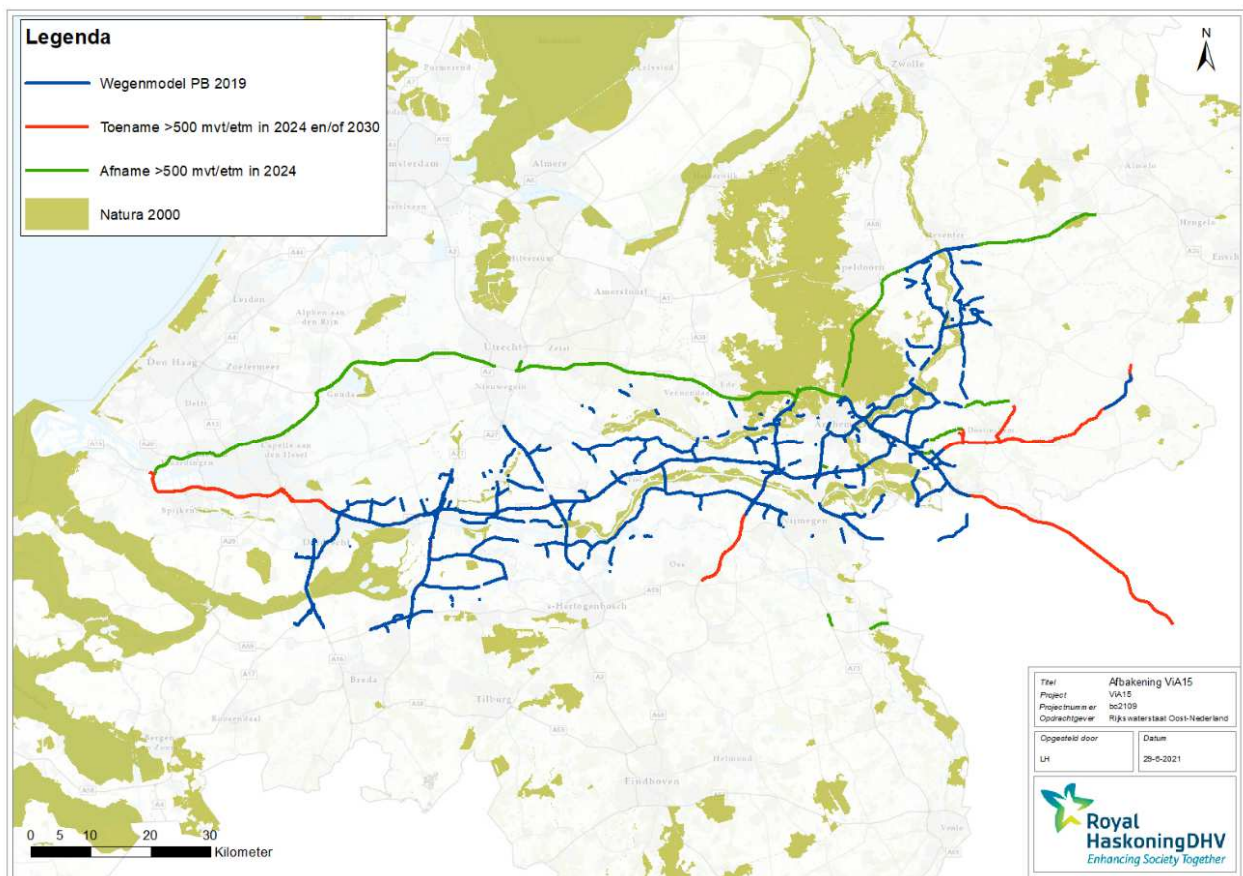
³ Dit is een worst case aanname. Indien een wegvak in 2030 een toename van meer dan 500 mvt/etm/rij kent (van bijvoorbeeld 600 mvt/etm/rij) en in 2024 een toename die kleiner is dan 500 mvt/etm/rij (van bijvoorbeeld 400 mvt/etm/rij), dan is dit wegvak in 2024 ook meegenomen in de berekening waardoor een hogere toename wordt berekend.

Ad.3: Wegvakken met een afname van meer dan 500 mvt/etm/rijrichting

Vervolgens zijn ook de wegvakken met een afname van meer dan 500 mvt/etm/rijrichting aan het wegenmodel toegevoegd, voor zover gelegen binnen 25 km van het onderzoeksgebied. Daarbij zijn voor het wegenmodel voor 2024 alleen de wegvakken meegenomen die in dat jaar een afname hebben van meer dan 500 mvt/etmaal/rij. Voor 2030 zijn alleen de wegvakken toegevoegd waarvoor in dat jaar sprake is van een afname van meer dan 500 mvt/etmaal/rij⁴. Het gaat daarbij onder andere om de volgende wegvakken:

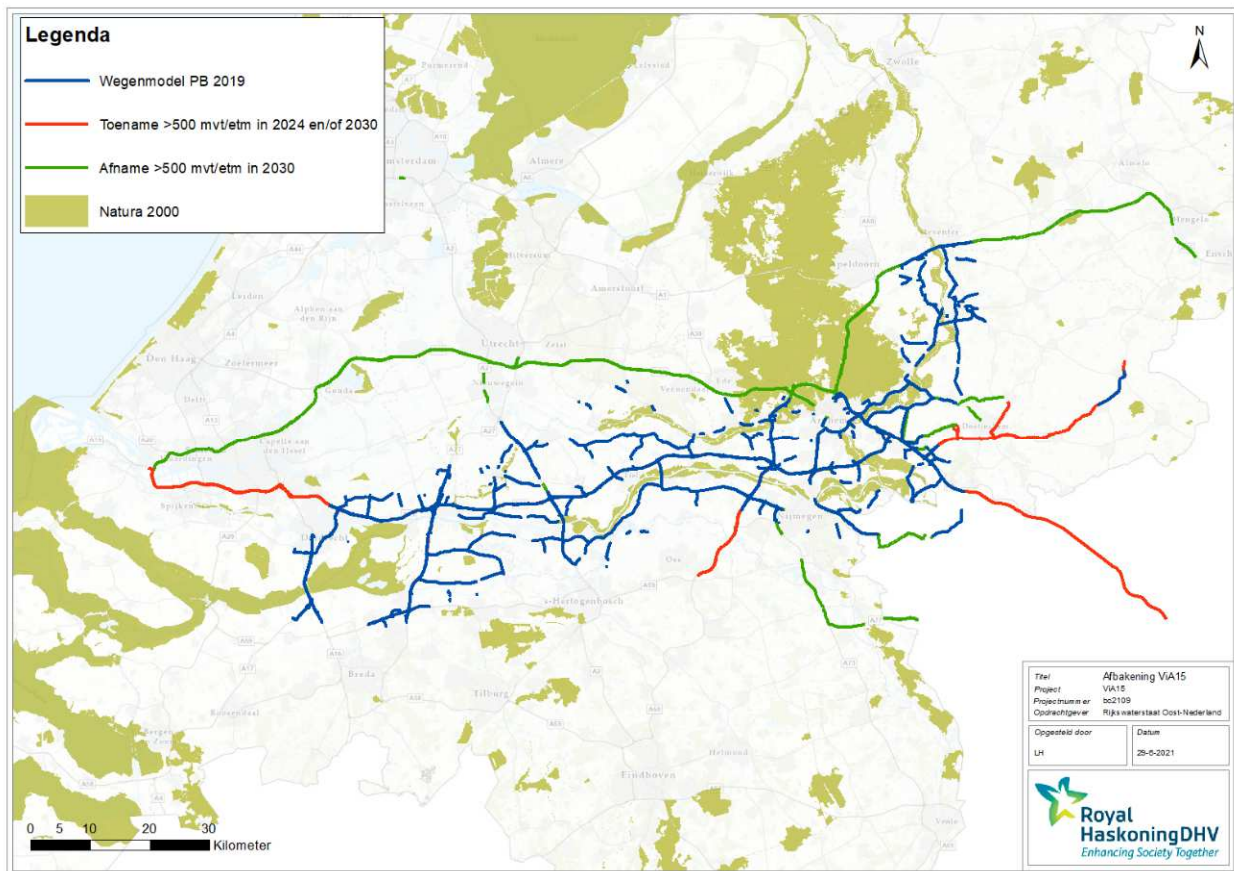
- A20 Rotterdam – Gouda
- A12 Gouda – Utrecht
- A73/A77 knp Rijkevoort – Duitse grens
- A1 Deventer – A35 Hengelo

In figuur 3 is het totale wegenmodel voor 2024 weergegeven, zoals deze na het toepassen van bovengenoemde drie stappen, tot stand is gekomen. De blauwe wegvakken zijn de wegvakken die in de oorspronkelijke depositieberekeningen uit 2019 en 2020 zijn meegenomen. Alle vanwege de maximale rekenafstand toegevoegde wegvakken met een relevante toename in 2024 en/of 2030 zijn in rood weergegeven. Vervolgens zijn als laatste stap ook alle wegen met een relevante afname van de verkeersintensiteit in 2024 meegenomen, deze zijn in groen weergegeven. In figuur 3 is het complete wegenmodel voor 2030 weergegeven, waarin als laatste stap alle wegen met een relevante afname van de verkeersintensiteit in 2030 zijn meegenomen.



Figuur 3: Wegenmodel 2024

⁴ Dit is een worst case aanname. Indien een wegvak in 2030 een afname van meer dan 500 mvt/etm/rij kent (van bijvoorbeeld 600 mvt/etm/rij) en in 2024 een afname die kleiner is dan 500 mvt/etm/rij (van bijvoorbeeld 400 mvt/etm/rij), dan is dit wegvak in 2024 niet meegenomen in de berekening.



Figuur 4: Wegenmodel 2030

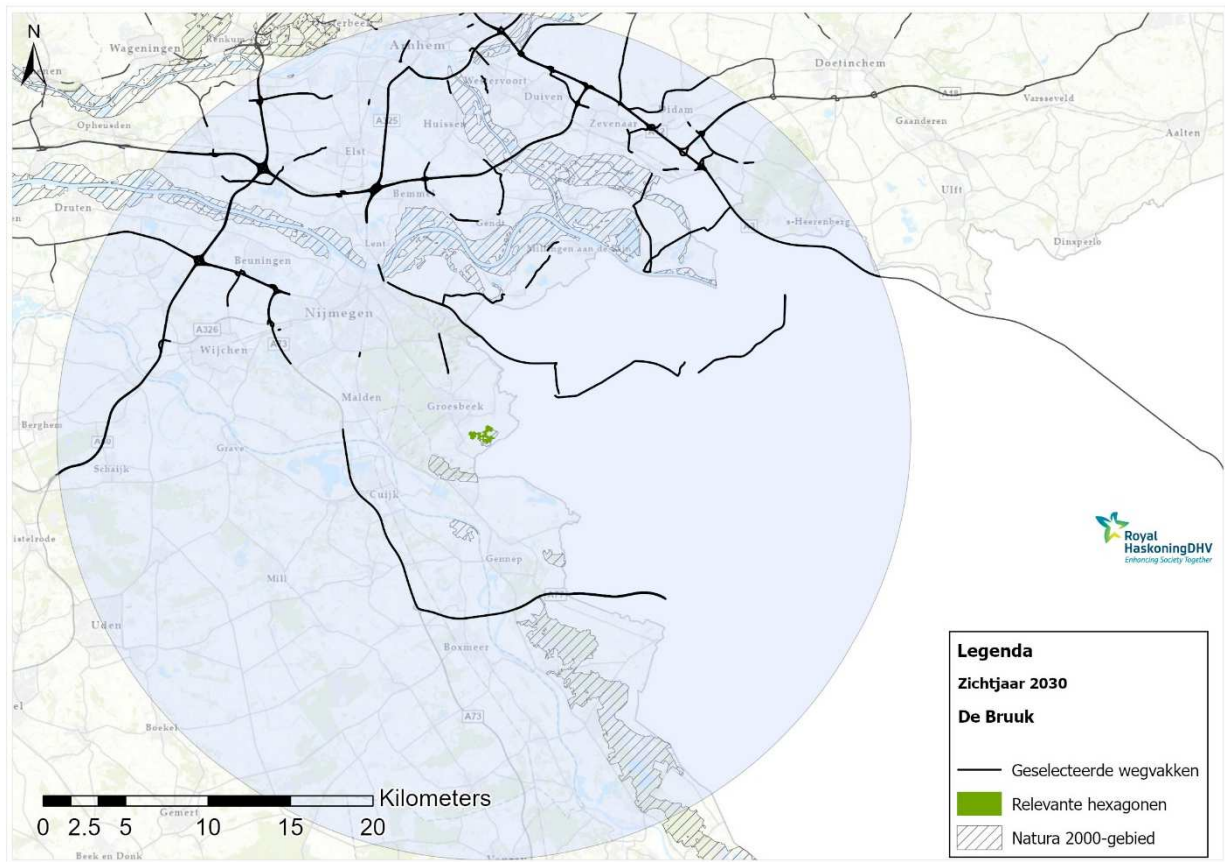
3.2 Modelgebied

Het modelgebied dat voor een berekening is gehanteerd bestaat uit de relevante wegvakken die binnen 25 km van de geselecteerde (delen van een) Natura 2000-gebied en de daarin gelegen relevante hexagonen zijn gelegen. Om te voorkomen dat ook de effecten van wegverkeer op wegvakken buiten de maximale rekenafstand van 25 km wordt meegenomen in de depositieberekening, is er per Natura 2000-gebied een afzonderlijke berekening uitgevoerd. Daarbij zijn alleen de wegvakken betrokken die binnen 25 kilometer van het betreffende (deel van het) Natura 2000-gebied zijn gelegen. Concreet gaat het om de wegvakken die binnen 25 km liggen van zowel:

1. de grens van het te onderzoeken deel van het Natura 2000-gebied, als;
2. het middelpunt van relevante hexagonen die net buiten het Natura 2000-gebied liggen⁵.

In figuur 5 is een voorbeeld gegeven van het modelgebied van Natura 2000-gebied De Bruuk. In bijlage 1 van deze uitgangspuntennotitie Stikstofdepositie VIA15 is het toegepaste modelgebied voor alle afzonderlijke 37 modelgebieden gepresenteerd, voor zichtjaren 2024 en 2030.

⁵Relevante hexagonen aan de rand van een Natura 2000-gebied kunnen gedeeltelijk buiten de grens van het Natura 2000-gebied liggen. Omdat deze hexagonen wel overlappen met een stikstofgevoelig habitat zijn deze hexagonen wel relevant voor de ecologische beoordeling.



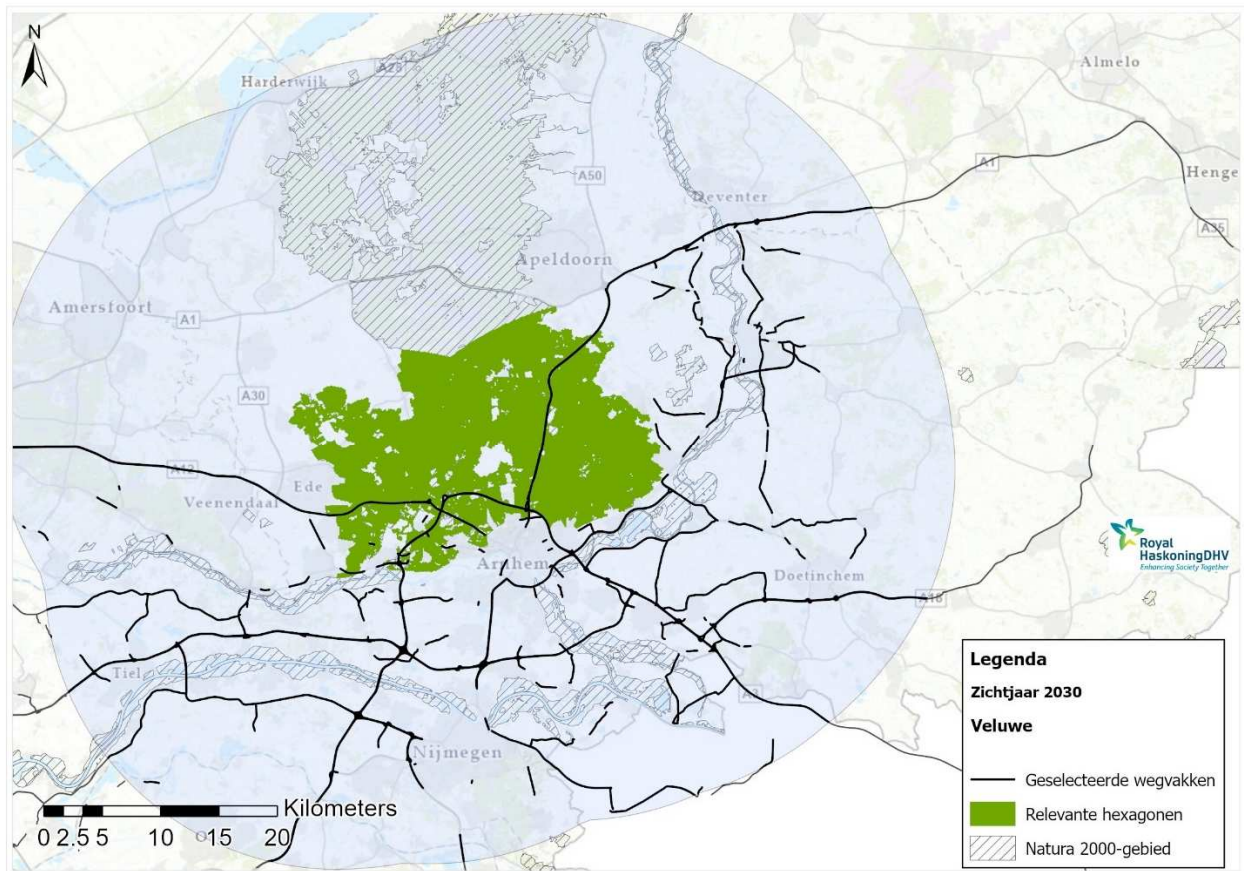
Figuur 5: Modelgebied, voorbeeld Natura 2000-gebied De Bruuk voor het jaar 2030

De Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe zijn van dermate grote omvang dat de afstand tussen de relevante hexagonen en enkele wegvakken (veel) groter wordt dan 25 km. Hoewel de berekende depositiebijdrage van wegvakken op 25 km of meer in veel gevallen beperkt is, is voor deze twee gebieden gekozen voor het opknippen van het Natura 2000-gebied in respectievelijk 6 en 8 stukken.

Voor deze deelgebieden is vervolgens dezelfde methodiek toegepast om tot een modelgebied per deelgebied te komen. In figuur 6 zijn als voorbeeld de opgeknipte deelgebieden weergegeven van Natura 2000-gebied Veluwe. Voor de deelgebieden is de maximale rekenafstand van 25 km weergegeven (invloedsgebied) en de wegen die daarin vallen. Figuur 7 presenteert het totale modelgebied voor de Veluwe.



Figuur 6: Opknippen Natura 2000-gebied Veluwe in deelgebieden A t/m H



Figuur 7: Totale modelgebied Natura 2000-gebied Veluwe (2030)

4 Verkeersgegevens en weg- en omgevingskenmerken

Voor de berekening van de stikstofdepositie wordt gebruik gemaakt van verkeersgegevens en weg- en omgevingskenmerken. De verkeersgegevens en snelheden bepalen de omvang van de emissie. De weg- en omgevingskenmerken hebben invloed op de verspreiding.

De verkeersgegevens bestaan uit de verkeersintensiteiten, de voertuigverdeling (licht verkeer, middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer) en de mate van congestie. Deze gegevens zijn, zoals ook toegelicht in hoofdstuk 1, overgenomen uit NRM 2017.

Voor de maximumsnelheden is uitgegaan van de ten tijde van het Tracébesluit (wTB, 2019) geldende maximumsnelheden. Voor de A50 tussen knp A12/A50 Waterberg en de A1/A50 knooppunt Beekbergen is de snelheidsverlaging (mitigerende maatregel voor dit project) naar 100 km/u tussen 06.00 en 23.00 uur aangehouden. Voor de buitenlandse wegen is aangesloten op het laatste wegvak in Nederland voor wat betreft de verkeersintensiteiten (en dus ook het effect van het project). Voor de maximumsnelheid op de A3 en A57 is uitgegaan van 130 km/u. Op de Beekerstrasse bedraagt de snelheid 80 km/u en op lokale wegen ten oosten van de N841 bedraagt de snelheid 50 km/u.

De weg- en omgevingskenmerken bestaan uit de wegligging, de hoogte van de weg ten opzichte van het maaiveld, de locatie en hoogte van schermen/wallen en de locatie van tunnels. De wegkenmerken voor de wegvakken die zijn doorgerekend op basis van de SRM2-implementatie (zie ook hoofdstuk 5), zijn overgenomen uit de oorspronkelijke berekeningen uit 2019 en 2020 en zijn afkomstig uit NSL Monitoringstool 2018⁶ voor het rekenjaar 2030. Het betreft de gegevens met betrekking tot de wegligging (geometrie) van de wegvakken, de hoogte van de wegvakken ten opzichte van het maaiveld, de hoogte van eventuele schermen, de afstand van de weg tot eventuele schermen en de tunnelfactor.

Uitzondering hierop zijn de wegvakken die onderdeel zijn van het project A15/A12 Ressen - Oudbroeken. Hiervoor is gebruik gemaakt van de specifieke kenmerken van het wegontwerp.

⁶ <https://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/exporteren/weggegevens/>

5 Berekeningen

De depositieberekeningen zijn uitgevoerd met AERIUS, versie C20. Berekeningen in AERIUS worden uitgevoerd op basis van het rekenmodel OPS. Uitzondering vormt het wegverkeer: AERIUS berekent de bijdrage van verkeersbronnen met een implementatie van Standaardrekenmethode 2 (SRM2). Op basis van de SRM2-implementatie worden echter alleen de (delen van) wegvakken meegenomen in de berekening die niet verder dan 5 km van het rekenpunt liggen.

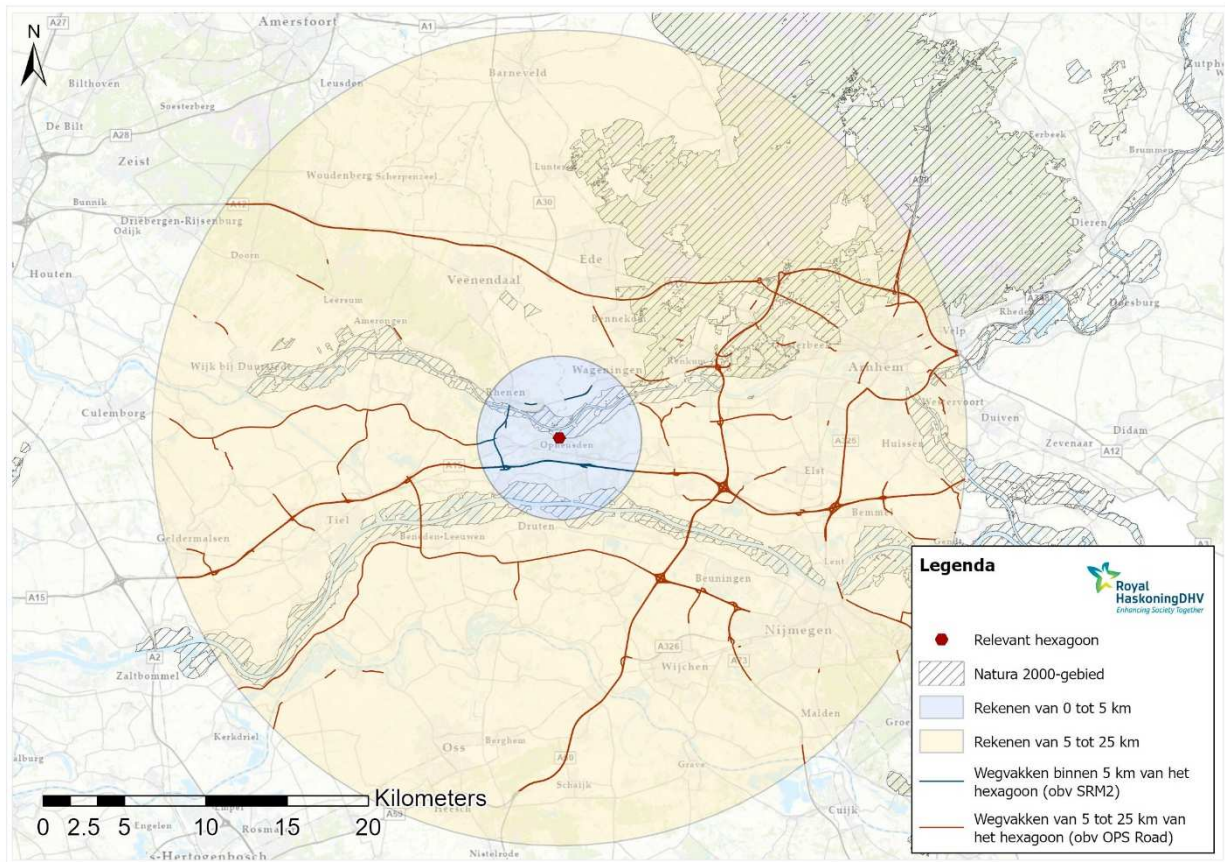
Om de effecten tot een rekenafstand van 25 km te berekenen, is een combinatie van de rekenmodellen SRM2 en OPS toegepast:

- 1) Op basis van de SRM2-implementatie zijn de depositiebijdragen berekend afkomstig van (delen van) wegvakken die op niet meer dan 5 km van een rekenpunt liggen;
- 2) Op basis van OPS zijn de depositiebijdragen berekend afkomstig van (delen van) wegvakken die tussen 5 km en 25 km van een rekenpunt liggen.

Voor onderdeel 1 (de berekening op basis van de SRM2-implementatie) is gerekend met de standaard in AERIUS opgenomen methode. Voor het berekenen van de effecten op een afstand tussen de 5 km en 25 km is OPS gebruikt. Hiertoe is de in AERIUS Connect door RIVM ontwikkelde functionaliteit OPS_ROAD toegepast, die automatisch per rekenpunt de depositiebijdragen van (delen van) wegvakken die op minder dan 5 km liggen buiten beschouwing laat. Hierdoor vult de OPS-berekening de SRM2-berekening automatisch aan en vindt er geen dubbeltelling plaats van de stikstofdepositiebijdrage van wegvakken die binnen 5 km van een rekenpunt liggen.

In figuur 8 is een voorbeeld weergegeven voor een relevant hexagoon binnen Natura 2000-gebied Rijntakken. Binnen 5 kilometer afstand van dit hexagoon worden alle wegvakken die in het wegennet zijn betrokken doorgerekend op basis van SRM2. Tussen de 5 en 25 kilometer afstand, gemeten vanaf de relevante hexagoon, worden de wegvakken die in het wegennet zijn betrokken doorgerekend op basis van OPS Road.

Om tot de uiteindelijke resultaten te komen is een modelgebied dus twee keer doorgerekend (één keer op basis van de SRM2-implementatie en één keer op basis van OPS_ROAD) en zijn de voor beide berekende depositiebijdragen bij elkaar opgeteld.



Figuur 8: Voorbeeld van rekenafstanden van SRM2 en OPS Road vanuit een relevant hexagoon en de daarbij betrokken wegvakken