

ONDERWERP

Stikstofdepositie verplaatsing Zandhandel van der Waal en openbare ligplaatsen

DATUM

17 november 2022

PROJECTNUMMER

C06011.000001

ONZE REFERENTIE

D10042913:36

VAN

Abdu Boukich, Daphne Jansen-Westra

AAN

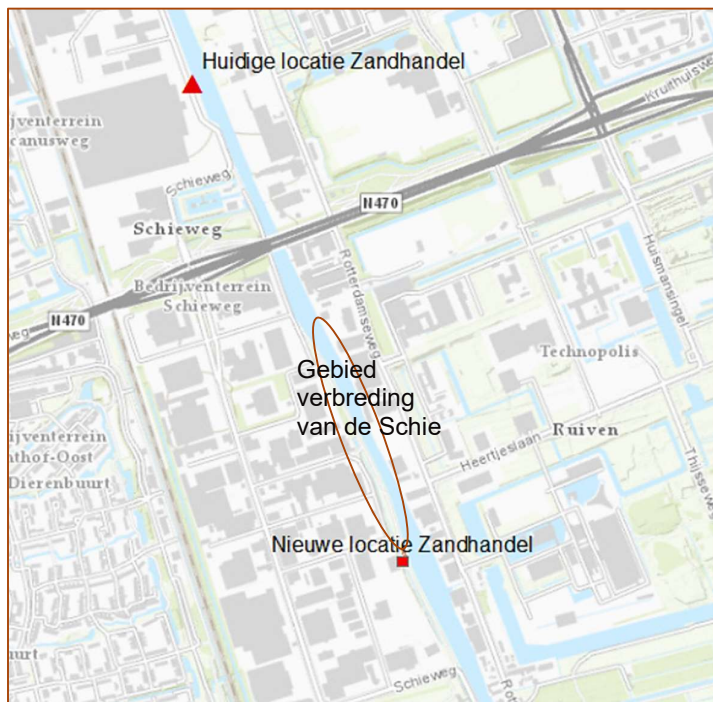
Gemeente Delft

KOPIE AAN

Jorrit van Zanden

1 Inleiding

Zandhandel & overslagbedrijf Van der Waal B.V. (hierna 'Zandhandel') is gevestigd aan de Schieweg ter hoogte nummer 15 te Delft op het gezoneerde industrieterrein Schieoevers. In de nabijheid van Zandhandel heeft de gemeente Delft het voornemen om een brug en woningbouw te realiseren. Om dit mogelijk te maken is de aanwezigheid van de Zandhandel en de openbare loswal op de huidige plek niet langer wenselijk. Ter plaatse van het industrieterrein Schieoevers-Zuid wordt een deel van de Schie verbreed. Door de verbreding te combineren met de nieuwe locatie van de Zandhandel en de openbare loswal wordt 'werk met werk' gemaakt. De nieuwe locatie ligt langs de Schie grofweg tussen de Energieweg en de Marconiweg aan de Schiekade (zie figuur 1).



Figuur 1 huidige en nieuwe locatie Zandhandel en overslagbedrijf Van der Waal B.V.

Voor de verplaatsing van Zandhandel en ligplaatsen zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. Het doel van de stikstofdepositieberekeningen is om te onderzoeken of de verplaatsing van de Zandhandel en ligplaatsen tot effecten

leidt in de Natura 2000-gebieden. Een kaart met de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden is opgenomen in de AERIUS-berekeningen. Deze gebieden bevatten stikstofgevoelige habitats en zijn daardoor relevant in het kader van de stikstofbeoordeling. Ze liggen op ongeveer 13 km afstand van het plangebied. In deze memo zijn de gehanteerde uitgangspunten en stikstofdepositieresultaten beschreven.

2 Situatiebeschrijving

Huidige locatie

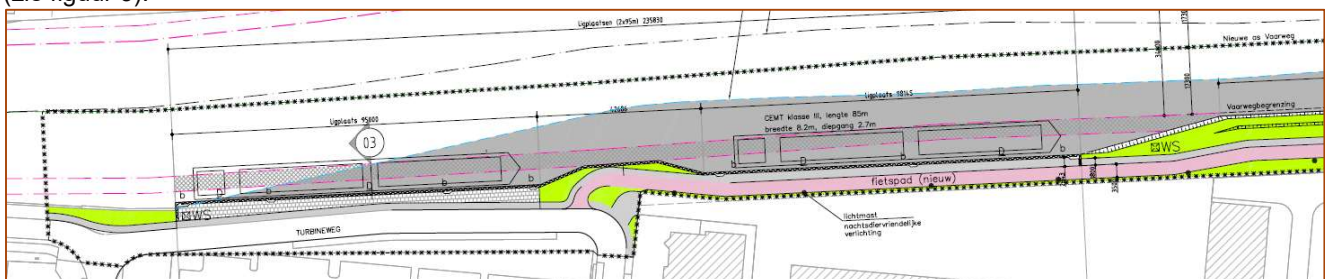
Op de huidige locatie is de Zandhandel gevestigd aan de Schiekade ter hoogte van nr. 15. De locatie grenst aan de openbare weg en ligt op korte afstand van de Kruithuisweg (N470). Ten noorden van de zandsilo's bevindt zich een openbare loswal. Langs de noordelijke loswal overnachten binnenvaartschepen (regeling max. 3x24 uur). Er zijn geen walstroomvoorzieningen aanwezig. Het deel ten zuiden van de Zandhandel wordt als (gemeentelijk) opslagterrein gebruikt. Schepen kunnen het materiaal dat opgeslagen moet worden direct op dit terrein lossen en laden.

Ontwikkeling

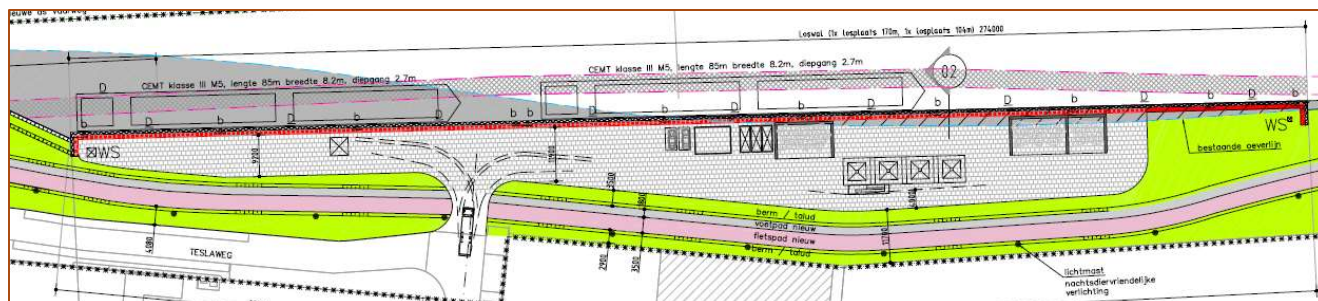
Op het voormalige terrein van de kabelfabriek (NKF-terrein) wordt woningbouw mogelijk gemaakt (Bestemmingsplan Schieoevers-Noord). Ook wordt een brugverbinding mogelijk gemaakt. Deze komt op de westoever direct ten noorden van het Gelatineterrain te liggen, op de oostoever landt de brug aan ter hoogte van het huidige Zwatra-transport. Een brug heeft bepaalde veiligheidsruimte nodig. Deze ruimte is nodig voor remmingswerk (ook wel geleidewerk) en wachtplaatsen. De combinatie van woningbouw met de komst van de brug maakt het noodzakelijk om de Zandhandel en openbare loswal (inclusief de ligplaatsen) te verplaatsen.

Nieuwe locatie (plangebied)

De Zandhandel en loswal verplaatsen naar Schieoevers-Zuid. De nieuwe locatie ligt langs de Schie ten oosten van de Marconiweg aan de Schiekade. De Kruithuisweg (N470) ligt op korte afstand. In de huidige situatie is het mogelijk om over de gehele lengte van de loswal aan te meren en ligplaats in te nemen (max. 3x24 uur). Hiervoor is op de nieuwe locatie onvoldoende ruimte. In de toekomstige situatie kunnen maximaal vier schepen langs de Schiekade afgemeerd liggen. Er worden twee ligplaatsen gerealiseerd: één ter hoogte van de Turbineweg en één direct ten zuiden hiervan (zie figuur 2). Deze ligplaatsen worden voorzien van walstroom. Daarnaast kan een schip afmeren aan de loswal ten noorden van de Marconiweg. Ten zuiden van de Marconiweg komt de Zandhandel, waar ook een schip kan afmeren (zie figuur 3).



Figuur 2 Noordelijke deel thv Turbineweg: ligplaatsen



Figuur 3 Zuidelijke deel thv Marconiweg: openbare loswal, Zandhandel inclusief ligplaatsen

2.1 Bedrijfsvoering Zandhandel

De bedrijfsvoering van de Zandhandel wijkt op de nieuwe locatie (plangebied) iets af van de huidige locatie. In de tabel hieronder is de logistiek op beide locaties beschreven:

Huidige locatie

Het grootste deel van het zand wordt overgeslagen via de Patella. Dit is een bunkerschip met kraan (PLM-kraan). De zandschepen meren af langs de Patella. Vanaf de Patella wordt het zand ofwel in de trechters ofwel in de Patella zelf geladen. Dit laatste gebeurt als de trechters vol zitten. Vanuit de trechters wordt het zand in vrachtwagens geladen.

Een kleiner deel van de overslag vindt plaats via de openbare loswal. Daar wordt het zand via een Atlaskraan direct in de vrachtwagens geladen.



Figuur 4 Zandhandel met Patella en trechters en rechts de openbare loswal met Atlaskraan (links van de blauwe keet is (een deel van) het opslagterrein zichtbaar)

Toekomstige locatie (onderdeel plangebied)

Het grootste deel van het zand wordt direct overgeslagen in de silo's op de kade. De zandschepen meren direct langs de kade af. Als de trechters vol zitten, wordt het zand in een aan drie zijden gesloten zandopslag geladen. Vanuit de trechters en de zandopslag wordt het zand in vrachtwagens geladen.

Een kleiner deel van de overslag vindt plaats via de openbare loswal. Daar wordt het zand met behulp van de Atlaskraan direct in de vrachtwagens geladen.

De zandhandel wordt via de planregels aangespoord over te stappen op een minder milieubelastende kraan (Liebherr).

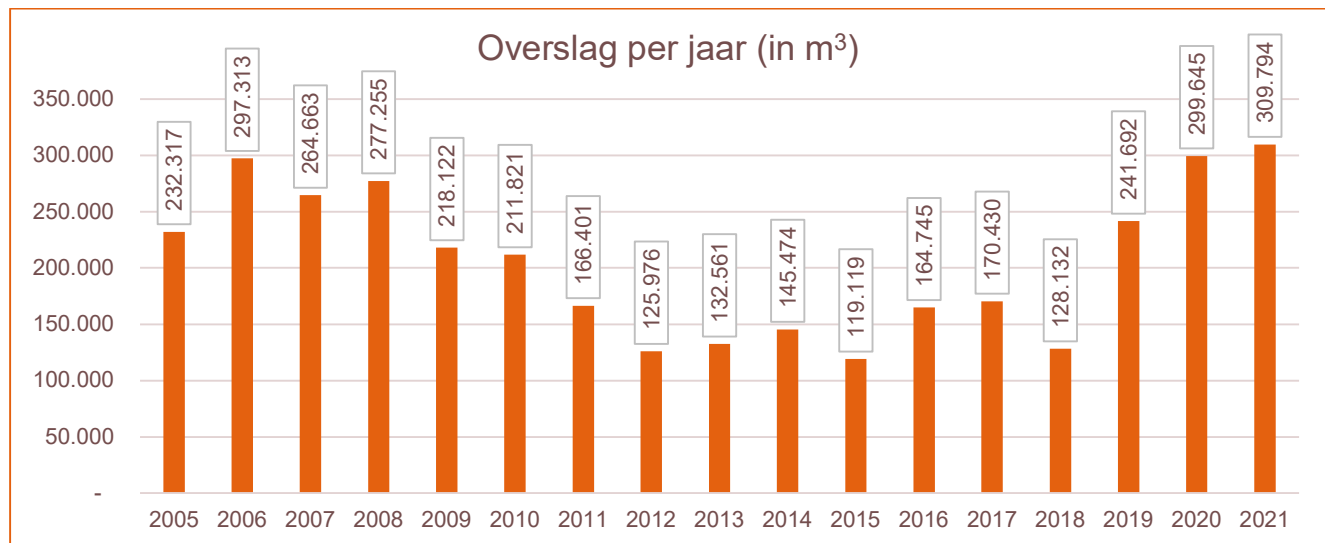


Figuur 5 Toekomstige locatie openbare loswal (links) en zandhandel (rechts) gezien vanaf de Marconiweg

3 Uitgangspunten

3.1 Hoeveelheden overslag

Uit de overslaggegevens van de Zandhandel van afgelopen jaren blijkt dat zandoverslag conjunctuurgevoelig is. Hierdoor zijn vrij grote verschillen per jaar te zien (figuur 6).



Figuur 6 Overslag zand 2005-2021, uitsluitend Zandhandel

Op de huidige locatie is geen 'plafond' opgenomen voor het jaarlijks volume over te slaan zand. Deze situatie geeft weinig zekerheid voor de omgeving. Immers, bij overslag van grotere hoeveelheden neemt het aantal scheeps- en vrachtwagenbewegingen toe en dus ook de belasting van de locatie (o.a. het geproduceerde geluid en de stikstofuitstoot). Om de omgeving op de nieuwe locatie meer zekerheid te geven is een maximum bepaald voor het jaarlijkse overslagvolume. Op basis van de gegevens van de zandhandel en de beschouwing van de locatie wordt gerekend met een maximale overslag van 400.000 m³ per jaar. Hierbij is onder andere ook de overslag op de openbare loswal door derden in meegerekend. In de maximale situatie wordt dus naar de maximaal mogelijke overslag van de zandhandel en de openbare loswal op de nieuwe locatie gekeken.

Gekeken naar de afgelopen vier jaar (2018-2021) wordt gemiddeld genomen circa 250.000 m³ zand per jaar overgeslagen, zowel op de huidige als op de nieuwe locatie. In de berekeningen worden twee situaties bekeken:

- Referentie situatie 250.000 m³ op de huidige locatie (zonder walstroom) versus representatieve situatie 250.000 m³ op de nieuwe locatie (met walstroom). In beide situaties zijn de openbare ligplaatsen op de bestaande en nieuwe ligplaatsen meegenomen in de berekeningen.
- Referentie situatie 250.000 m³ op de huidige locatie (zonder walstroom) versus maximale situatie 400.000 m³ op de nieuwe locatie (met walstroom). In beide situaties zijn de openbare ligplaatsen op de bestaande en nieuwe ligplaatsen meegenomen in de berekeningen.

De vergelijking van de referentiesituatie 250.000 m³ met de maximale situatie 400.000m³ betreft een conservatieve aanname omdat deze maximale situatie ook in de huidige situatie kan plaatsvinden. Door deze maximale situatie in de huidige situatie niet op te nemen in het model, wordt mogelijk eerder een toename van stikstofdepositie berekend en is er dus sprake van een worst-case benadering.

Het zand wordt per schip aangevoerd en per as afgevoerd. De gemiddelde lading van een schip is 406 m³ en van een vrachtwagen gemiddeld 15 m³.

Tabel 1 Uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen

Omschrijving	Referentiesituatie	Representatieve situatie	Maximale situatie
Overslag per jaar [m ³]	250.000	250.000	400.000
Bedrijfstijd PLM-kraan [uren/jaar]	2.000	0	0
Bedrijfstijd Atlas-kraan [uren/jaar]	500 tot 750*	500 tot 750*	2.000
Bedrijfstijd Liebherr-kraan [uren/jaar]	0	2.000	2.000
Gemiddelde volume schip [m ³]	406**	406**	406**
Aantal schepen per jaar	514	514	822
Aantal scheepsbewegingen per jaar	1.028	1.028	1.644
Volume vrachtwagen [m ³]	15	15	15
Aantal vrachten per jaar	16.667	16.667	26.667
Aantal transportbewegingen per jaar	33.334	33.334	53.334

* In het onderzoek is uitgegaan van 750 uur/jaar

** Gebaseerd op cijfers van 2019 en een omrekeningsfactor van 1,2 i.v.m. dichtheid

3.2 Mobiele werktuigen

Op de huidige locatie worden twee dieselkranen gebruikt. Bij de verbranding van diesel komt o.a. stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) vrij. Een overzicht van de gebruikte (mobiele) werktuigen is opgenomen in Tabel 2.

Emissies

De emissiefactoren van o.a. dieselmaterieel zijn op Europees niveau vastgelegd via technische voorschriften aan het voer- of werktuig en de verbrandingsmotor. De emissies van de machines zijn o.a. afhankelijk van brandstofverbruik, de draaiuren en eventueel Adblue¹ verbruik.

¹ Geldt voornamelijk voor dieselmaterieel vanaf bouwjaar 2014.

Uit onderzoek van TNO² blijkt dat de emissiefactoren van onder andere NO_x in de praktijk hoger uitvallen dan de EU-normering. Dat komt doordat veel materieel relatief lang stationair draait en dat de NO_x-emissie gedurende stationair draaien relatief hoog is, terwijl de motorbelasting heel laag of nihil is. Uit dit onderzoek blijkt dat de mobiele werktuigen gemiddeld 35% van de tijd stationair draaien.

Voor het berekenen van emissies van de (mobiele) dieselkranen is gebruikgemaakt van de nieuwe TNO-methode AUB (Adblue verbruik, Uren en Brandstofverbruik). Een beschrijving van de methode en een uitgebreide onderbouwing staat in TNO-rapport 2021 R12305³.

Op de nieuwe locatie wordt de bedrijfsvoering aangepast. De PLM-kraan is afgeschreven (in werking sinds 1995). De PLM-kraan wordt vervangen door een kraan die voldoet aan de strengste emissie-eisen. Het gaat om een Liebherr-kraan LH40 of vergelijkbaar.

Op basis van het totaal brandstofverbruik, aantal bedrijfsuren en eventueel Adblue verbruik, is de NO_x- en NH₃-emissievracht bepaald. Een overzicht van het in te zetten materieel en uitgangspunten zijn opgenomen in Tabel 2.

² Ligterink et al., 'Real-world emissions of non-road mobile machinery' kenmerk TNO 2021 R10221, d.d. 11 februari 2021.

³ Ligterink et al., 'AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen' d.d. 10 december 2021.

Memo

Omschrijving Bouwjaar Motorisch Draai- Brandstof- Adblue Emissievrachten
vermogen uren verbruik verbruik [kg/jaar]

	[-]	[kW]	[uur/jaar]	[l/uur]	[l/jaar]	[l/uur]	[l/jaar]	NO _x	NH ₃
Referentie situatie									
PLM-kraan	1995	295	2000	42,6	85.121	0	0	2.564	0,64
Atlaskraan	2006	125	750	16,5	12.393	0	0	190	0,09
Representatieve situatie									
Liebherr-kraan	2020	155	2.000	17,8	35.523	1,07	2.131	202	8,5
Atlaskraan	2006	125	750	16,5	12.393	0	0	190	0,09
Maximale situatie									
Liebherr-kraan	2020	155	2.000	17,8	35.523	1,07	2.131	202	8,5
Atlaskraan	2006	125	2.000	16,5	33.048	0	0	506	0,25

Tabel 2 Emissies dieselmaterieel

3.3 Transport en verkeer

Van en naar de zandhandel en openbare loswal vinden transportbewegingen plaats. Het gaat om transportbewegingen door binnenvaartschepen voor de aanvoer van zand. De afvoer van het zand vanaf de locatie gebeurt door middel van vrachtwagens. Het verkeer zorgt voor emissie van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃), zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Met behulp van het stikstofrekenprogramma (AERIUS) is per situatie (referentie, representatief, maximaal) berekend wat de stikstofbelasting is.

3.3.1 Wegverkeer

De afvoer van zand gebeurt met behulp van vrachtwagens. Deze hebben gemiddeld genomen een inhoud van 15m³. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de transportbewegingen per situatie. Op de toegangsweg zijn alle transportbewegingen opgenomen en op de inrichting zijn de transportbewegingen verdeeld over de rijroutes richting beide kranen.

De emissiefactoren van gemotoriseerd wegverkeer worden jaarlijks, medio maart, gepubliceerd door het ministerie van IenW voor de huidige situatie en verschillende toekomstige jaren. Latere jaren dan het huidige reflecteren een afname van emissiefactoren vanwege strenge emissie-eisen die aan de motorvoertuigen worden gesteld. Hierdoor wordt het wagenpark in Nederland steeds schoner.

De emissiefactoren van wegverkeer zijn afhankelijk van het zichtjaar, de voertuigcategorie en het snelheidstype. De vrachtwagens zijn beschouwd als 'zware motorvoertuigen'. Er is uitgegaan van de emissies van wegverkeer voor binnen bebouwde kom. In de berekeningen is uitgegaan van de emissiefactoren van het referentiejaar 2022. Op basis van deze gegevens en aantal transportbewegingen berekent het rekenmodel de emissievrachten ten gevolge van wegverkeer.

Situatie	Volume zand [m ³ /jaar]	Inhoud vrachtwagen [m ³]	Totaal aantal vrachten [#/jaar]	Totaal aantal bewegingen [#/jaar]	Aantal bewegingen per etmaal* [#/etmaal]
Referentiesituatie	250.000	15	16.667	33.334	92
Representatieve situatie	250.000	15	16.667	33.334	92
Maximale situatie	400.000	15	26.667	53.334	148

* jaardaggemiddelde, invoerparameter rekenmodel (afgerond naar boven)

Tabel 3 Aantal verkeersbewegingen (aanvoer en afvoer) voor vervoer van zand

3.3.2 Binnenvaartschepen

Op de huidige locatie van de zandhandel gebruiken binnenvaartschepen generatoren voor hun stroomvoorziening. Dit geldt ook voor openbare ligplaatsen. Op de nieuwe locatie worden de ligplaatsen (openbaar) en de aanlegplaatsen aan de loswal en zandhandelveorzien van walstroom. De milieubelasting (waaronder de uitstoot van CO₂, NO_x en PM₁₀ fijnstof) als gevolg van het laten draaien van generatoren is hierdoor verleden tijd.

Zandhandel

Op de huidige locatie (referentiesituatie) komen op basis van een overslag van 250.000 m³ per jaar ongeveer 514 schepen. De gemiddelde inhoud (beun) per schip bedraagt 406 m³. De lossende schepen vallen in de RWS-klasse M2 t/m M5. Gelet op het gemiddelde volume van 406 m³ is in de berekening uitgegaan van RWS-klasse M3.

Deze uitgangspunten zijn ook gehanteerd voor de nieuwe locatie. Dit geldt zowel voor de representatieve situatie (jaarlijkse overslag van 250.000 m³), als voor de maximale situatie. Het aantal schepen in de maximale situatie is uiteraard hoger. Gebaseerd op een jaarlijkse overslag van 400.000 m³ is uitgegaan van 822 klasse M3-schepen.

De gemiddelde verblijftijd van een schip aan de kade bedraagt circa 4 uur. In de berekening is ervan uitgegaan dat de schepen volgeladen aankomen en leeg vertrekken.

Cumulatie Zandhandel en openbare loswal

De openbare loswal ten noorden van de Marconiweg maakt ruimte voor overslag van materialen en/of bulkgoederen. Op de openbare loswal worden de aangevoerde materialen gelost met de Atlaskraan. Het geloste materiaal wordt direct overgeladen in vrachtwagens. Er vindt dus geen opslag plaats. De openbare loswal biedt ruimte voor overslag door derden. Op basis van overslaggegevens van de openbare loswal uit het verleden is moeilijk in te schatten hoeveel er jaarlijks gebruik gemaakt gaat worden van de openbare loswal. Om naar de omgeving toe zekerheid te bieden limiteert de gemeente de overslag op 400.000 m³. Dit plafond geldt voor zandhandel en openbare loswal gezamenlijk.

Openbare ligplaatsen

Langs de openbare ligplaatsen meren jaarlijks circa 500 schepen af. Van deze schepen behoort 80% tot klasse M5 en 20% tot klasse M2. Deze gegevens zijn aangeleverd door de provincie Zuid-Holland. Doordeweeks verblijven de schepen doorgaans één nacht op een openbare ligplaats (gemiddeld 8 uur). In het weekend blijven de schepen 48 uur. In de emissieberekeningen in de referentiesituatie is uitgegaan van een gewogen gemiddelde verblijftijd van 12 uur per schip. Er is van uitgegaan dat de gemiddelde lading van het schip 65% is (default waarde Aerius).

Voor varende schepen verandert de uitstoot niet, aangezien het aantal scheepsbewegingen op het water gelijk is ten opzichte van de huidige situatie (uitgezonderd de maximale situatie). Alleen de vaarroute van de ligplaats tot de vaarweg is betrokken in de berekeningen. Dit geldt zowel voor de huidige locatie (referentiesituatie) als de nieuwe locatie. De ligplaatsen liggen in huidige en toekomstige locatie direct aan de vaarroute. Vanwege deze geringe afstand heeft dit geen effect op de berekeningen.

Op basis van het aantal schepen, type schepen, beladingsgraad, verblijftijd en referentiejaar berekent het rekenmodel Aerius-Calculator de emissievrachten ten gevolge van de schepen. In de berekeningen is uitgegaan van de emissiefactoren van het referentiejaar 2022.

Een overzicht van de invoergegevens van binnenvaartschepen is opgenomen in Tabel 4.

Tabel 4 Invoergegevens binnenvaartschepen

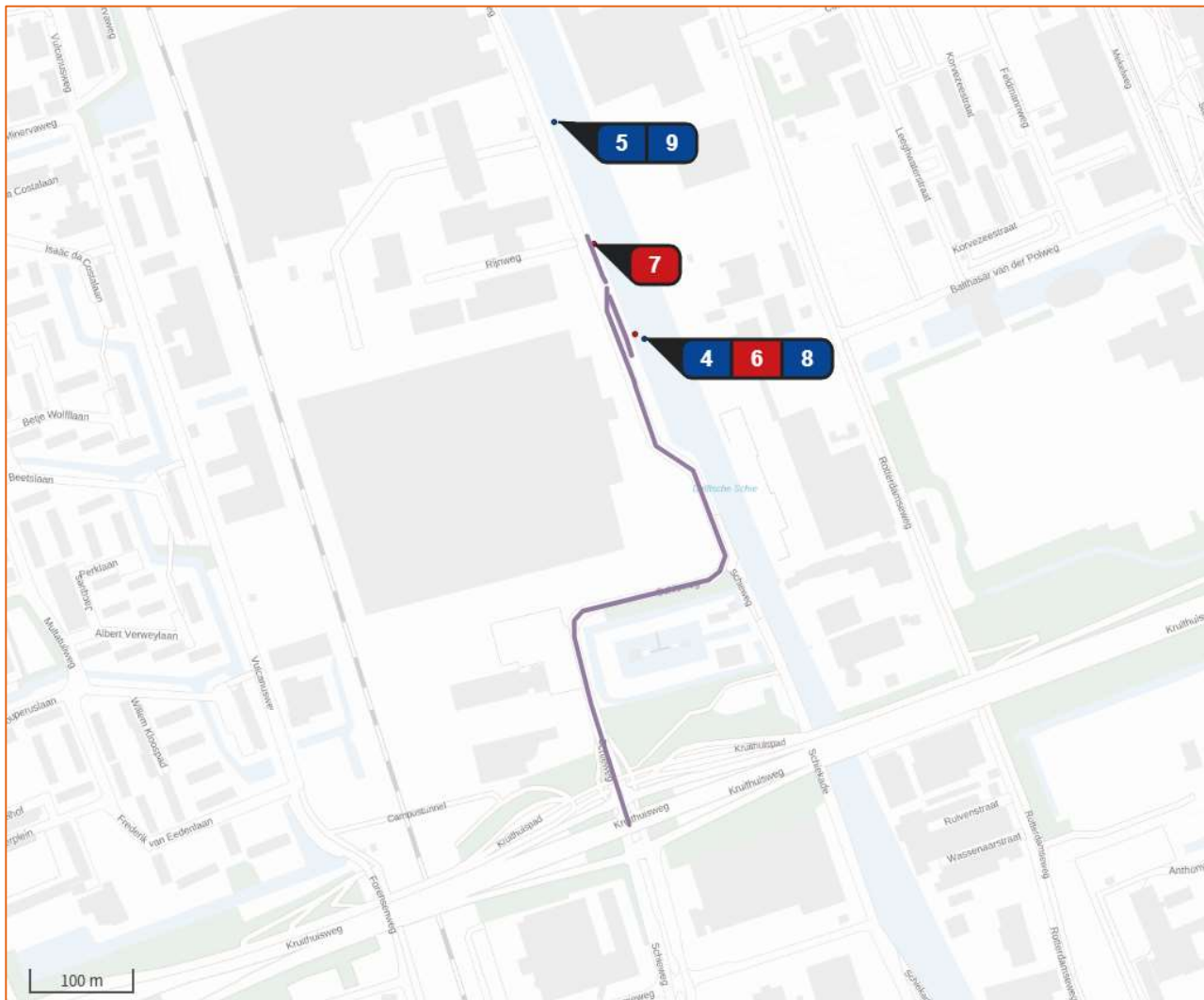
Omschrijving	Vaarwegklasse	Scheepstype	Aantal schepen	Beladingsgraad [%]	Gemiddelde verblijftijd [uur/schip]
Referentie situatie (250.000 m³), geen walstroom aanwezig					
Zandhandel	CEMT III	M3	514	100/0	4
Openbare ligplaatsen	CEMT III	M2	100	65/65	12
	CEMT III	M5	400	65/65	12
Representatieve situatie op nieuwe locatie (250.000 m³), walstroom aanwezig					
Zandhandel	CEMT III	M3	514	100/0	4
Openbare ligplaatsen	CEMT III	M2	100	65/65	12
	CEMT III	M5	400	65/65	12
Maximale situatie op nieuwe locatie (400.000 m³), walstroom aanwezig					
Zandhandel	CEMT III	M3	822	100/0	4
Openbare ligplaatsen	CEMT III	M2	100	65/65	12
	CEMT III	M5	400	65/65	12

3.3.3 Verkeersafwikkeling

Wegverkeer

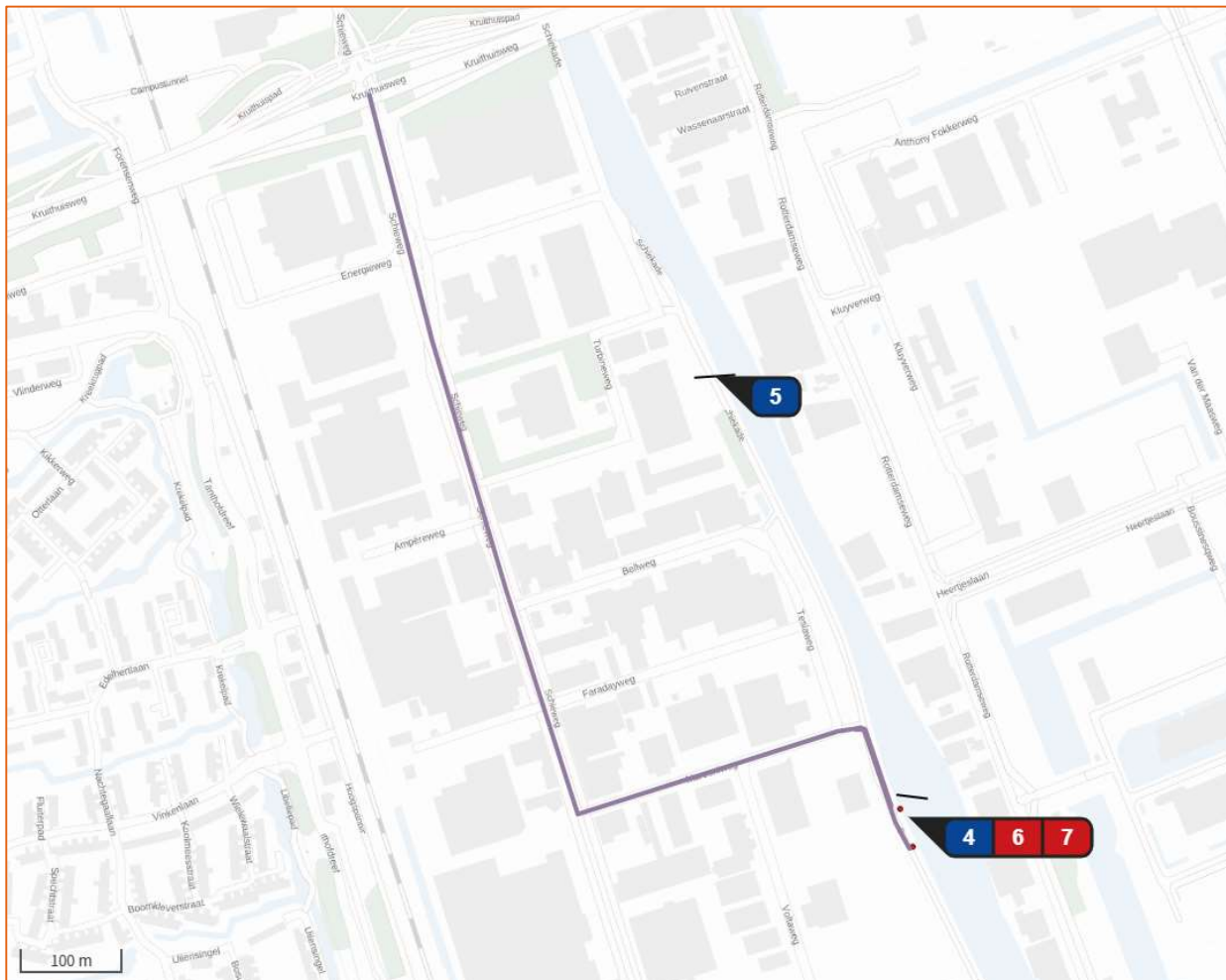
In onderstaande figuren is de verdeling van het wegverkeer over de directe ontsluitingswegen opgenomen. Huidige situatie: Het verkeer wikkelt in zuidelijke richting af via de Schieweg en gaat vanaf de Kruithuisweg (N470) op in het heersende verkeersbeeld. De verkeersbewegingen zijn meegenomen totdat het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Het verkeer gaat op in het heersende verkeersbeeld, wanneer dit in rem- en rijgedrag gelijk is aan het overig verkeer. In zowel de huidige situatie als de plansituatie, is het verkeer opgenomen tot de kruising met de Kruithuisweg,



Figuur 7: Verkeersafwikkeling op de huidige locatie (paarse lijnen)

Toekomstige locatie: Het verkeer wikkelt in oostelijke richting af via de Marconiweg en gaat vervolgens in noordelijk richting de Schieweg op. Vanaf de oprit met de Kruithuisweg (N470) gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld.



Figuur 8: Verkeersafwikkeling op de toekomstige locatie (paarse lijnen)

In alle situaties is het verkeer in AERIUS gemodelleerd als lijnbronnen met de sectorgroep 'wegverkeer' en het wegtype 'Binnen bebouwde kom (doorstromend)'.

Scheepvaartverkeer

De route voor het scheepvaartverkeer blijft ongewijzigd in de nieuwe situatie. De schepen varen door tot de Nieuwe Haven. Daar keren ze in de zwaaihoek en varen vervolgens naar de aanlegplek. De locaties liggen op iets meer dan een kilometer van elkaar.

3.4 Rekenmodel

De belasting van de Natura 2000-gebieden rondom de emissiebronnen is berekend met behulp van een verspreidingsmodel. De verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van de online-applicatie Aerijs-Calculator, versie 2021.2. Aerijs-Calculator is een rekenprogramma om de verspreiding van stoffen in de lucht te simuleren. Daarnaast berekent het model hoeveel van die stoffen per hectare terecht komt (depositie).

Er zijn de volgende twee situatievergelijkingen gemaakt:

4 Resultaten en conclusie

In deze memo is het aspect stikstofdepositie beschouwd in relatie tot huidige locatie en de voorgenomen ontwikkeling. De voorgenomen ontwikkeling betreft het verplaatsen van een zandhandel, openbare loswal en openbare ligplaatsen van Schieoevers-Noord naar Schieoevers-Zuid. In het kader van de Wet natuurbescherming is beoordeeld of het voornemen leidt tot significante gevolgen in de Natura 2000-gebieden. Hiertoe is een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd.

Resultaten

De emissievrachten, de positie van beschouwde emissiebronnen en resultaten van stikstofdepositieberekeningen zijn vermeld in de Aerius-rapportages⁴ van 3 en 8 november 2022 (bijlagen 1, 2 bij deze memo). Uit deze rapportages blijkt dat de verplaatsing van de zandhandel, openbare loswal en de ligplaatsen, zowel in de representatieve als in de maximale situatie, niet leidt tot toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Uit de berekeningen van de gebruiksfase blijkt dat het de verplaatsing niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Significante gevolgen voor de habitats in Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat daarmee verdere besluitvorming niet in de weg.

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State in uitspraak 202107079/1/R4 geoordeeld dat deze bouwvrijstelling niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht. Tot 2 november was de bouwvrijstelling van toepassing op de realisatiefase van dit project. Vanwege het vervallen van de bouwvrijstelling wordt het effect van de realisatiefase op de stikstofdepositie in een later stadium onderzocht.

⁴ Kenmerk 'RnHe9JUF4PbF' (vergelijking met representatieve situatie), kenmerk 'S4SKKEERA1M9' (vergelijking met maximale situatie)