

**Notitie:** **Toelichting invoergegevens AERIUS aanleg- en gebruiksfase**

Locatie: Geldersedijk 28, 8051 SG te Hattem

**Gilze,** [...] / 20-03-2024 / 27-02-2025 / 15-09-2025 / 07-10-2025

**Kenmerk:** JV/22179.A004

Deze notitie behoort bij de aanvraag omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan behorende bij de locatie Geldersedijk 28, 8051 SG te Hattem voor het realiseren van 36 appartementen en een horeca voorziening. In deze notitie wordt een toelichting gegeven op de gebruikte gegevens voor het berekenen van de stikstofdepositie van de bouwfase met het rekenprogramma AERIUS Calculator, versie 2025.

Om te bepalen of de beoogde ontwikkeling mogelijke negatieve gevolgen heeft voor omliggende Natura 2000-gebieden is middels een AERIUS-berekening bepaald of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden.

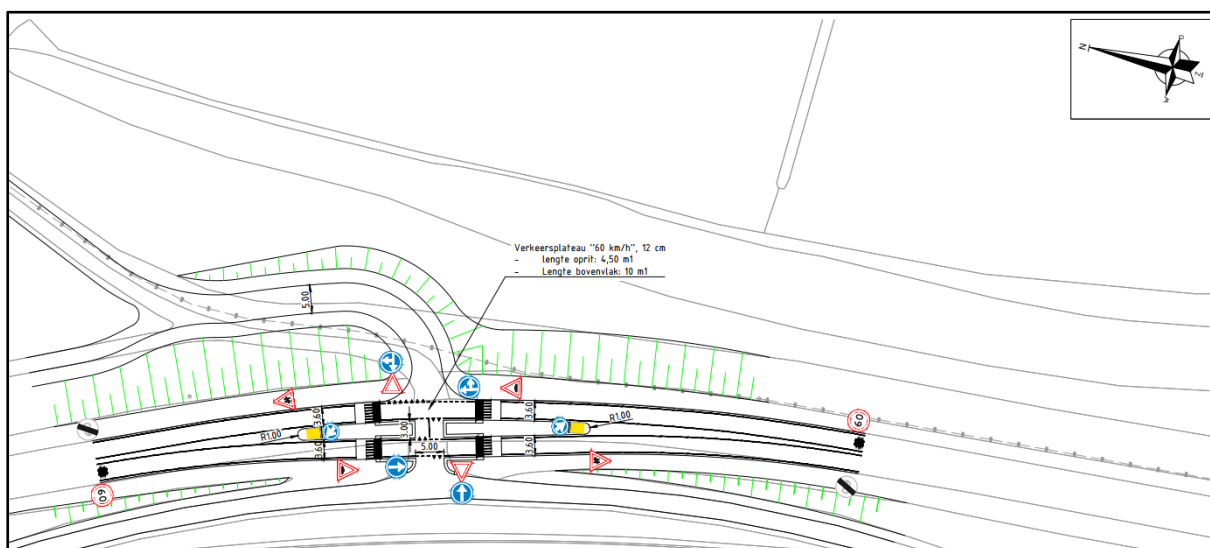
<b>1. Gebruiksfase</b> .....	<b>2</b>
1.1. Verkeersbewegingen .....	2
1.2. Conclusie berekening .....	4
1.3. Analyse berekening .....	4
1.4. Conclusie gebruiksfase .....	5
<b>2. Sloop- en bouwfase</b> .....	<b>7</b>
2.1. Verkeersbewegingen .....	7
2.2. Inzet mobiele werktuigen/materieel .....	8
2.3. Conclusie .....	8
2.4. Analyse berekening .....	8
2.5. Conclusie gebruiksfase .....	10
<b>3. Conclusie</b> .....	<b>11</b>
<b>4. Bijlagen</b> .....	<b>11</b>

## 1. Gebruiksfase

Om te bepalen of de ontwikkeling aan de Geldersedijk 28 te Hattem (negatieve) gevolgen heeft op Natura 2000-gebieden, dient er bepaald te worden of er sprake is van stikstofdepositie op deze gebieden. Als de uitkomst is dat er geen sprake is van stikstofdepositie, dus kleiner of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar, dan is er geen natuurtoestemming nodig. Als rekenjaar voor de AERIUS berekeningen is het rekenjaar 2026 gehanteerd.

### 1.1. Verkeersbewegingen

De wegen in de directe omgeving van de locatie worden veelvuldig gebruikt door vrachtverkeer en bewoners en bezoekers van de woningen. Dit resulteert in enkele tientallen personenwagens en vrachtwagens die per etmaal gebruikt maken van de weg. Alle vervoersbewegingen zijn ingevoerd tot het moment dat deze zijn opgenomen in het 'heersende verkeersbeeld'. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt de oversteek bij de Geldersedijk aangepast. Hierdoor is het mogelijk om, komend vanuit de projectlocatie, rechtstreeks de Geldersedijk op te draaien in noordelijke richting. Voor vertrekkend verkeer is het dan dus niet meer nodig om de Geldersedijk eerst over te steken. Voor aankomend verkeer is het eveneens mogelijk om rechtstreeks van de Geldersedijk af te slaan naar de projectlocatie. Hiervoor geldt dus ook dat het niet nodig is eerst de ventweg op te gaan om voorts recht over te steken. Deze aanpassingen leiden tot een verandering van de verkeersstromen van circa 25%. Deze is evenredig verdeeld over de aankomst en vertrek.



Afbeelding 1: Aanpassing aansluiting Geldersedijk

De verkeersgeneratie voor de woningen is bepaald aan de hand van de kentallen van de CROW publicatie 'Toekomstbestending parkeren – van parkeercijfers naar parkeernormen (juli 2024)'. Voor een 'appartement, koop, duur' in buitengebied geldt een verkeersgeneratie van 6,9-7,7 per dag. Derhalve wordt er van een worst-case scenario uitgegaan dus wordt er gerekend met 7,7 verkeersbewegingen per dag. Dit komt voor de 36 woningen neer op 278 lichte verkeersbewegingen per dag.

<b>Bron 1:</b>	<b>Verkeersbewegingen appartementen</b>
Emissiepunt:	Lijnbron wegverkeer
Materiaal:	Lichte motorvoertuigen
Aantal:	209 lichte voertuigbewegingen per dag (zie bovenstaande toelichting)

<b>Bron 2:</b>	<b>Verkeersbewegingen horeca</b>
Emissiepunt:	Lijnbron wegverkeer
Materiaal:	Lichte motorvoertuigen
Aantal:	27 lichte voertuigbewegingen per dag

Er zijn geen verkeercijfers bekend voor een restaurant binnen de CROW richtlijn, daarom wordt een inschatting gemaakt op basis van de parkeerplaatsen. Voor parkeren geldt in de categorie 'Restaurant' geldt dat er voorzien moet worden van 8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>. Er wordt een horeca voorziening gerealiseerd met een oppervlakte van 220 m<sup>2</sup>. Hiervoor zijn dan 18 parkeerplaatsen benodigd. In de beoordeling is in eerste instantie uitgegaan van het aantal parkeerplaatsen welke is voorzien, 18 stuks, maal 2 welke neerkomt op 36 vervoersbewegingen. Hierbij wordt ook rekening gehouden dat de locatie vooral gericht is op mensen vanuit Hattem welke met de fiets de locatie makkelijker kunnen bereiken en voor dag-recreatieve mensen die met de fiets de omgeving verkennen.

Bron 4: Verkeersbewegingen appartementen en horeca bij aanpassing Geldersedijk / 25% vertrek noordelijke richting

Emissiepunt: Lijnbron wegverkeer  
Materiaal: Lichte motorvoertuigen  
Aantal: 39 lichte voertuigbewegingen per dag. Totale verkeersbehoefte is 314. De helft, 157, is vertrekken, andere helft aankomend. 25% daarvan is 39,22, afgerond 39. (zie bovenstaande toelichting van de aangepaste ontsluiting)

Hierbij is als afstand aangehouden dat bij rustig optrekken tot 80 km/h het circa 200 meter duurt voordat deze snelheid bereikt wordt. Deze afstand is derhalve opgenomen op de Geldersedijk alvorens het verkeer is opgegaan in het heersende verkeersbeeld.

Bron 5: Verkeersbewegingen appartementen en horeca bij aanpassing Geldersedijk / 25% aankomst zuidelijke richting

Emissiepunt: Lijnbron wegverkeer  
Materiaal: Lichte motorvoertuigen  
Aantal: 39 lichte voertuigbewegingen per dag. Totale verkeersbehoefte is 314. De helft, 157, is vertrekken, andere helft aankomend. 25% daarvan is 39,22, afgerond 39. (zie bovenstaande toelichting van de aangepaste ontsluiting)

Hierbij is als afstand aangehouden vanaf het moment dat er geremd wordt. De remvertraging van 80 km/h naar 0 is 8 ms op droogwegdek. Dit levert een remweg op van circa 31 meter. Daar komt bij dat er ook een reactietijd is. Gemiddeld is dat 1 seconde, bij een snelheid van 80 km/h is er een afstand van circa 22 meter afgelegd. Tel deze bij de afstand van de remvertraging op en dan is er een totale afstand van 53 meter. Bij de invoer is een afstand van circa 85 meter opgenomen als extra af te leggen afstand voordat er wordt afgeslagen naar de projectlocatie. Deze afstand is derhalve opgenomen op de Geldersedijk alvorens het verkeer van het heersende verkeersbeeld afwijkt en tot de projectlocatie gerekend kan worden.

Bron 7: Koude start

Emissiepunt: Vlakbron koude start  
Materiaal: Lichte motorvoertuigen  
Aantal: 90 licht verkeer per dag, zie onderstaande toelichting

Er komt relatief veel stikstof vrij als voertuigen met een koude motor starten (koude start). Omdat auto's steeds schoner worden, wordt het aandeel van de koude start in de totale uitstoot van stikstof door verkeer steeds groter. Koude start en rijdend verkeer moeten daarom los worden ingevoerd, zodat de uitstoot van verkeer nauwkeuriger kan worden berekend. Bij de woningen en horeca is er sprake van een koude start van de lichte motorvoertuigen (auto) als deze vertrekken vanaf woningen. Bij de verkeersgeneratie bij de kengetallen voor woningen van 7,7 verkeersbewegingen per dag. Voor de horeca is uitgegaan van 36 verkeersbewegingen. Voor de beoogde horeca geldt dat het verwachte bezoek wisselt van een kop koffie tot een lunch of diner. En de mogelijkheid tot gebruik van de fiets. Uitgegaan is dat 1/2<sup>e</sup> vertrekt met een koude start, ze komen immers aan met een warme motor, en dus de ander 1/2 binnen 2 uur weer is vertrokken. Dit komt neer op 18 keer. Voor de woningen is een dergelijke aanname niet toepasbaar, immers wanneer er uit wordt gegaan van een 'normale' dag van 8 uur 's ochtend tot 20 uur 's avonds wordt de auto 12 uur gebruikt. Dit delen door het totaal van de

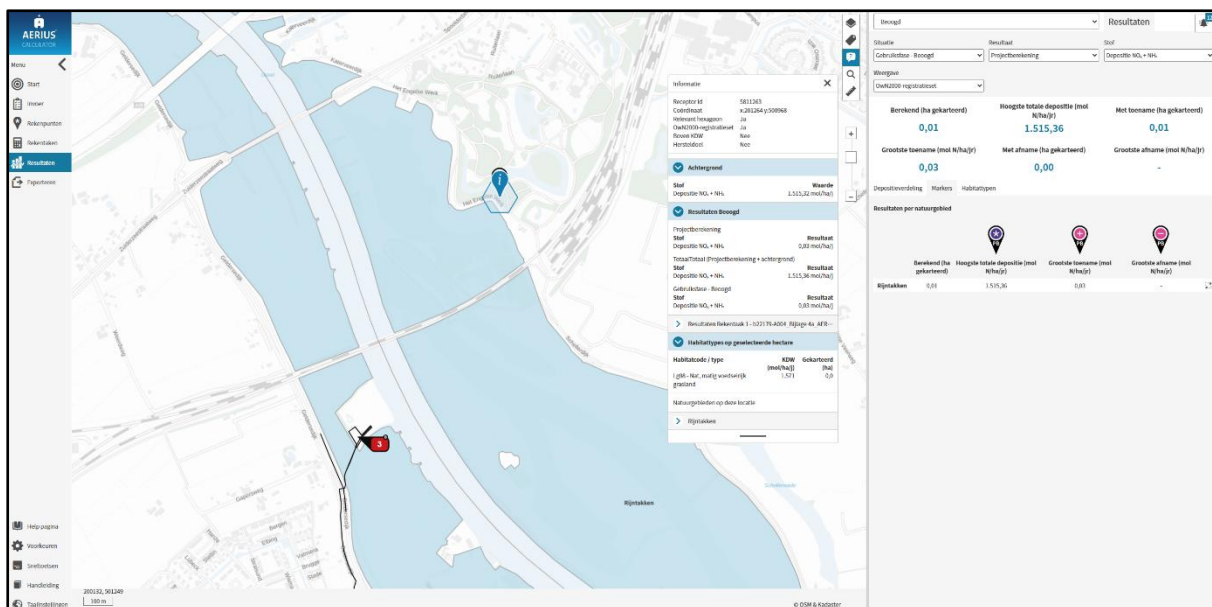
verkeersbewegingen van 3,85 (terugkomst is altijd een warme motor) is een tussenperiode van circa 3 uur. Er van uitgaande dat elke auto exact dit schema aanhoudt. Uitgaan dat alleen de eerste start van de dag als koude start gerekend hoeft te worden, is daarentegen een forse onderschatting. In de berekening is opgenomen dat van elke 3,85 starts er 2 met een koude start zijn. Dit komt neer op 36 maal 2 is 72 koude starts. Bij bovenstaande kan daarnaast rekenschap gehouden worden dat het wagenpark in Nederland verduurzaamd. In 2024 steeg het marktaandeel van auto's met een (deels) elektrische aandrijflijn tot meer dan 75% van alle verkopen<sup>1</sup>. Daardoor is het aandeel koude starten ook lager. Voor de invoer van koude start is dan ook uitgegaan van 90 lichte voertuigbewegingen (auto) een koude start plaatsvindt.

## 1.2. Conclusie berekening

Uit de uitgevoerde AERIUS-berekeningen blijkt dat de er in de gebruiksfase, zonder gebruikt te maken van intern salderen, een depositie is van 0,04 mol/ha/jr. op Natura 2000-gebieden zijn. Dit betreft 1 hexagoon met een dergelijke belasting binnen het Natura 2000/gebied Rijntakken.

## 1.3. Analyse berekening

De berekening laat een depositie zien in de gebruiksfase, zonder intern salderen, van 0,04 mol/ha/jaar op één hexagoon binnen Rijntakken. Dit betreft het hexagoon 5811263, met als habitatcode (leefgebied) Lg08nat, matig, voedselrijk grasland. Zie hieronder de afbeeldingen 2 en 3.



Afbeelding 2: Overzicht AERIUS Calculator rekenresultaten gebruiksfase

Dit leefgebied type Lg08 heeft een kritische depositiewaarde (KDW) van 1.571 mol/ha/jr. de achtergronddepositie is, zie afbeelding 3, ter plaatse 1.515,32 mol/ha/jr. Derhalve wordt de KDW niet overschreden. De toename van de gebruiksfase van het project op dit hexagoon is, zoals berekend, 0,04 mol/ha/jr. Dit komt er voorts op neer dat de achtergrondconcentratie inclusief toename depositie in totaal een belasting heeft van 1.515,36 mol/ha/jr.

Deze totale belasting is lager dan de KDW. Zolang de KDW niet wordt overschreden is er geen sprake van significante negatieve effecten als gevolg van de stikstofdepositie.

<sup>1</sup> <https://mijn.bovag.nl/actueel/nieuws/nieuwverkoop-personenauto-s-in-2024-op-de-valreep-gestegen>

Informatie			
Receptor id	5811263		
Coördinaat	x:201264 y:500968		
Relevant hexagoon	Ja		
Own2000-registratieset	Ja		
Boven KDW	Nee		
Hersteldoel	Nee		
<b>Achtergrond</b>			
<b>Stof</b>		<b>Waarde</b>	
Depositie NO <sub>x</sub> + NH <sub>3</sub>		1.515,32 mol/ha/j	
<b>Resultaten Beoogd</b>			
Projectberekening			
<b>Stof</b>		<b>Resultaat</b>	
Depositie NO <sub>x</sub> + NH <sub>3</sub>		0,03 mol/ha/j	
TotaalTotaal (Projectberekening + achtergrond)			
<b>Stof</b>		<b>Resultaat</b>	
Depositie NO <sub>x</sub> + NH <sub>3</sub>		1.515,36 mol/ha/j	
Gebruiksfase - Beoogd			
<b>Stof</b>		<b>Resultaat</b>	
Depositie NO <sub>x</sub> + NH <sub>3</sub>		0,03 mol/ha/j	
Resultaten Rekentaak 1 - b22179-A004_Bijlage 4a_AER...			
<b>Habitattypes op geselecteerde hectare</b>			
<b>Habitatcode / type</b>	<b>KDW</b>	<b>Gekarteerd</b>	
	(mol/ha/j)	(ha)	
Lg08 - Nat, matig voedselrijk grasland	1.571	0,0	
Natuurgebieden op deze locatie			
Rijntakken			

Afbeelding 3: Overzicht hexagoon 2811263 AERIUS Calculator gebruiksfase

#### 1.4. Conclusie gebruiksfase

Uit de uitgevoerde AERIUS-berekeningen blijkt dat de er in de gebruiksfase, zonder gebruikt te maken van intern salderen, een depositie is van 0,04 mol/ha/jr. op Natura 2000-gebieden zijn. Dit betreft 1 hexagoon met een dergelijke belasting binnen het Natura 2000/gebied Rijntakken. De totale stikstofdepositie op de betrokken hexagoon (1.515,36 mol/ha/jr.) is lager dan de KDW (1571,0

mol/ha/jr. Deze totale belasting is lager dan de KDW. Zolang de KDW niet wordt overschreden is er geen sprake van significante negatieve effecten als gevolg van de stikstofdepositie.

Derhalve zijn er voor dit initiatief geen belemmeringen in de gebruiksfase. Voor deze procedure dient de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen te worden aangetoond. Zie ook de vaste jurisprudentie hierover in onder meer ECLI:NL:RVS:2024:3034 (r.o. 21) en ECLI:NL:RVS:2024:2225 (r.o. 10)). En recent ECLI:NL:RBGEL:2025:7393 r.o. 8.2. Een uitgevoerde diepgang niet nodig is deze procedure. De uitvoerbaarheid is hiermee voldoende aangetoond. Daar de KDW niet wordt overschreden is een vergunningplicht niet noodzakelijk dan wel dat een eventuele vergunning verleend wordt.

## 2. Sloop- en bouwphase

De sloop- en bouwphase behorend bij de beoogde ontwikkeling genereert een toename in verkeersbewegingen, onder andere door bouwbedrijven en de aanvoer van bouwmaterialen. De bouwphase heeft betrekking op het bouwrijp maken van de grond ter plaatse en met de verkeersaantrekkende werking van het bouwverkeer.

De totale emissie van de sloop-/bouwphase is opgebouwd uit twee te onderscheiden onderdelen:

1. Verkeersbewegingen van al het personeel en bouwbenodigdheden;
2. Inzet mobiele werktuigen/materieel met een relevante bijdrage.

### 2.1. Verkeersbewegingen

De sloop/bouw heeft ook tot gevolg dat vrachtwagens en personenauto's de locatie bezoeken. In de berekeningen dienen deze vervoersbewegingen te worden opgenomen totdat ze zijn opgenomen in het 'heersende verkeersbeeld'. Een voertuig is opgenomen in het heersende verkeersbeeld indien het deze zich door de snelheid en rij-stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer. Hierbij dient ook de verkeersintensiteit van de weg te worden betrokken.

In de berekening van de vervoersbewegingen zijn alle tractoren en vrachtwagens als zware motorvoertuigen geclassificeerd. Het is immers op voorhand niet bekend of een 'kleine' of 'grote' vrachtwagen het bedrijf bezoekt. Ook is niet expliciet benoemd of tractoren middelzware of zware motorvoertuigen zijn. Om een worst-case-situatie te hanteren zijn al deze vervoersbewegingen als zware motorvoertuigen in de berekening opgenomen.

#### *Licht verkeer*

Gedurende de sloop-/bouwphase zullen bedrijfsbusjes met bouwvakkers zich van en naar de bouwplaats bewegen. Het personeel van deze bedrijven verrichten de bouwwerkzaamheden. Deze verkeersbewegingen blijven de gehele aanleg-/ bouwphase aanwezig.

#### *Middelzwaar verkeer*

Er is geen onderscheid gemaakt tussen middelzwaar en zwaar verkeer aangezien niet in alle gevallen bekend is van welk type vrachtauto gebruik zal worden gemaakt. Derhalve is enkel uitgegaan van zwaar (vrachtverkeer), hierdoor is sprake van een worst-case benadering. In realiteit zal het aandeel zwaar vrachtverkeer lager uitvallen.

#### *Zwaar (vracht) verkeer*

Het bouwmetaal- en machines wordt aan- en afgevoerd met zwaar (vracht)verkeer. Wanneer wordt gestart met de sloop-/ bouwphase zullen voornamelijk aan het begin van deze periode materialen worden afgeleverd. Naarmate deze periode verstrijkt en dat de bouw verder is afgewerkt, zullen de verkeersbewegingen met materialen ook wat afnemen. Voor een worst-case scenario is in de invoergegevens geen rekening gehouden met deze afname van verkeersbewegingen.

De verkeersbewegingen zijn in het rekenmodel gemodelleerd door middel van lijnbronnen. Deze zijn op dezelfde manier ingevoerd als in de referentiesituatie. Het betreffen wegen in het buitengebied. Echter zijn als worst-case scenario wegen binnen de bebouwde kom ingevoerd.

1. Licht verkeer: 10 voertuigen per dag (20 verkeersbewegingen per dag)
2. Middelzwaar verkeer: dit is meegenomen in de verkeersbewegingen voor zwaar verkeer, als worst-case benadering;
3. Zwaar verkeer: 4 voertuigen per dag (8 verkeersbewegingen per dag)
4. ZUT verkeer: 2 voertuigen per dag (4 verkeersbewegingen per dag)

<u>Bron 1</u>	<u>Verkeersbewegingen</u>	
Emissiepunt:	Lijnbron wegverkeer	
Materiaal:	Lichte en zware motorvoertuigen	
Aantal:	20 lichte, 8 zware voertuigbewegingen (zie bovenstaande	toelichting)

## 2.2. Inzet mobiele werktuigen/materieel

Bij de bouw van de machine- en werktuigenberging zal sprake zijn van het gebruik van mobiele werktuigen ter ondersteuning van de bouwwerkzaamheden. Tijdens de bouw worden diverse mobiele werktuigen gebruikt zoals bijvoorbeeld een graafmachine, kraan en betonpomp.

Er wordt vanuit gegaan dat al het materieel een minimaal bouwjaar heeft vanaf 2020 met een vermogen van 120 kW. Gezamenlijk zullen deze mobiele werktuigen maximaal 150 uur in bedrijf zijn met een belasting van 65%. Indien nodig zullen de overige draaiuren opgevangen worden door elektrisch materieel. Bij het gebruik van elektrisch materieel is er geen sprake van emissie waardoor deze niet meegenomen zijn in de berekening.

<u>Bron 3</u>	<u>Mobiele werktuigen</u>
Stageklasse:	STAGE V, vermogen 75-560 kW
Vermogen:	120 kW
Bouwjaar:	2020
Draaiuren:	150 uur (zie bovenstaande)
Gemiddelde belasting:	65% (conform TNO rapport 2021 R12305)
Brandstofverbruik:	3064,5 ltr/jaar (20,43 ltr/u, tabel TNO-onderzoek TNO 2021 R12305 AUB)
AdBlue-verbruik:	184 ltr/jaar (In invoerinstruction is opgenomen dat AdBlue-verbruik 6% van het brandstofverbruik bedraagt voor Stage IV en V)

<u>Bron 3</u>	<u>ZUT verkeer</u>
Draaiuren:	122 uur (zie onderstaande)

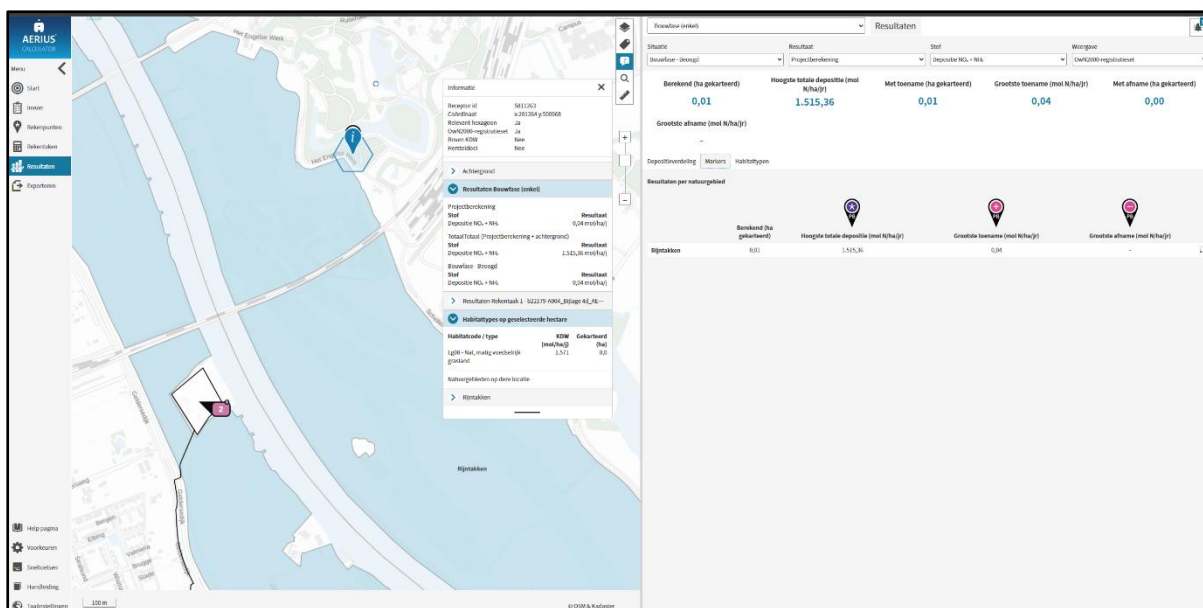
Voor de vrachtwagens waar werk mee verricht wordt op het terrein zijn aparte emissiefactoren beschikbaar gesteld die representatief zijn voor alle genoemde activiteiten op de planlocatie (inclusief het langzaam rijden). Deze emissiefactoren zijn in AERIUS opgenomen als "Middelzware Utiliteitsvoertuigen (MUT)" en "Zware Utiliteitsvoertuigen" (ZUT) onder de sector "Mobiele werktuigen". In dit onderzoek is worst-case in alle gevallen, inclusief voor het laden en lossen van vrachtverkeer, uitgegaan van ZUT. Voor de emissiebepaling van het laden en lossen is uitgegaan van 10 minuten stationair draaien per aankomst. Er zijn 2 aankomsten per dag, derhalve is er 20 minuten opgenomen.

## 2.3. Conclusie

Uit de uitgevoerde AERIUS-berekeningen blijkt dat de er in de bouwfase, zonder gebruikt te maken van intern salderen, een depositie is van 0,04 mol/ha/jr. op Natura 2000-gebieden zijn. Dit betreft 1 hexagoon met een dergelijke belasting binnen het Natura 2000/gebied Rijntakken.

## 2.4. Analyse berekening

De berekening laat een depositie zien in de gebruiksfase, zonder intern salderen, van 0,04 mol/ha/jaar op één hexagoon binnen Rijntakken. Dit betreft het hexagoon 5811263, met als habitatcode (leefgebied) Lg08nat, matig, voedselrijk grasland. Zie hieronder de afbeeldingen 2 en 3.



Afbeelding 4: Overzicht AERIUS Calculator rekenresultaten gebruiksfase

Dit leefgebied type Lg08 heeft een kritische depositiewaarde (KDW) van 1.571 mol/ha/jr. de achtergronddepositie is, zie afbeelding 3, ter plaatse 1.515,32 mo/ha/jr. Derhalve wordt de KDW niet overschreden. De toename van de gebruiksfase van het project op dit hexagoon is, zoals berekend, 0,04 mol/ha/jr. Dit komt er voorts op neer dat de achtergrondconcentratie inclusief toename depositie in totaal een belasting heeft van 1.515,36 mol/ha/jr.

Deze totale belasting is lager dan de KDW. Zolang de KDW niet wordt overschreden is er geen sprake van significante negatieve effecten als gevolg van de stikstofdepositie.

Informatie			
Receptor id	5811263		
Coördinaat	x:201264 y:500968		
Relevant hexagoon	Ja		
OwN2000-registratieset	Ja		
Boven KDW	Nee		
Hersteldoel	Nee		
<a href="#">&gt; Achtergrond</a>			
<b>Resultaten Bouwfase (enkel)</b>			
Projectberekening			
<b>Stof</b>		<b>Resultaat</b>	
Depositie NO <sub>x</sub> + NH <sub>3</sub>		0,04 mol/ha/j	
TotaalTotaal (Projectberekening + achtergrond)			
<b>Stof</b>		<b>Resultaat</b>	
Depositie NO <sub>x</sub> + NH <sub>3</sub>		1.515,36 mol/ha/j	
Bouwfase - Beoogd			
<b>Stof</b>		<b>Resultaat</b>	
Depositie NO <sub>x</sub> + NH <sub>3</sub>		0,04 mol/ha/j	
<a href="#">&gt; Resultaten Rekentaak 1 - b22179-A004_Bijlage 4d_AE...</a>			
<b>Habitattypes op geselecteerde hectare</b>			
<b>Habitatcode / type</b>	<b>KDW</b>	<b>Gekarteerd</b>	
	<b>(mol/ha/j)</b>	<b>(ha)</b>	
Lg08 - Nat, matig voedselrijk grasland	1.571	0,0	
Natuurgebieden op deze locatie			
<a href="#">&gt; Rijntakken</a>			

Afbeelding 5: Overzicht hexagoon 2811263 AERIUS Calculator bouwfase

## 2.5. Conclusie gebruiksfase

Uit de uitgevoerde AERIUS-berekeningen blijkt dat de er in de bouwfase, zonder gebruikt te maken van intern salderen, een depositie is van 0,04 mol/ha/jr. op Natura 2000-gebieden zijn. Dit betreft 1 hexagoon met een dergelijke belasting binnen het Natura 2000/gebied Rijntakken. De totale stikstofdepositie op de betrokken hexagoon (1.515,36 mol/ha/jr.) is lager dan de KDW (1571,0 mol/ha/jr). Deze totale belasting is lager dan de KDW. Zolang de KDW niet wordt overschreden is er geen sprake van significante negatieve effecten als gevolg van de stikstofdepositie.

Derhalve zijn er voor dit initiatief geen belemmeringen in de bouwfase. Voor deze procedure dient de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen te worden aangetoond. Zie ook de vaste jurisprudentie hierover in onder meer ECLI:NL:RVS:2024:3034 (r.o. 21) en ECLI:NL:RVS:2024:2225 (r.o. 10)). En recent ECLI:NL:RBGEL:2025:7393 r.o. 8.2. Een uitgevoerde diepgang niet nodig is deze procedure. De uitvoerbaarheid is hiermee voldoende aangetoond. Daar de KDW niet wordt overschreden is een vergunningplicht niet noodzakelijk dan wel dat een eventuele vergunning verleend wordt. Indien nodig worden de overige draaiuren van de mobiele bronnen opgevangen door elektrisch materieel.

### **3. Conclusie**

Uit de uitgevoerde AERIUS-berekeningen blijkt dat er rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/r op Natura 2000-gebieden zijn. Dit betreft 1 hexagoon met een dergelijke belasting binnen het Natura 2000/gebied Rijntakken. De totale stikstofdepositie op de betrokken hexagoon (1.515,36 mol/ha/jr.) is lager dan de KDW (1571,0 mol/ha/jr. Deze totale belasting is lager dan de KDW. Zolang de KDW niet wordt overschreden is er geen sprake van significante negatieve effecten als gevolg van de stikstofdepositie. Derhalve zijn er voor dit initiatief aan de Geldersedijk 28 te Hattem geen belemmeringen in de bouw- en gebruiksfase en hoeft er voor wat betreft deze fase dan op dit moment ook geen vergunning in het kader van een Natura 2000-activiteit te worden aangevraagd.

Voor deze procedure dient de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen te worden aangetoond. Zie ook de vaste jurisprudentie hierover in onder meer ECLI:NL:RVS:2024:3034 (r.o. 21) en ECLI:NL:RVS:2024:2225 (r.o. 10)). En recent ECLI:NL:RBGEL:2025:7393 r.o. 8.2. Een uitgevoerde diepgang niet nodig is deze procedure.

### **4. Bijlagen**

- AERIUS-berekening gebruiksfase + extra beoordeling
- AERIUS-berekening bouwfase + extra beoordeling