

Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie Duinvoetlaan 11 te Wassenaar
Datum: 16 april 2026
Nummer: 25060.02
bijlage AERIUS_projectberekening_20260416234237_RW6bGvUCEqtn_Jagershuisjezwembadschuurtje

1.1. Aanleiding

In opdracht van Kampman Architecten heeft Langelaar Milieuvadvis onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het beoogde initiatief aan de Duinvoetlaan 11 te Wassenaar.

Op het perceel staat een villa, voorheen gasgestookt en bestaande uit 2 delen : het hoofdverblijf en een bijgebouw, genaamd het Jagershuisje.

Het initiatief betreft 4 onderdelen:

1. Herbouw van het hoofdverblijf (vergund in 2023, uitvoering in 2024 en 2025)
2. Herbouwen van het Jagershuisje (vergund in 2025, uitvoering in 2026)
3. De aanleg van een zwembad in de tuin (vergund in 2025, uitvoering in 2026)
4. De realisatie van een schuurtje in de tuin (aangevraagd in 2025, loopt bezwaarprocedure)

Op verzoek van de Omgevingsdienst wordt een stikstofonderzoek uitgevoerd waarbij bovenstaande onderdelen gezamenlijk worden beschouwd.

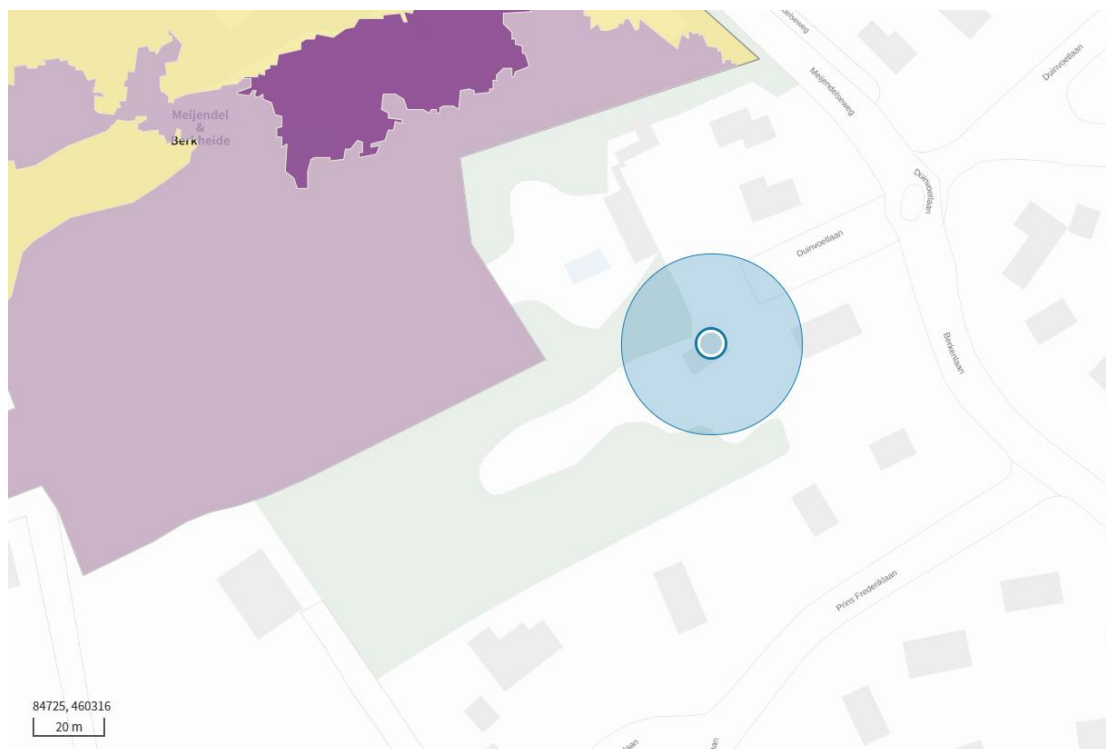
Op de onderstaande afbeelding is het voornemen weergegeven.



Figuur 1 stedebouwkundige tekening Duinvoetlaan 11

Het projectgebied ligt op circa 60 meter afstand van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Meijndel & Berkheide”.

In figuur 2 zijn het projectgebied en het Natura 2000-gebied weergegeven. De stikstofgevoelige habitats en leefgebieden zijn roze en paars gekleurd. De overige niet-stikstofgevoelige delen van het Natura 2000-gebied zijn geel gekleurd.



Figuur 2 ligging voornemen t.o.v. Natura 2000 (bron: AERIUS Calculator)

In dit rapport wordt ingegaan op de stikstofeffecten op de stikstofgevoelige delen van Natura 2000-gebieden.

1.2. Doel van het onderzoek

Het voorliggende onderzoek stikstofdepositie heeft tot doel de NO_x (stikstof) en NH₃ (ammoniak) emissies naar de lucht door het voornemen inzichtelijk te maken en de toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden te berekenen.

Dit onderzoek gaat over de depositie tijdens de aanleg- en bouwphase alsook de gebruiksfase. De referentiesituatie is ook onderzocht.

Het onderzoek wordt afgesloten met conclusies waarbij duidelijk wordt of in het kader van de Omgevingswet of er een kans is op significante gevolgen op Natura 2000-gebieden en er een nader (ecologisch) onderzoek nodig is.

1.3. Wet en regelgeving Natura 2000 & stikstof

In Nederland zijn 166 Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

De Omgevingswet regelt activiteiten die met natuur te maken hebben. Deze natuuractiviteiten gaan over dieren en planten in het wild en gebieden waarin ze leven. Het doel van de regels is onder meer het beschermen van soorten en gebieden. Voor ieder plan en/of project moet beoordeeld worden of significante gevolgen kunnen optreden, gelet op habitats en habitattypen waarvoor in het aanwijzingsbesluit instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of andere handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die reeds overbelast zijn.

Uit artikel 16.53c lid 1 van de Ow volgt dat er voor plannen en projecten een zelfstandige verplichting bestaat om de effecten daarvan op Natura 2000-gebieden te onderzoeken. Het artikel bepaalt dat voor een plan of project als bedoeld in artikel 6 lid 3 van de Habitatrichtlijn (hierna: 'HrL') het bestuursorgaan dat het plan vaststelt (in geval van een (wijziging van het) omgevingsplan: de gemeenteraad) of de aanvrager van de omgevingsvergunning voor de Natura 2000-activiteit, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied als bedoeld in artikel 6 lid 3 van de HrL maakt. De verplichting om een passende beoordeling te doorlopen ziet dus uitsluitend op een plan of project als bedoeld in artikel 6 lid 3 van de HrL. Dit betekent dat het moet gaan om een plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten 'significante gevolgen kan hebben' voor een Natura 2000-gebied. Deze beoordeling vindt plaats in de voortoets.

Wanneer op voorhand op basis van objectieve gegevens significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, moet een passende beoordeling worden verricht. In de passende beoordeling (en niet in de voortoets) mag rekening worden gehouden met mitigerende maatregelen. Een mitigerende maatregel is een maatregel die beoogt eventuele schadelijke gevolgen die rechtstreeks uit een plan of project voortvloeien te voorkomen of te verminderen, teneinde ervoor te zorgen dat het plan of project de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet zal aantasten.¹ Het plan mag vervolgens alleen worden vastgesteld c.q. de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit (hierna: '*natuurvergunning*') mag alleen worden verleend, wanneer uit die passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet worden aangetast (daargelaten de ADC-toets). Dat volgt uit artikel 10.24 lid 1 van het Bkl respectievelijk artikel 8.74b lid 1 van het Bkl.

Het voorliggende rapport betreft nadrukkelijk een passende beoordeling voor het beoordelen of gedeputeerde staten van Overijssel de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit kunnen verlenen in overeenstemming met het Natura 2000-gebiedsbeschermingsrecht.

Gevolgen 18 december 2024-uitspraken

¹ Zie AbRS 6 maart 2024, ECLI:NL:RVS:2024:951, r.o. 69.1.



Op 18 december 2024 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: 'Afdeling bestuursrechtspraak'), in de Rendac-zaak en de Amercentrale-zaak, twee uitspraken gedaan over de toepassing van intern salderen in het Natura 2000-projectspoor.² In de Rendac- en Amercentrale-uitspraken geeft de Afdeling bestuursrechtspraak een nieuw, strenger toetsingskader voor intern salderen in het projectspoor. Het gewijzigde toetsingskader houdt in de kern in dat intern salderen voortaan kwalificeert als een mitigerende maatregel, die (dus) niet (meer) mag worden betrokken in een voortoets voor het bepalen of een natuurvergunning nodig is. Intern salderen kan wel betrokken worden als mitigerende maatregel in een passende beoordeling. De omstandigheid dat intern salderen als mitigerende maatregel moet worden aangemerkt, leidt er ook toe dat bij toepassing van interne saldering, net zoals bij extern salderen, ook getoetst moet worden aan het additionaliteitsvereiste. Dit houdt in dat beoordeeld en onderbouwd moet worden dat en waarom een interne salderingsmaatregel niet als instandhoudings- of passende maatregel ten behoeve van de natuur moet worden ingezet. De Afdeling bestuursrechtspraak overweegt daarbij dat het additionaliteitsvereiste geldt voor de inzet van de gehele referentiesituatie die als mitigerende maatregel wordt ingezet.

In het voorliggende onderzoek wordt rekening gehouden met de beëindiging van de verwarming met aardgas van de woning op het perceel. Gelet op de hiervoor besproken 18 december-uitspraken, betreft dit een mitigerende maatregel. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 6.

Met toepassing van de meest recente Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator 2025 (versie februari 2026) van het Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van Bij12 (hierna: 'instructie gegevensinvoer') wordt berekend wat de gevolgen zijn van het aangevraagde project voor de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Bij het modelleren van de stikstofberekening voor de realisatiefase als de stikstofberekening voor de gebruiksfase is conform vaste rechtspraak³ uitgegaan van reële en aannemelijke uitgangspunten, gelet op de (maximale) activiteiten zoals die volgen uit de aanvraag om omgevingsvergunning voor de Natura 2000-activiteit.

1.4. Onderzoeksopzet

De onderzoeksopzet is als volgt:

- onderzoek naar de NO_x en NH₃ emissies gedurende de realisatiefase
- onderzoek naar de NO_x en NH₃ emissies gedurende de gebruiksfase
- onderzoek naar de NO_x en NH₃ emissies gedurende de referentiesituatie
- een berekening van de depositie met AERIUS Calculator

² ABRvS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923 (Rendac) en ABRvS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:NL:2024:4909 (Amercentrale).

³ ABRS 30 april 2025, ECLI:NL:RVS:2025:1957.



2. Emissies realisatiefase

Tijdens de realisatiefase (de aanleg- en bouwperiode) ontstaan NO_x en NH₃-emissies door de inzet van mobiele werktuigen, auto's en vrachtwagens. Het onderzoek richt zich op de emissies tijdens de Het herbouw van het hoofdverblijf, de herbouw van het Jagershuisje, de aanleg van het zwembad en de aanleg van het schuurtje.

De NO_x en NH₃ emissies zijn berekend op basis van de AUB-methode uit TNO rapport R12305⁴ conform de 'instructie gegevensinvoer' dat grotendeels de eerder verschenen AERIUS factsheets, leeswijzers en handleidingen waar naar wordt verwezen in deze instructie vervangt.

De verkeersgeneratie en de inzet van mobiele werktuigen zijn bepaald zijn ingeschat door de aannemer en bouwkundig architect van het onderhavige project. Het dieselverbruik is conform het TNO rapport R12305 bepaald (AUB-methode). TNO houdt rekening met de aandrijfconfiguratie (vaste as, transmissie, hydrauliek) , de stand-by tijd bij de soort inzet (wisselend en constant) en de verliezen (zie onderstaande tabel).

Tabel 5: De verschillende motorbelastingen die in EMMA onderscheiden worden.

aandrijving	motorbelasting	inzet	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	gemiddeld
vaste as	beperkt	wisselend	0.0%	60.0%	17.0%	1.0%	1.0%	1.0%	5.0%	7.0%	5.0%	2.0%	1.0%	25.3%
transmissie	dynamisch		34.3%	12.9%	10.0%	7.2%	6.6%	6.1%	5.5%	3.9%	2.8%	3.9%	7.2%	29.9%
hydrauliek			34.3%	10.7%	6.2%	2.2%	2.8%	5.5%	7.7%	11.0%	8.8%	5.0%	6.1%	36.7%
vaste as	hoge last	continue	32.1%	9.6%	5.6%	1.7%	2.8%	5.5%	16.5%	11.0%	4.4%	5.5%	5.5%	38.0%
transmissie	constant		24.5%	10.9%	10.0%	9.1%	8.4%	7.7%	7.0%	4.9%	3.5%	4.9%	9.1%	37.0%
hydrauliek			24.5%	8.1%	5.1%	2.8%	3.5%	7.0%	9.8%	14.0%	11.2%	6.3%	7.7%	45.6%
vaste as			21.7%	6.7%	4.4%	2.1%	3.5%	7.0%	21.0%	14.0%	5.6%	7.0%	7.0%	47.3%

TNO gaat voor werktuigen met een wisselende inzet uit van een gemiddelde 'typische motorlast' van 35%. In dit onderzoek is daarbij aangesloten.

AdBlue wordt enkel gebruikt in dieselmotoren voorzien van een SCR. Voor het inschatten van het verwachte aantal liter kan uitgegaan worden van het normale AdBlue-gebruik dat door TNO gegeven wordt⁴. Voor Stage IV en V werktuigen is dit 6% van het dieselverbruik. Voor Stage III is dit 3% van het dieselverbruik.

⁴ TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen

2.1. Rekenwijze m.b.t. motorvoertuigen

2.1.1. Verkeer op de openbare weg

Conform de 'instructie gegevensinvoer' wordt met de verkeersgeneratie het aantal vervoersbewegingen met motorvoertuigen uitgedrukt van zowel het heen- als teruggaand verkeer. Het aantal vervoersbewegingen is het aantal ritten heen én terug opgeteld.

2.1.2. stationaire emissies wegverkeer op de bouwplaats

In de 'instructie gegevensinvoer' is de "Rekeninstructie stationaire emissies wegverkeer (niet zijnde koude start)" opgenomen. Bij sommige projecten/initiatieven kan het nodig zijn om het stationair draaien van wegverkeer te berekenen. Dit is van belang als er situaties zijn waarin deze voertuigen regelmatig stationair draaien en die geen onderdeel zijn van gewone verkeersbewegingen. Stilstaan voor stoplichten en in files vallen hier dus nadrukkelijk niet onder. Wat hier wel onder valt is stilstaan met draaiende motor op eigen terrein. Bijvoorbeeld als tijdens het laden/lossen de motor draait, of tijdens het wachten op het vrijkomen van een losplaats.

De rekeninstructie hanteert een tabel met emissiecijfers die is samengesteld op advies van experts van TNO. De hoogte van de stationaire emissie is gekoppeld aan een emissiefactor afhankelijk van de verkeersklasse (bussen, licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer) en jaartal op basis van het snelheidstype 'stad stagnerend' en de tijdsduur.

Tijdens het laden en lossen draaien de motoren van de vrachtwagens gedurende een langere tijd. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 10 minuten. Gelet op de aanwezigheid van start-stop systemen op hedendaagse vrachtwagens is dit een ruime inschatting.

2.1.3. Emissies tijdens het starten van voertuigen (zgn. koude start)

Bij de release van AERIUS 2024 zijn categorieën voor de koude start toegevoegd naar aanleiding van onderzoek door TNO. Een 'koude start' is het fenomeen dat voertuigen met een koude motor meer emissie uitstoten dan voertuigen met een warme motor. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor (rijdend verkeer emissie). Het uitgangspunt is dat de hogere koude start-emissies in de eerste 10 tot 30 seconden na de start plaatsvinden. Dit betekent in de praktijk dat de emissies door koude start veelal optreden voordat een voertuig van zijn plaats is gekomen.

Tijdens de realisatiefase arriveren vrachtwagens op de bouwplaats met warme motor en vertrekken in principe direct na het laden en lossen weer, waardoor er in principe geen situaties optreden waarbij deze 2 uur of langer stil staan en er koude starts ontstaan. Personenauto's en werkbussen parkeren wel gedurende langere tijd waardoor koude starts ontstaan.

2.1.4. Rijdend verkeer tussen de openbare weg en de parkeerplaats

Tussen de doorgaande weg en de parkeerplaats (c.q. de bouwplaats) kent het verkeer een lagere gemiddelde snelheid en meer stops per kilometer dan normaal stadsverkeer. Om hiermee rekening te houden wordt uitgegaan van "stagnerend stadsverkeer" wat staat voor stadsverkeer met een grote mate van congestie, gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h en gemiddeld 10 stops per afgelegde kilometer.

2.2. Inzet & emissie mobiele werktuigen / Bouwrijp maken

Het plangebied is circa 20 ha.



De verwachte inzet en diesilverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

inzet mobiele werktuigen 1e bouwjaar	draaiuren	bouw- jaar	vermogen [kW]	cilinder- inhoud (l) [%]	diesilverbruik (l)		draaiuren	
	[uur]				per uur	totaal	totaal	waarvan stationair
dumper	616	≥2015	215	10,8	20,0	0,00276	616	185
Graafmachine	208	≥2011	60	3,0	9,0	0,00265	208	62
Graafmachine	432	≥2015	100	5,0	10,0	0,00251	432	130
schroefmortelmachine	120	≥2015	73	3,7	15,0	0,00276	120	36
Mobiele telescoopkraan 100 tons tbv casco	920	≥2015	350	17,5	14,0	0,00276	920	276
Mobiele telescoopkraan 100 tons tbv fundering	120	≥2015	350	17,5	14,0	0,00276	120	36
Mobiele telescoopkraan 50 tbv diverse bevoorrading	118	≥2015	270	13,5	14,0	0,00276	118	35
Mobiele torenkraan (spriering) 38 m tbv kappen	88	≥2017	300	15,0	14,0	0,00276	88	26
Shovel	432	≥2010	85	4,3	13,0	0,00297	432	130
laden en lossen	370	≥2015	330	16,5	15,0	0,06900	370	296

Figuur 3 inzet mobiele werktuigen op de bouwplaats - BRM

Er vinden circa 1524 bewegingen plaats met licht motorvoertuigen (auto's, busjes). In de regel zullen deze 's ochtends aankomen en 's middags weer vertrekken. Alleen bij het vertrekkende verkeer is er sprake van een koude start (776x per jaar).

Er vinden circa 74 bewegingen plaats met middelzware motorvoertuigen (2-assen). Er vinden circa 364 bewegingen plaats met vrachtwagens, waarbij worstcase wordt uitgegaan van 100% zware motorvoertuigbewegingen. / zware motorvoertuigen (>2-assen). Het vrachtverkeer staan in principe niet langer dan 2 uur met de motor uit op de bouwplaats. Er treden dan ook geen koude starts op (zie 2.1.3).

De emissie door stationair draaien van motorvoertuigen in het projectgebied is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai- uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
kipper (laden & lossen) grondwerk	208	91,54	0,916	19,04	0,19
kipper (laden & lossen) riool+stra	20	91,54	0,916	1,83	0,02
totaal				20,87	0,21

Figuur 4 stationaire emissies motorvoertuigen bouwplaats - BRM

2.3. Nieuwbouw van het hoofdverblijf

Gelet op de ligging nabij Natura 2000 worden uitsluitend elektrisch aangedreven mobiele werktuigen (hijskraan, heistelling, graafmaterieel en bronbemaling) ingezet.

Hiertoe is een 3x80 ampère stroomaansluiting geregeld.

Ook de bewegingen t.b.v. bouwverkeer worden uitgevoerd met elektrisch aangedreven auto's en busjes. De enige uitzondering hierop is de vrachtwagen die het afval afvoert.

Deze zal circa 30 keer komen (60 bewegingen).

Het vrachtverkeer staan in principe niet langer dan 2 uur met de motor uit op de bouwplaats. Er treden dan ook geen koude starts op (zie 2.1.3).

Stationair draaien t.b.v. laden en lossen

Het stationair draaien t.b.v. afvoeren van het afval duurt minder dan 2 minuten per container. De emissie door stationair draaien is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draaiuren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
Zwaar wegverkeer	1,0	77,71	1,01	0,08	0,00

Figuur 5 stationaire emissies motorvoertuigen (2025)

2.4. Herbouw van het Jagershuisje

Gelet op de ligging nabij Natura 2000 worden uitsluitend elektrisch aangedreven mobiele werktuigen ((hijskraan, heistelling, graafmaterieel en bronbemaling) ingezet.

Hiertoe is reeds een 3x80 ampère stroomaansluiting geregeld.

Ook de bewegingen t.b.v. bouwverkeer worden uitgevoerd met elektrisch aangedreven auto's en busjes. De enige uitzondering hierop is de vrachtwagen die het afval afvoert.

Deze zal niet meer dan 30 keer komen (60 bewegingen).

Het vrachtverkeer staan in principe niet langer dan 2 uur met de motor uit op de bouwplaats. Er treden dan ook geen koude starts op (zie 2.1.3).

Stationair draaien t.b.v. laden en lossen

Het stationair draaien t.b.v. afvoeren van het afval duurt minder dan 2 minuten per container. De emissie door stationair draaien is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draaiuren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
Zwaar wegverkeer	1,0	74,06	0,99	0,07	0,00

Figuur 6 stationaire emissies motorvoertuigen (2026)

2.5. Aanleg zwembad

Gelet op de ligging nabij Natura 2000 worden NOx emissies zoveel mogelijk te beperken zijn de in te zetten mobiele werktuigen (zoals hijskraan, heistelling, graafmaterieel en bronbemaling) elektrisch. Hiertoe is reeds een 3x80 ampère stroomaansluiting geregeld.

Het zwembad wordt geleverd met één zwaar motorvoertuig, die leidt tot 2 bewegingen (heen een terug). Daarnaast zijn er nog 3 middelzware motorvoertuigen die leiden tot 6 bewegingen (heen een terug).

De bouwtijd is 3 weken. Tijdens werkdagen wordt dagelijks een elektrisch werkbusje ingezet. Dit leidt niet tot koude starts.

Daarnaast zijn er nog circa 10 ritten met een auto met een verbrandingsmotor (20 bewegingen, heen en weer). Alleen bij het vertrekkende verkeer is er sprake van een koude start (10x per jaar).

Stationair draaien t.b.v. laden en lossen

Het stationair draaien t.b.v. laden en lossen is ingeschat op circa 10 minuten per vrachtwagen. De emissie door stationair draaien is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draaiuren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
Zwaar wegverkeer	0,2	74,06	0,99	0,01	0,00
Middelzwaar wegverkeer	0,5	58,53	0,73	0,03	0,00
totaal				0,04	0,00

Figuur 7 stationaire emissies motorvoertuigen (2026)

2.6. Realisatie schuurtje

Gelet op de ligging nabij Natura 2000 worden NOx emissies zoveel mogelijk te beperken zijn de in te zetten mobiele werktuigen (zoals hijskraan, heistelling, graafmaterieel en bronbemaling) elektrisch. Hiertoe is reeds een 3x80 ampère stroomaansluiting geregeld.

Het schuurtje wordt geleverd met maximaal twee zware motorvoertuigen, die leidt tot 4 bewegingen (heen een terug).

De bouwtijd is 1 week. Tijdens werkdagen zijn er circa 5 ritten met een auto/busje met een verbrandingsmotor (10 bewegingen, heen en weer). Alleen bij het vertrekkende verkeer is er sprake van een koude start (5x per jaar).

Stationair draaien t.b.v. laden en lossen

Het stationair draaien t.b.v. laden en lossen is ingeschat op circa 10 minuten per vrachtwagen. De emissie door stationair draaien is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draaiuren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
Zwaar wegverkeer	0,3	74,06	0,99	0,02	0,00

Figuur 8 stationaire emissies motorvoertuigen (2026)



2.7. Periode realisatiefase

Volgens de 'instructie gegevensinvoer' dient bij tijdelijke emissies de totale emissie per jaar ingevoerd te worden: uitgaande van de aaneengesloten 12 maanden waarvoor de depositie het hoogst is. Bij projecten korter dan een jaar wordt de gehele projectemissie aan 1 jaar toegerekend.

De nieuwbouw van de woning heeft reeds plaats gevonden in 2025.

De herbouw van het Jagershuisje, aanleg van zwembad en realisatie van schuurtje zou theoretisch in 2026 kunnen plaats vinden. In 2026 wordt ook de woning bewoond.

Aangezien voor de herbouw van het Jagershuisje worstcase is uitgegaan van dezelfde inzet als bij de nieuwbouw van de woning, is 2026 het jaar waarin de meeste bouwactiviteiten kunnen plaats vinden en is daarmee het maatgevende jaar voor de stikstofberekening.

Voor dit rekenjaar worden de stikstofberekeningen voor realisatie en gebruik gecumuleerd uitgevoerd.



3. Emissies gebruiksfase

3.1. Wegverkeer

De verkeersgeneratie is bepaald met behulp van de publicatie 744 “Parkeerkencijfers 2024” van het CROW, augustus 2024, Ede” en “Statline – Gebieden in Nederland 2025” van het CBS⁵. De verkeersaantrekkelijke werking is afhankelijk van de stedelijkheid van de gemeente, de ligging t.o.v. het centrum en het woningtype.

De woning aan de Duinvoetlaan 11 ligt in de gemeente Wassenaar. Het CBS typeert deze gemeente als een ‘matig stedelijke gemeente’.

Grootte en stedelijkheid van gemeenten				
Regio's	Gemeentegrootte		Stedelijkheid	
	Code	Omschrijving	Code	Omschrijving
	code	omschrijving	code	omschrijving
Wassenaar	4	20 000 tot 50 000 inwoners	3	Matig stedelijk

Bron: CBS

Volgens de CROW onderverdeling qua locatie, kan de ligging van de ontwikkelingslocatie worden getypeerd als ‘rest bebouwde kom’.

- De verkeersaantrekkende werking voor een vrijstaande woning op een dergelijke locatie is gemiddeld 8,2 voertuigbewegingen per etmaal. 1 vrijstaande woning genereert 8,2 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
- In de CROW publicatie is het volgende over vrachtverkeer opgenomen: “het vrachtverkeer naar en van woongebieden is doorgaans verwaarloosbaar, maar is wel in de cijfers verwerkt. Als gemiddelde kan worden gehanteerd: 0,02 vrachtautobewegingen per woning per werkdag etmaal”. Een werkdag kan naar een weekdag worden omgerekend door te delen met 1,11. Per weekdag etmaal zijn er dus 0,018 vrachtverkeerbewegingen per woning, voornamelijk middelzwaar vrachtverkeer.

De totale verkeersgeneratie door het project is 8,1 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waaronder 8,1 door lichte motorvoertuigen en 0,1 door middelzware motorvoertuigen.

3.2. Emissies tijdens het starten van voertuigen (zgn. koude start)

Het totale aantal voertuigbewegingen bestaat uit vertrekkende en aankomende voertuigbewegingen. Alleen vertrekkende voertuigen met een verbrandingsmotor kunnen hogere koude start-emissies hebben. In dit onderzoek is het uitgangspunt gehanteerd dat het gaat om 50% van het lichte verkeer. Vrachtwagens parkeren niet langer dan 2 uur. Deze 50% van de lichte motorvoertuigen is een worstcase aanname, aangezien hogere koude start-emissies niet van toepassing zijn op voertuigen die binnen 2 uur na aankomst weer vertrekken (bezoekers, bezorgdiensten).

Dit betekent dat er gemiddeld niet meer dan $8,1 / 2 = 4,1$ **koude starts** per dag zijn door lichte voertuigbewegingen.

⁵ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/86059NED/table?ts=1746778021656>

3.3. Huishoudens

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 oktober 2023 geoordeeld dat wat betreft de uitstoot in de gebruiksfase van de woning van NO_x anderszins (kaarsen en olielampen) en de uitstoot van NH₃ door mens en (huis)dier, deze uitstoot in lijn met de 'instructie gegevensinvoer' geen aan de bouw of het gebruik van een specifieke woning toe te rekenen emissies zijn.

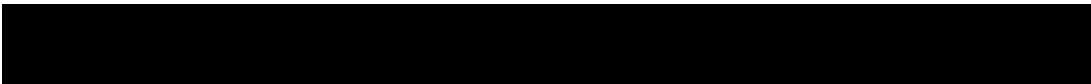
De Afdeling concludeert dat als er geen sprake is van een aparte energiebron voor verwarmen en koken, volgt dat voor NO_x vanwege het gebruik van de in het plan voorziene gasloze woning conform de 'instructie gegevensinvoer' een emissiefactor van 0 kan worden gehanteerd⁶.

NO_x: De nieuwe woning is gasloos.

Conform de 'instructie gegevensinvoer' en jurisprudentie is een emissiefactor van 0 gehanteerd.

NH₃: Conform de 'instructie gegevensinvoer' en jurisprudentie hoeft voor woningen binnen de sector wonen en werken geen NH₃ emissie berekend te worden. Er is een emissiefactor van 0 gehanteerd.

⁶ ECLI:NL:RVS:2023:3845



4. Referentiesituatie

4.1. Wet- en regelgeving, jurisprudentie

Op grond van de provinciale beleidsregel “salderen” van de provincie Noord Holland⁷ en de toelichting mag een natuurvergunning op basis van intern of extern salderen onder voorwaarden worden verleend, als de stikstofdepositie op hexagoonniveau per saldo niet toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie.

Het is tevens vaste rechtspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) dat voor de vraag of de wijziging van een bestaand project significante gevolgen kan hebben, een vergelijking mag worden gemaakt van de referentiesituatie met de (nieuwe) vergunde situatie (intern salderen).

De referentiesituatie wordt ontleend aan de geldende natuurvergunning, of bij het ontbreken daarvan, aan de milieutoestemming die gold op de referentiedatum - het moment waarop artikel 6 van de Habitatrichtlijn van toepassing werd voor het betrokken Natura 2000-gebied- tenzij nadien een milieutoestemming is verleend voor een activiteit met minder gevolgen. Dan geldt die toestemming als referentiesituatie.

Een referentiesituatie kan niet worden ontleend aan een natuur- of milieutoestemming die is vervallen of geëxpireerd.⁸

Voor gebouwen waarvoor geen milieutoestemming noodzakelijk is (bv woningen) geldt dat hiermee gesaldeerd mag worden is deze sinds referentiedatum feitelijk aanwezig en planologisch legaal was.

⁷ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR630765>

⁸ Zie bijvoorbeeld AbRvS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:71.

4.2. Aangaande Passende beoordeling

4.3. Referentiedatum

Het betrokken Natura 2000-gebied is “Meijendel & Berkheide”.

Artikel 6 van de Habitatrichtlijn werd van toepassing op 7 december 2004.

4.4. Feitelijk gebruik projectgebied

Op het perceel aan de Duinvoetlaan 11 (WSN01-H-2827) staat sinds 1920 een vrijstaande woning⁹. Het perceel heeft de bestemming ‘wonen’. De emissies ten gevolge van de woning (verkeersbewegingen en verwarming op aardgas) mag worden beschouwd als mitigerende maatregel (interne saldering).

4.5. Wegverkeer

De verkeersgeneratie is bepaald met behulp van de publicatie 744 “Parkeerkencijfers 2024” van het CROW, augustus 2024, Ede” en “Statline – Gebieden in Nederland 2025” van het CBS¹⁰. De verkeersaantrekkelijke werking is afhankelijk van de stedelijkheid van de gemeente, de ligging t.o.v. het centrum en het woningtype.

De woning aan de Duinvoetlaan 11 ligt in de gemeente Wassenaar. Het CBS typeert deze gemeente als een ‘matig stedelijke gemeente’.

Grootte en stedelijkheid van gemeenten					
Gemeentegrootte		Stedelijkheid			
Regio's	Code	Omschrijving	Code	Omschrijving	
code	omschrijving		code	omschrijving	
Wassenaar	4	20 000 tot 50 000 inwoners	3	Matig stedelijk	

Bron: CBS

Volgens de CROW onderverdeling qua locatie, kan de ligging van de ontwikkelingslocatie worden getypeerd als ‘rest bebouwde kom’.

- De verkeersaantrekkende werking voor een vrijstaande woning op een dergelijke locatie is gemiddeld 8,2 voertuigbewegingen per etmaal. 1 vrijstaande woning genereert 8,2 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
- In de CROW publicatie is het volgende over vrachtverkeer opgenomen: “het vrachtverkeer naar en van woongebieden is doorgaans verwaarloosbaar, maar is wel in de cijfers verwerkt. Als gemiddelde kan worden gehanteerd: 0,02 vrachtautobewegingen per woning per werkdagetmaal”. Een werkdag kan naar een weekdag worden omgerekend door te delen met 1,11. Per weekdagetmaal zijn er dus 0,018 vrachtverkeerbewegingen per woning. voornamelijk middelzwaar vrachtverkeer.

De totale verkeersgeneratie door het project is 8,1 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waaronder 8,1 door lichte motorvoertuigen en 0,1 door middelzware motorvoertuigen.

⁹ <https://kadastralekaart.com/adres/wassenaar-duinvoetlaan-11/0629200000001132?srsId=AfmBOopaa7vDbnnZ5wfPJoU744IOwzquIM8e8ompu4Nm8edYF0MtHTKB>

¹⁰ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/86059NED/table?ts=1746778021656>

4.6. Emissies tijdens het starten van voertuigen (zgn. koude start)

Het totale aantal voertuigbewegingen bestaat uit vertrekkende en aankomende voertuigbewegingen. Alleen vertrekkende voertuigen met een verbrandingsmotor kunnen hogere koude start-emissies hebben. In dit onderzoek is het uitgangspunt gehanteerd dat het gaat om 50% van het lichte verkeer. Vrachtwagens parkeren niet langer dan 2 uur. Deze 50% van de lichte motorvoertuigen is een worstcase aanname, aangezien hogere koude start-emissies niet van toepassing zijn op voertuigen die binnen 2 uur na aankomst weer vertrekken (bezoekers, bezorgdiensten).

Dit betekent dat er gemiddeld niet meer dan $8,1 / 2 = 4,1$ **koude starts** per dag zijn door lichte voertuigbewegingen.

4.7. Huishoudens

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 oktober 2023 geoordeeld dat wat betreft de uitstoot in de gebruiksfase van de woning van NO_x anderszins (kaarsen en olielampen) en de uitstoot van NH₃ door mens en (huis)dier, deze uitstoot in lijn met de 'instructie gegevensinvoer' geen aan de bouw of het gebruik van een specifieke woning toe te rekenen emissies zijn.

De Afdeling concludeert dat als er geen sprake is van een aparte energiebron voor verwarmen en koken, volgt dat voor NO_x vanwege het gebruik van de in het plan voorziene gasloze woning conform de 'instructie gegevensinvoer' een emissiefactor van 0 kan worden gehanteerd¹¹. Hiervan is geen sprake aangezien de oude woning middels aardgas werd verwarmd.

NO_x: Op basis van kengetallen van Milieucentraal verbruikt een oude grote vrijstaande woning gemiddeld 1.850 m³ gas per jaar.

Een stookinstallatie (CV-ketel) veroorzaakt enige mate van NO_x-uitstoot.

Op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) geldt dat het rookgas van een ketelinstallatie met een nominaal vermogen van 1 Megawatt of meer (geen grote stookinstallatie) aan de emissiegrenswaarde van 70 mg/Nm³ moet voldoen bij 3% zuurstof. Op basis van deze eis wordt er van uit gegaan dat de emissie per kubieke meter aardgas dus maximaal deze grenswaarde betreft.

1 m³ aardgas geeft een stoichiometrisch rookgasvolume van 7,7 Nm³ (droog).

Bij een zuurstof overmaat van 3% wordt dit getal gecorrigeerd met $21/(21-3) = 1,16667$.

1 m³ aardgas levert circa 9,0 Nm³ rookgas.

De concentratie NO_x bedraagt 70 mg/Nm³ (droog rookgas bij 3% zuurstof).

Met bovenstaande gegevens kan de jaaremissie NO_x van de CV installatie worden berekend: gasverbruik (in m³) * 9,0 * 70/1.000.000 = emissie NO_x kg/jaar.

1.850 m³ aardgas per jaar leidt tot een NO_x-emissie van 1,16 kg/jaar.

NH₃: Conform de "Instructie gegevensinvoer" hoeft voor woningen binnen de sector wonen en werken geen NH₃ emissie berekend te worden.

Er is daarom gerekend met een NH₃-emissie van 0,0 kg/jaar.

¹¹ ECLI:NL:RVS:2023:3845

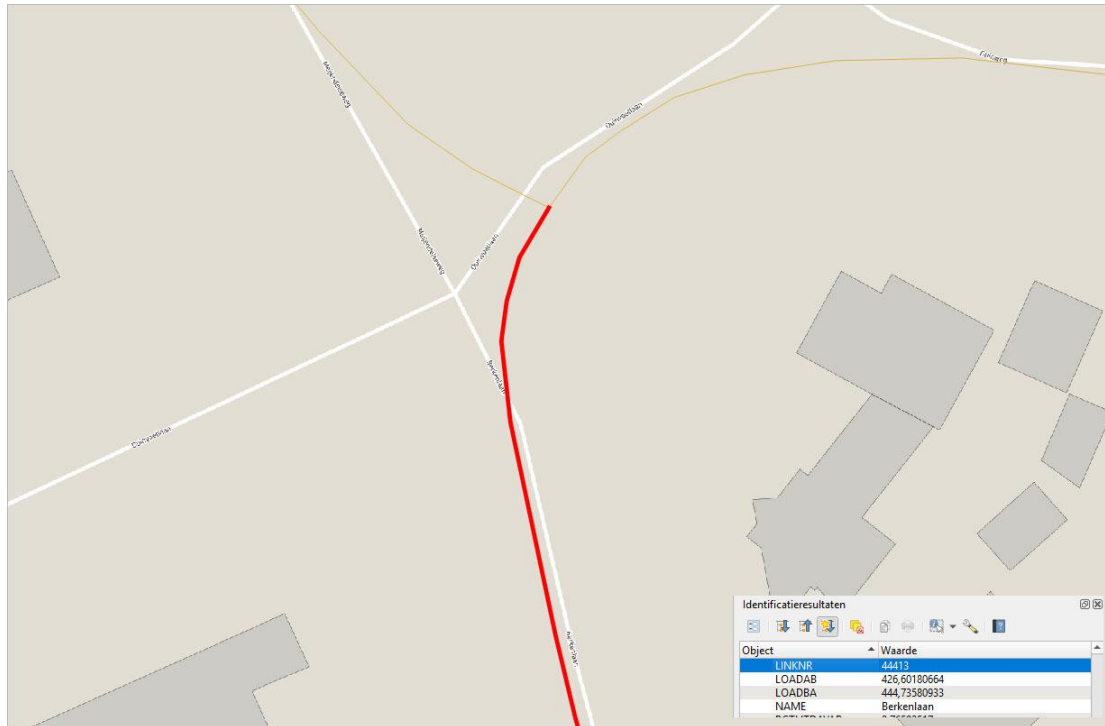
5. AERIUS berekeningen

5.1. Uitgangspunten

Met AERIUS Calculator zijn de eerder genoemde emissiebronnen gemodelleerd.

- De opstelplaats voor de diesel-vrachtwagens in de aanlegfase en de woning (gebruiksfasen) is gemodelleerd als oppervlaktebron.
- De uitlaat van de CV-ketel in de referentiesituatie is gemodelleerd als puntbron.
- De koude start emissies zijn gemodelleerd als vlakbron: 'overig' (geen parkeergarage);
- Het stationair draaien van wegverkeer op de bouwplaats is gemodelleerd als vlak. Conform de rekeninstructie 'Stationaire emissies wegverkeer' is het stationair draaien van wegverkeer gemodelleerd onder de sector 'Anders'. waarbij de emissie NO_x en NH₃ zijn ingevuld en de overige kenmerken zijn aangepast zodat deze vanuit worstcase benadering passend zijn voor de specifieke situatie.
- Het wegverkeer op de openbare weg is gemodelleerd als lijnbron. Tot de doorgaande weg is uitgegaan van stagnerend stadsverkeer (zie 2.1.3).
- De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de "instructie gegevensinvoer". Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden, projecten met of zonder netwerkeffect. Infrastructuurprojecten of projecten van zeer grote omvang, zoals woonwijken, grote industriecomplexen of nieuwe (lucht)havens leiden veelal tot netwerkeffecten.
 - Voor (kleinere) projecten zonder netwerkeffecten, zoals het onderhavige, geldt dat het aan- en afvoerende verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld als wordt voldaan aan de onderstaande twee criteria genoemd:
 1. Het verkeer door het voornemen onderscheidt zich hier door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt.
 2. De verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (per etmaal) dat door het voornemen wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State accepteert deze afbakening van 'heersende verkeersbeeld' bij stikstofonderzoek voor dergelijke projecten ¹².
 - Het projectgebied wordt ontsloten op de Duinvoetlaan en verkeer zal voornamelijk via Berkenlaan naar de Groot Haesebroekseweg rijden. Als het aan- en afvoerende verkeer op de Berkenlaan rijdt, onderscheidt het zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op hier bevindt. Hier wordt voldaan aan het 1^e criterium.
 - De verkeersintensiteit op de Duinvoetlaan is gering. Op de Berkenlaan rijden daarentegen volgens het verkeersmodel (V-MRDH versie 2.10) 873 motorvoertuigen per etmaal. Verkeer van en naar de Duinvoetlaan 11 is verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer als het op Berkenlaan rijdt.
 - Op de Berkenlaan wordt voldaan aan het 2^e criterium.

¹² <https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RVS:2024:249>



Figuur 9: uitsnede verkeersmodel

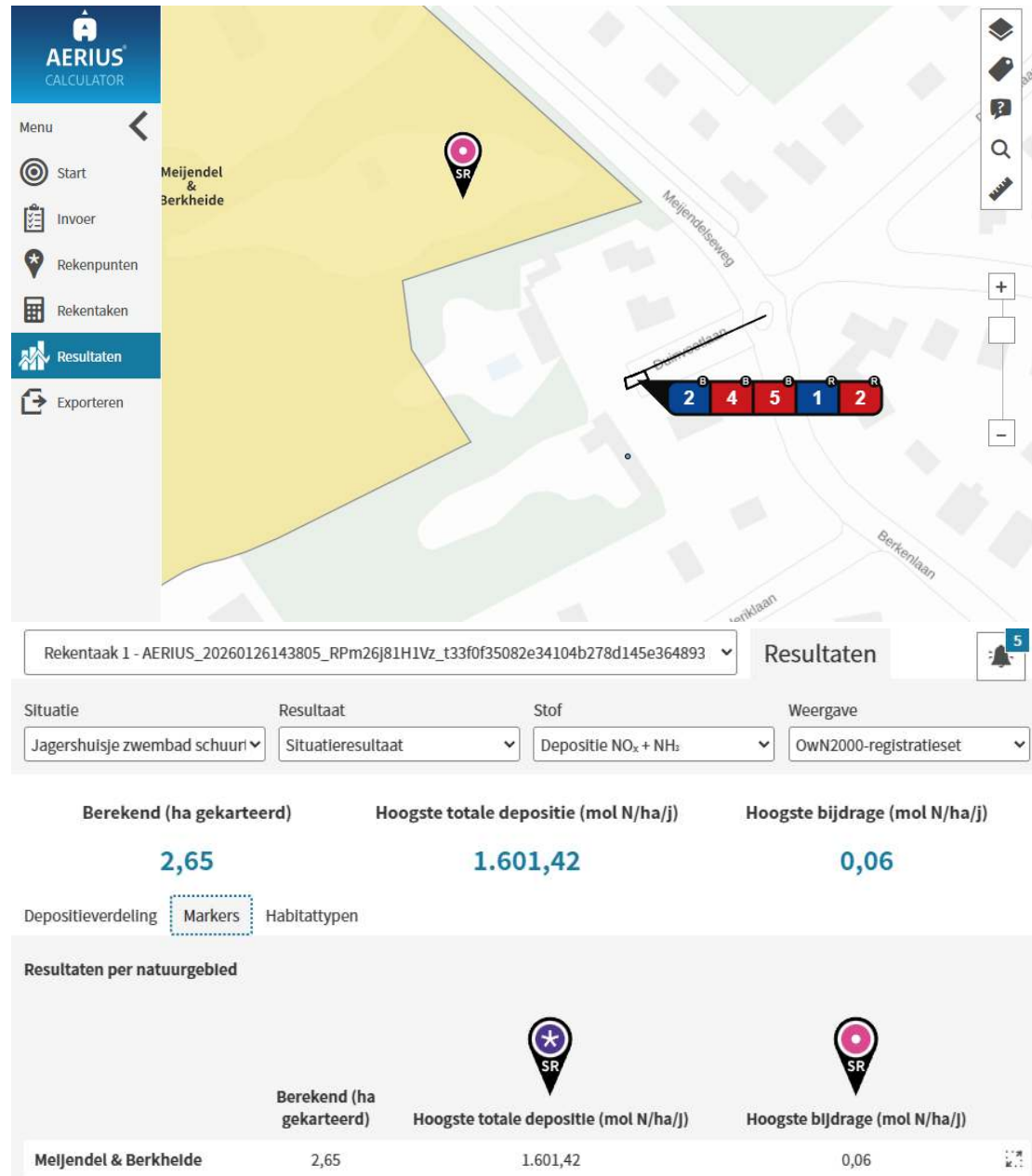
5.2. Rekenjaar

Uitgangspunt is dat de depositiebijdrage inzichtelijk wordt gemaakt voor het jaar waarvoor de depositie het hoogst is. Door de technologische ontwikkelingen en milieuregelgeving nemen de emissies van o.a. wegverkeer met de jaren af.

De verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd voor 2026. De verspreidingsberekeningen voor de realisatie en het gebruik zijn gecumuleerd gevoerd voor 2026.

5.3. Rekenresultaten

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2025.3 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige project de depositietoename op verschillende reeds (bijna) overbelaste delen van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Meijendel & Berkheide” maximaal 0,06 mol/ha/jr is. Hierbij worden kritische depositiewaarden overschreden.



Figuur 10 rekenresultaten AERIUS Calculator aanlegfase

Voor gedetailleerde informatie over invoer en rekenresultaten wordt verwezen naar de met AERIUS gegenereerde rapportage (PDF) die als separate bijlage bij dit memo is gevoegd.

Verschilberekening beoogde situatie - referentiesituatie

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2025.3 blijkt dat uit de projectberekening (verschilberekening beoogd minus referentie) dat per saldo de NOx depositie op hexagonen met kwetsbare habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden in de beoogde situatie nergens hoger is dan in de referentiesituatie.

Voor gedetailleerde informatie over invoer en rekenresultaten wordt verwezen naar de met AERIUS gegenereerde rapportage (PDF) die als separate bijlage bij dit memo is gevoegd.

Rekentaak 1 - AERIUS_20260126143805_RPm26j81H1Vz_t33f0f35082e34104b278d145e364893

Resultaten

Situatie	Resultaat	Stof	Weergave
Jagershuysje zwembad schuuri	Projectberekening	Depositie NO _x + NH ₃	OwN2000-registratieset

Berekend (ha gekarteerd)

Hoogste totale depositie (mol N/ha/j)

Met toename (ha gekarteerd)

-

-

-

Grootste toename (mol N/ha/j)

Met afname (ha gekarteerd)

Grootste afname (mol N/ha/j)

-

-

-

Uw berekening is voltooid. Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol N/ha/j is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol N/ha/j.

Meijndel & Berkheide

figuur 11 rekenresultaten AERIUS Calculator saloberekening



6. Passende beoordeling i.v.m. toepassing mitigerende maatregel

Zoals de website van BIJ12 aangeeft ([Passende beoordeling \(Stikstof\) - BIJ12](#)) heeft een passende beoordeling niet echt een vaste vorm. Het is voornamelijk belangrijk dat onderbouwd wordt dat de stikstofdepositie die AERIUS-Calculator berekend geen negatieve effecten heeft op het N2000-gebied Meijndel & Berkheide.

Dit kan (o.a.) door Intern (of extern) salderen toe te passen als mitigerende maatregel. In het geval dat de passende beoordeling intern salderen als mitigerende maatregel gebruikt, moet de inhoud zich onder andere richten op bewijsmateriaal dat de referentiesituatie (tot het peilmoment) ononderbroken aanwezig was sinds de aanwijfsdatum van Meijndel & Berkheide; een onderbouwing waaruit blijkt dat de referentiesituatie voldoet aan de algemene voorwaarden voor intern salderen en de voorwaarden voor stikstofreductieprojecten; en bewijsmateriaal voor het peilmoment van de referentiesituatie (zoals bijvoorbeeld een bouwvergunning).

Omdat het terugdringen van stikstofemissie onderdeel is van de Samenhangende Aanpak Natuur en Economie (SANE) kan het voldoen aan de beleidsregel voor stikstofreductieprojecten gebruikt worden als onderbouwing voor de additionaliteit.

Beleidsregel stikstofreductieprojecten

Op 20 november 2025 is de Beleidsregel stikstofreductieprojecten van de Provincie Zuid-Holland in werking getreden. Op basis van deze beleidsregel kan een natuurvergunning voor een stikstofreductieproject worden verleend als u onderbouwt dat voldaan wordt aan alle onderstaande voorwaarden:

1. Er is sprake van een emissiereductie van minimaal 35% binnen één project (intern salderen) ten opzichte van de stikstofemissie van de referentiesituatie. Hiervoor dient u de totale hoeveelheid reactief stikstof in de gebruiksfase met de totale hoeveelheid reactief stikstof in de referentiesituatie te vergelijken. Op basis van de rapportage "Het gedrag van stikstofverbindingen in de atmosfeer", TNO rapportnummer R10757 van 17 april 2024², kan worden gerekend met 0,82 kilogram N per kilogram NH₃ en 0,30 kilogram N per kilogram NO_x;
2. Er bestaat een directe samenhang tussen de intrekking van de referentiesituatie, de verlening van de natuurvergunning voor het stikstofreductieproject en de reductiemaatregel;
3. Het verlenen van de natuurvergunning leidt niet tot een feitelijke toename van de stikstofemissie en/of stikstofdepositie.³

Ad 1: In de referentiesituatie leidde de gasgestookte woning tot 0,50 kg N
- 1,2 kg NO_x x 0,3 = 0,36 kg N door verwarming van de woning op aardgas
- 68,7 gram NO_x x 0,3 = 0,02 kg N door rijdend verkeer
- 0,4 kg NO_x x 0,3 = 0,12 door koude starts (licht verkeer)

In de beoogde leidt de gasloze woning tot 0,14 kg N
- 68,7 gram NO_x x 0,3 = 0,02 kg N door rijdend verkeer
- 0,4 kg NO_x x 0,3 = 0,12 door koude starts (licht verkeer)
→ Met een reductie van 72% wordt ruimschoots voldaan aan de eerste voorwaarde

Ad2 en Ad 3 : Hiervan is sprake bij het onderhavige project omdat de woning voortaan gasloos wordt verwarmd wat een forse afname van N-emissie tot gevolg heeft.



7. Conclusies

In opdracht van Kampman Architecten heeft Langelaar Milieuadvies onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het beoogde initiatief aan de Duinvoetlaan 11 te Wassenaar.

Op het perceel staat een villa, voorheen gasgestookt en bestaande uit 2 delen : het hoofdverblijf en een bijgebouw, genaamd het Jagershuisje.

Het initiatief betreft 4 onderdelen:

1. Herbouw van het hoofdverblijf (vergund in 2023, uitvoering in 2024 en 2025)
2. Herbouwen van het Jagershuisje (vergund in 2025, uitvoering in 2026)
3. De aanleg van een zwembad in de tuin (vergund in 2025, uitvoering in 2026)
4. De realisatie van een schuurtje in de tuin (aangevraagd in 2025, loopt bezwaarprocedure)

Uit het onderzoek blijkt dat zowel de inzet van machines en transportbewegingen tijdens de realisatie als verkeer in de gebruiksfase leidt tot een beperkte stikstofdepositietoename van maximaal 0,06 mol/ha/jr op stikstofgevoelige delen van Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide.

De oude woning op het perceel werd verwarmd met aardgas middels een CV-ketel. De nieuwe woning is gasloos. De beëindiging van het gasverbruik het onlosmakelijke (positieve) gevolg van het beoogde initiatief.

Met AERIUS Calculator 2025.3 is een verschilberekening uitgevoerd tussen de beoogde situatie (incl. realisatie) met de vermeden emissies in de referentiesituatie. De verschilberekening maakt duidelijk dat zowel tijdens de beoogde situatie de NOx depositie op kwetsbare habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebieden ten gevolge van het project per saldo nergens groter is dan in de referentiesituatie.

Verder kan geconcludeerd worden dat de Samenhangende Aanpak Natuur en Economie (SANE) in relatie tot de Beleidsregel stikstofreductieprojecten van de Provincie Zuid-Holland dat vanwege het terugdringen van stikstofemissie gebruikt kan worden als onderbouwing voor de additionaliteit.

Gelet op het voorgaande is verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. De aangevraagde omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit in daarmee in overeenstemming met artikel 8.74b lid 1 van het Bkl en kan worden verleend.

