

Gemeente Hillegom



Gegevens over het plan:

Plannaam: Berekening t.b.v. Wet natuurbescherming Zandlaan 16-18,
Hillegom
Datum: 12 februari 2024
Projectnummer Buro SRO: SR130156

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: TPS bv

Gegevens Buro SRO:

Adres: 't Goylaan 11
3525 AA te Utrecht
Telefoon: 030-2679198
E-mail: utrecht@buro-sro.nl
Internet: www.BuroSRO.nl

Inhoudsopgave

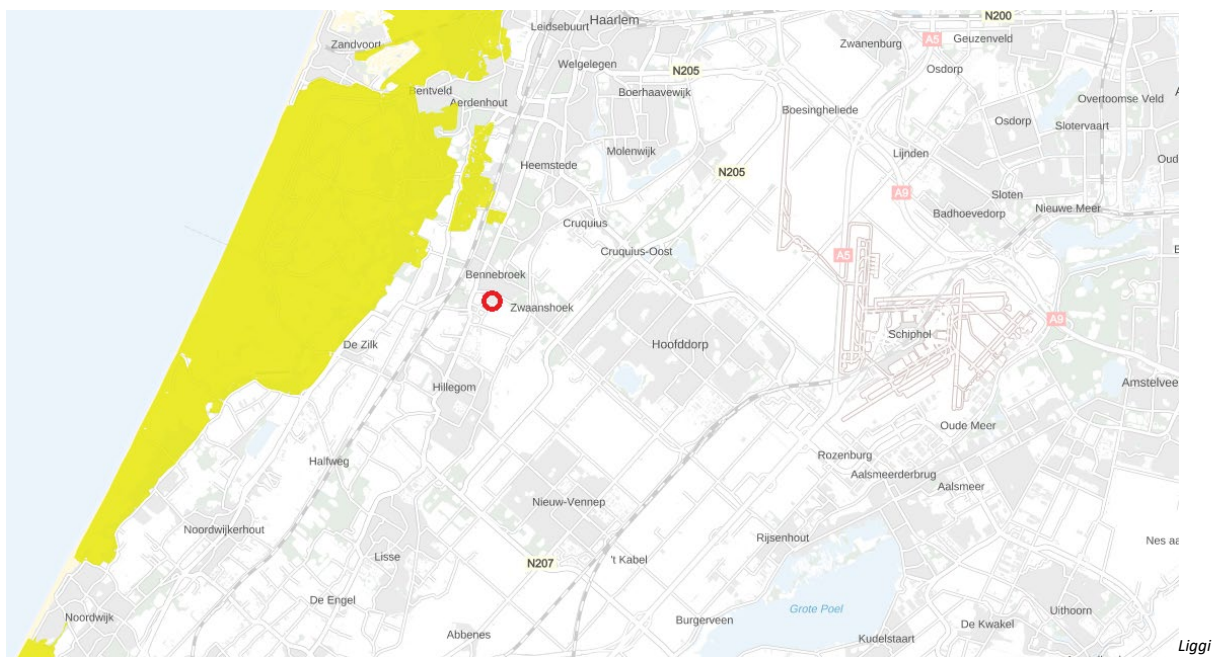
Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Projectbeschrijving	5
1.3	Wettelijk kader	6
1.4	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Verkeers- en ruimtelijke gegevens	7
2.1	Ruimtelijke gegevens	7
2.2	Gebruiksfase	7
2.3	Sloopfase	8
2.4	Huidige situatie	10
Hoofdstuk 3	Berekeningen en resultaten gebruiksfase	12
3.1	Gebruiksfase	12
Hoofdstuk 4	Samenvatting en conclusies	15

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de planlocatie aan de Zandlaan 16-18 is landgoed 'De Zuilen' gelegen. Het voornemen is om middels een omgevingsvergunning de bestaande situatie te formaliseren. Daarbij zal een deel van de bebouwing aan de Zandlaan gesloopt worden en zullen (extensieve) dagrecreatieve functies aanwezig zijn. De ontwikkeling gaat gepaard met de uitstoot van stikstof in de gebruiksfase en tijdens de sloop. Derhalve moet in beeld gebracht worden wat de mogelijke effecten van de ontwikkeling zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. In voorliggende rapportage worden de mogelijke effecten in beeld gebracht.

De onderstaande afbeelding laat de locatie zien ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden.

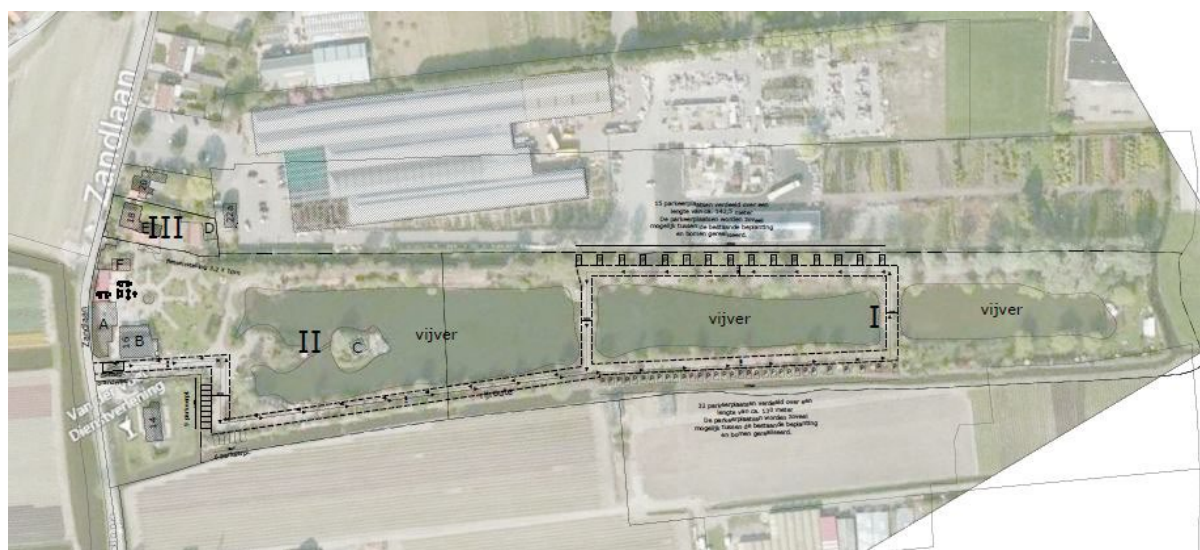


Ligging plangebied (rood) ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden (geel) (bron: Atlas leefomgeving)

1.2 Projectbeschrijving

De initiatiefnemer is voornemens om de bestaande situatie aan de Zandlaan 16-18 te formaliseren. Het landgoed wordt voornamelijk gebruikt voor extensieve dagrecreatie. De initiatiefnemer richt zich voornamelijk op vissers, fietsers, wandelaars en kinderen. Naast extensieve dagrecreatieve functies is er ruimte voor ondersteunende voorzieningen zoals een receptie, winkel, koffi corner en berging. Tevens is het landgoed voorzien van kleinschalige horeca (o.a. ontbijt- en ontvangstruimte) en twee gebouwen ten behoeve van een bed & breakfast. Aan de Zandlaan 18 is een woning beoogd. Aan de zijde van de Zandlaan zal een deel van de bebouwing (gebouw A) gesloopt worden.

De navolgende afbeelding geeft een situatietekening van de toekomstige situatie weer, die in de onderstaande tabel wordt toegelicht.



Situatietekening toekomstige situatie

Aanduiding	Functies
A	- deels sloop - kleinschalige horeca (ontbijt- en ontvangstruimte) en keuken - berging
B	bed & breakfast (twee kamers met in totaal zes slaapplaatsen)
C	bed & breakfast (twee slaapplaatsen)
D	bijgebouw bij woning
E	woning
F	- deels sloop - receptie, winkel en koffi corner t.b.v. de visvijvers en expositieruimte
buitenterrein I en II	visvijvers, parkeren en terras

1.3 Wettelijk kader

In de Wet natuurbescherming is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een vergunning vereist is. Verzuring en vermeting is één van die mogelijk negatieve effecten. Voor ieder habitattype binnen een Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor verzuring en/of vermeting is een kritische depositiewaarde (KDW) vastgesteld. De KDW geeft de grens aan waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermetende invloed van atmosferische stikstofdepositie. Door middel van het rekeninstrument AERIUS wordt de stikstofdepositie berekend als gevolg van projecten en plannen op Natura 2000-gebieden.

Het rekeninstrument AERIUS was één van de pijlers van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het PAS maakt onderdeel uit van de Crisis- en herstelwet (Chw). Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan omtrent het PAS. Het PAS mag niet meer gebruikt worden als basis voor toestemming voor 'activiteiten'. Hiermee is het PAS buiten werking gesteld. Het systeem van het PAS was erop gebaseerd dat vooruitlopend op toekomstige positieve ontwikkelingen voor beschermde natuurgebieden toestemming gegeven kan worden voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden door stikstofuitstoot. Die toestemming 'vooraf', zoals het PAS mogelijk maakte, mag niet meer, aldus de RvS. Projecten en of activiteiten dienen, in afwachting van een nieuwe PAS, zelfstandig beoordeeld te worden op grond van de Wet natuurbescherming.

In de uitspraak van 29 mei 2019 is ook specifiek ingegaan op de AERIUS Calculator. In rechtsoverweging 39.3 is bepaald dat AERIUS nog wel gebruikt kan worden voor de effectbepaling op grotere (meer dan 50 meter) afstand. Voor berekeningen op kortere afstand wordt een tweede berekening met een ander rekenpakket aanbevolen. De onnauwkeurigheid van AERIUS zat voornamelijk in emissie berekeningen bij agrarische bedrijven waar het emissiepunt zich op enige hoogte bevond. In de nieuwe AERIUS-module (AERIUS 2022) van januari 2023 zijn de bezwaren van de Afdeling bestuursrechtspraak zoals verwoord in de uitspraak van 29 mei 2019 weggenomen.

Gelet op de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022, waarbij de 'bouwvrijstelling' is komen te vervallen, dient ook de sloop-, aanleg- en/of bouwfase berekend te worden.

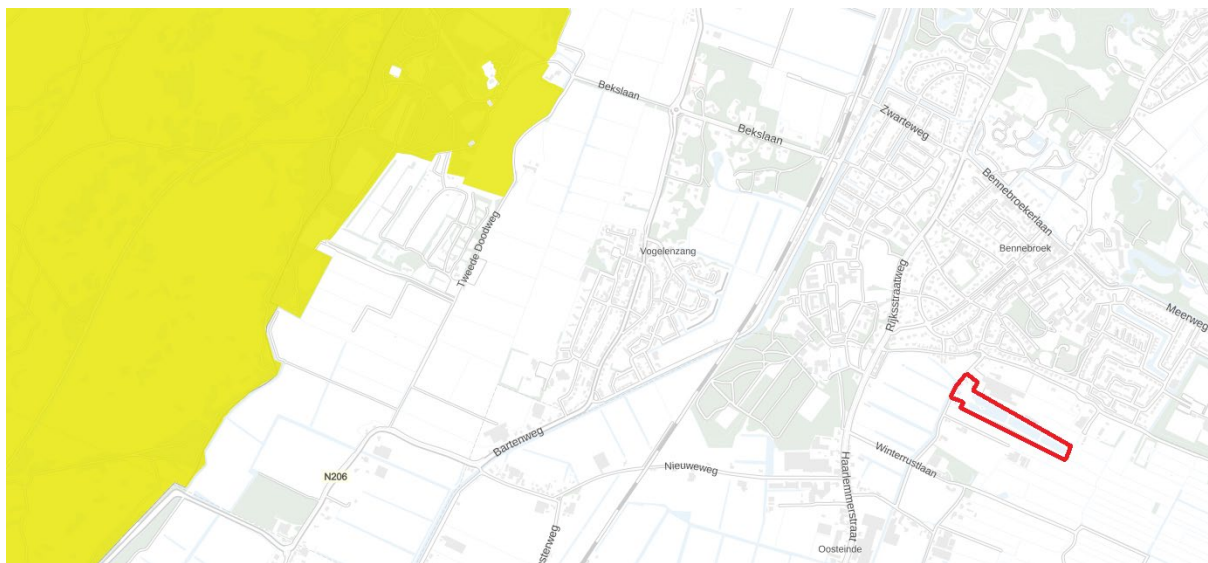
1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de verkeers- en ruimtelijke gegevens beschreven. De uitgevoerde berekeningen en resultaten worden beschreven in hoofdstuk 3. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

Hoofdstuk 2 Verkeers- en ruimtelijke gegevens

2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij een stikstofdepositieberekening wordt rekening gehouden met de Natura 2000-gebieden binnen een straal die relevant is voor de omvang van het plan. Binnen een straal van 10 km is één Natura 2000-gebied aanwezig. Het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid bevindt zich op een afstand van ca. 1,9 km. Op onderstaande afbeelding staat de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid weergegeven.



Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Kennemerland-zuid (geel) (bron: Atlas leefomgeving)

2.2 Gebruiksfase

Voorliggend initiatief neemt in de gebruiksfase verkeersbewegingen met zich mee. Voor het bepalen van het aantal voertuigbewegingen en de verschillende routes die gereden worden door het wegverkeer, wordt uitgegaan van de verkeersgetallen uit de 'Verkeerstoets Zandlaan 16-18 Hillegom' die op 30 december 2021 uitgevoerd is door Goudappel Coffeng. In onderstaande tabel staat het aantal voertuigbewegingen per functie weergegeven.

Functie	Aantal voertuigbewegingen
Receptie/viswinkel/koffiecorner	20,8
Horeca (ontbijt- en ontvangstruimte)	173,6
Bed & breakfast	2,3
Woning (nr. 18)	9,1
Visvijvers	197,0
Totaal	402,8

In totaal neemt het initiatief afgerond 403 voertuigbewegingen per etmaal met zich mee, bestaande uit 10 voertuigbewegingen aan 'middelzwaar vrachtverkeer' voor de bevoorrading en 393 voertuigbewegingen aan 'licht verkeer' voor bezoekers en personeel.

Voor de berekening wordt uitgegaan van twee routes:

- 25% rijdt via de Zandlaan en Winterrustlaan de N208 op.
- 75% rijdt via de Zandlaan en Kennemerbeekweg de N208 op.

Voor de emissies door het gasverbruik van de gebouwen A, B, C, E en F is gekeken naar de kengetallen van bestaande woningen (bron: emissiewaarden_aerius_def_versie_05_juli_2018). Doordat het gebruik van de gebouwen A, B, C en F anders is dan die van een woning vallen de emissies hiervoor lager uit. In de navolgende tabel staan de emissies per gebouw weergegeven.

Gebouw	Functie	Gasgebruik	Emissie NO _x	Emissie NH ₃
A en F	Ontbijt- en ontvangstruimte, receptie, viswinkel, koffi corner	verwarmen n.v.t. koken en warmwatervoorziening met gas	1,0 kg/j	0,0 kg/j
B	Bed & breakfast	verwarmen met gas	2,0 kg/j	0,0 kg/j
C	Bed & breakfast	verwarmen met gas	1,5 kg/j	0,0 kg/j
D	Bijgebouw	n.v.t.	-	-
E	Woning	verwarmen met gas	3,6 kg/j	0,0 kg/j

Voor gebouw A en F wordt enkel gas gebruikt voor het koken en de warmwatervoorziening. Gebouw A is uitsluitend van april tot en met september in gebruik. In deze periode zullen geen stikstofuitstotende verwarmingsinstallaties toegepast worden. Voor het verwarmen van gebouw A en F wordt uitgegaan van een emissie van 1,0 kg/j NO_x en 0,0 kg/j NH₃.

Gebouw B wordt gebruikt als bed & breakfast met zes slaappleatsen. Vergeleken met een woning wordt een bed & breakfast minder gebruikt. Hierdoor wordt voor gebouw B uitgegaan van ongeveer de helft van de emissies van een bestaande vrijstaande woning. De emissie voor NO_x bedraagt 2.0 kg/j en voor NH₃ 0,0 kg/j.

Ook gebouw C wordt gebruikt als bed & breakfast. Doordat hier slechts twee slaappleatsen zijn zullen de emissies hiervoor lager uitvallen. Voor gebouw C wordt uitgegaan van een emissie van 1,5 kg/j NO_x en 0,0 kg/j NH₃.

Gebouw D betreft het bijgebouw van de woning. Het bijgebouw wordt niet verwarmt en verbruikt geen gas. Dit gebouw wordt dan ook niet meegenomen in de berekening.

Voor de woning (gebouw E) worden de kengetallen van een bestaande vrijstaande woning gebruikt. De emissie voor NO_x bedraagt 3,6 kg/j en voor NH₃ 0,0 kg/j.

2.3 Sloopfase

Een deel van de bebouwing in het plangebied (tussen gebouw A en F) zal gesloopt worden. Tijdens de sloop zijn gedurende enige tijd voertuigen en mobiele werktuigen aanwezig en is sprake van verkeersbewegingen vanwege werklieden van en naar de bouwplaats en de afvoer van sloopmateriaal. De voertuigen en mobiele werktuigen die aangedreven worden door een verbrandingsmotor veroorzaken een korte toename van de stikstofemissies. Er is in de stikstofberekening uitgegaan van een worstcase benadering, waarin de sloop gelijktijdig plaatsvindt met het gebruik van alle andere functies binnen het plangebied.

Mobiele werktuigen

De voertuigen en mobiele voertuigen die aangedreven worden door een verbrandingsmotor veroorzaken een toename van de stikstofemissie. De emissies van mobiele werktuigen zijn afhankelijk van de emissienormen die van toepassing zijn op het desbetreffende mobiele werktuig (stageklassen). Wanneer gebruik wordt gemaakt van mobiele werktuigen met een recenter bouwjaar (bijv. vanaf 2019) zullen de stikstofemissies verminderen. Ten behoeve van de berekening van de emissies NO_x door mobiele werktuigen dient de gebruiker per stageklasse het brandstofverbruik aan te geven (liter brandstof per jaar), het aantal draaiuren en (bij aanwezigheid van een SCR) het AdBlue-verbruik. Voor Stage IV en V werktuigen, waarmee gerekend is, kan uit worden gegaan van het normale AdBlue-verbruik dat door TNO is opgegeven. Dit is 4% en 6% van het brandstofverbruik (Ligterink et al 2021¹).

In onderstaande tabel worden de te gebruiken werktuigen beschreven. Bron 7 toont de mobiele werktuigen die gebruikt worden tijdens de sloop.

Werktuig	STAGE-klasse	Bouwjaar	Vermogen (KW)	Brandstof-verbruik totaal	Draaiuren/j	AdBlue verbruik (l/j)	Gemiddelde belasting	Motor efficiëntie	Brandstof-verbruik (l/u)
Graafmachine	Stage-V	≥2019	129	99	8	6	35%	0,914	12,4
Shovel	Stage-IV	≥2015	120	48	4	3	35%	0,951	12,0
Vervoer personeel en materiaal	Licht verkeer: 20 voertuigbewegingen per jaar Middelzwaar verkeer: 0 per jaar Zwaar vrachtverkeer: 10 voertuigbewegingen per jaar								

Verkeersbewegingen

Bij de sloop zijn er tevens verkeersbewegingen voor de aan- en afvoer van materieel en sloopafval en voor de werklieden. Er wordt uitgegaan van 20 voertuigbewegingen aan licht verkeer en 10 voertuigbewegingen aan zwaar vrachtverkeer per jaar. Voor de verkeersbewegingen tijdens de sloop wordt uitgegaan van één route. Het bouwverkeer rijdt via de Zandlaan en Kennemerbeekweg richting de N208. Het bouwverkeer wordt meegenomen in de berekening tot het moment dat het zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het heersende verkeer.

Stationair draaien

Met betrekking tot het laden en lossen zal er op de planlocatie zwaar vrachtverkeer aanwezig zijn dat stationair draait. Gedurende de periode dat het zwaar vrachtverkeer op de planlocatie aanwezig is zal er sprake zijn van stikstofuitstoot. De uitstoot die ontstaat tijdens het stationair draaien kan berekend worden met de kencijfers beschreven in bijlage 1 van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023'. In de bijlage zijn kencijfers opgenomen voor de NO_x en NH₃ uitstoot. De uitstoot dient handmatig in AERIUS ingevoerd te worden.

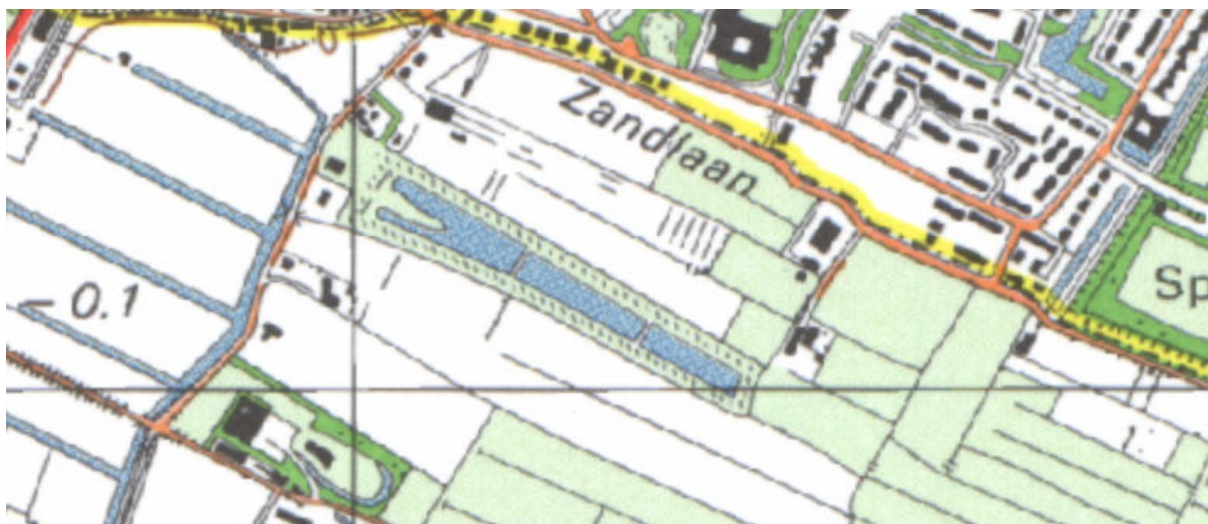
¹ Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO_2021_R12305.

Voor het rekenjaar 2024 geldt voor 'Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers' een uitstoot van 80,6676 NOx g/uur en 0,9024 NH3 g/uur. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 15 minuten. Uitgaande van 5 vrachten is er in totaal sprake van ca. 1,25 stationaire draaiuren. De onderstaande tabel toont de totale uitstoot van het stationair draaien voor NOx en NH3.

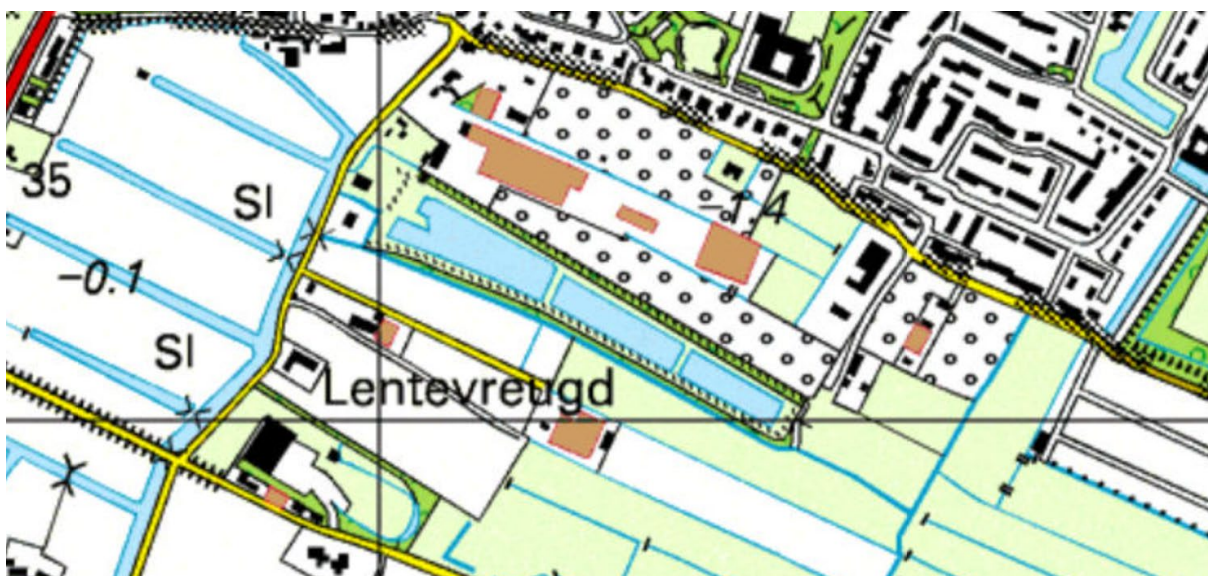
Stationair draaien	Aantal draaiuren	NO _x uitstoot kg/j	NH ₃ uitstoot kg/j
Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	1,25	0,4033380	0,0045120

2.4 Huidige situatie

Doordat de visvijver in de huidige situatie al vergund is, kan er intern gesaldeerd worden met de verkeersgeneratie van de visvijver. Er kan gesaldeerd worden met de huidige situatie wanneer aangetoond kan worden dat de visvijver reeds aanwezig was op het moment van de Europese referentiedatum. In dit geval is de referentiedatum 7 december 2004. Uit de onderstaande kaart van 'Topo Tijdreis' blijkt dat de visvijver sinds 1981 aanwezig is. Tevens is de kaart van 2004 toegevoegd om aan te tonen dat de visvijver destijds ook al aanwezig was.



Visvijver in 1981 (bron: Topo Tijdreis)



Visvijver in 2004 (bron: Topo Tijdreis)

Uit de verkeerstoets van Goudappel Coffeng blijkt dat de visvijver een verkeersgeneratie van 197 voertuigbewegingen per etmaal met zich meebrengt, waarvan 193 voertuigbewegingen aan 'licht verkeer' en 4 voertuigbewegingen aan 'middelzwaar vrachtverkeer'. Ook hier wordt uitgegaan van twee verschillende routes:

- 25% rijdt via de Zandlaan en Winterrustlaan de N208 op.
- 75% rijdt via de Zandlaan en Kennemerbeekweg de N208 op.

Hoofdstuk 3 Berekeningen en resultaten gebruiksfase

De berekeningen zijn verricht met het web-based programma AERIUS Calculator 2023.1 op 12 februari 2024. Onderstaande zijn de bronnen weergegeven die van invloed kunnen zijn op de stikstofdepositie van het initiatief. De bronnen geven aan waar er sprake is van een toename van het aantal verkeersbewegingen.

3.1 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase wordt gesaldeerd met de huidige situatie. In de huidige situatie is er sprake van twee bronnen die betrekking hebben op het wegverkeer. Voor het gebruik in de nieuwe situatie wordt uitgegaan van zes bronnen. De bronnen hebben betrekking op het wegverkeer en het gasverbruik van de gebouwen. Daarnaast zijn er twee bronnen (7 en 8) toegevoegd die betrekking hebben op de sloopwerkzaamheden voor een deel van gebouw A en F.

Salderingsbronnen

Bron 1 verkeersbewegingen huidige situatie

Voor bron 1 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 49 voertuigbewegingen per etmaal, wat overeenkomt met 25% van de totale verkeersgeneratie. De route die wordt afgelegd loopt via de Zandlaan en Winterrustlaan de N208 op. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 3,1 kg/j en voor NH₃ < 1 kg/j bedraagt.

Bron 2 verkeersbewegingen huidige situatie

Voor bron 2 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 148 voertuigbewegingen per etmaal, wat overeenkomt met 75% van de totale verkeersgeneratie. De route die wordt afgelegd loopt via de Zandlaan en Kennemerbeekweg de N208 op. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 9,9 kg/j en voor NH₃ < 1 kg/j bedraagt.

Bronnen gebruiksfase

Bron 1 verkeersbewegingen nieuwe situatie

Voor bron 1 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 100,8 voertuigbewegingen per etmaal, wat overeenkomt met 25% van de totale verkeersgeneratie. De route die wordt afgelegd loopt via de Zandlaan en Winterrustlaan de N208 op. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 6,6 kg/j en voor NH₃ 1,1 kg/j bedraagt.

Bron 2 verkeersbewegingen nieuwe situatie

Voor bron 2 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 302,2 voertuigbewegingen per etmaal, wat overeenkomt met 75% van de totale verkeersgeneratie. De route die wordt afgelegd loopt via de Zandlaan en Kennemerbeekweg de N208 op. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x 20,8 kg/j en voor NH₃ 3,5 kg/j bedraagt.

Bron 3 gasverbruik nieuwe situatie

Bron 3 heeft betrekking op het gasverbruik van de horecafunctie (ontbijt- en ontvangstruimte). Uit de berekening volgt dat de uitstoot door gebouw A en F voor NO_x 1,00 kg/j en voor NH₃ < 1 kg/j.

Bron 4 gasverbruik nieuwe situatie

Bron 4 heeft betrekking op het gasverbruik voor het verwarmen van gebouw B (bed & breakfast). Uit de berekening volgt dat de uitstoot door gebouw B voor NO_x 2,00 kg/j en voor NH_3 < 1 kg/j.

Bron 5 gasverbruik nieuwe situatie

Bron 5 heeft betrekking op het gasverbruik voor het verwarmen van gebouw C (bed & breakfast). Uit de berekening volgt dat de uitstoot door gebouw C voor NO_x 1,50 kg/j en voor NH_3 < 1 kg/j.

Bron 6 gasverbruik nieuwe situatie

Bron 6 heeft betrekking op het gasverbruik voor het verwarmen van gebouw E (woning). Uit de berekening volgt dat de uitstoot door gebouw E voor NO_x 3,60 kg/j en voor NH_3 < 1 kg/j.

Bron 7 mobiele werktuigen t.b.v. sloop

Bron 7 heeft betrekking op de uitstoot van de mobiele werktuigen die gebruikt worden voor de sloop van de bebouwing. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door mobiele werktuigen voor NO_x < 1 kg/j en voor NH_3 < 1 kg/j bedraagt.

Bron 8 verkeersbewegingen t.b.v. sloop

Voor bron 8 is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 20 voertuigbewegingen in licht verkeer en van 10 voertuigbewegingen in zwaar verkeer per jaar. De route die wordt afgelegd loopt via de Zandlaan en Kennemerbeekweg naar de N208. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door verkeer voor NO_x < 1 kg/j en voor NH_3 < 1 kg/j bedraagt.

Bron 9 stationair draaien t.b.v. sloop

Voor bron 9 is uitgegaan van het stationair draaien van voertuigen tijdens het laden en lossen van materiaal. Uit de berekening volgt dat de uitstoot door stationair draaien voor NO_x < 1 kg/j en voor NH_3 < 1 kg/j bedraagt.

Conclusie

In de nieuwe situatie is er sprake van een toename in uitstoot. De verschilberekening toont aan dat er in de toekomstige situatie sprake is van een toename van NO_x 36,8 kg/j en voor NH_3 1,0 kg/j. Door intern te salderen is er echter geen sprake van verschillen hoger dan 0,00 mol/ha/j op de Natura 2000-gebieden. De beoogde ontwikkeling heeft geen effect op nabijgelegen Natura-2000 gebieden.

Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van het resultaat van de verschilberekening.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Nieuwe situatie" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

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/ha/jaar 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/ha/jaar.

- Kennemerland-Zuid

Voor nadere informatie over de invoer en de rekenresultaten wordt verwezen naar de pdf-uitvoer van de AERIUS Calculator. Deze is als separate bijlage beschikbaar.

Hoofdstuk 4 Samenvatting en conclusies

Op de planlocatie aan de Zandlaan 16-18 wordt de bestaande situatie geformaliseerd, waarbij een klein deel van de bebouwing (tussen gebouw A en F) aan de Zandlaan wordt gesloopt. Voor de beoogde ontwikkeling is ten behoeve van de Wet natuurbescherming een AERIUS-berekening voor de gebruiksfase uitgevoerd. Tevens is de inzet van mobiele werktuigen en verkeersbewegingen voor de sloop opgenomen in de berekening.

Voor de gebruiksfase is intern gesaldeerd met de huidige situatie van de visvijver. Uit de AERIUS-berekening en de vergelijking met de huidige situatie blijkt dat er in de gebruiksfase sprake is van een emissietoename in NO_x en NH₃. Echter heeft dit niet geleid tot verschillen hoger dan 0,00 mol/ha/j op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. De beoogde ontwikkeling heeft geen effect op nabijgelegen Natura-2000 gebieden.

Er kan geconcludeerd worden dat de stikstofdepositie vanwege de beoogde ontwikkeling geen significante gevolgen heeft voor de Natura 2000-gebieden. Uit de uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) blijkt dat voor situaties waarin intern wordt gesaldeerd geen vergunning van de Wet natuurbescherming meer nodig is. Met het oog op de Wet natuurbescherming (Wnb) is het plan derhalve uitvoerbaar.

buro-sro.nl

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement