

SRO
t.a.v. dhr. R. van der Made
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht



Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie
"Bestemmingsplan Nieuw Rijnvaart", gemeente Oegstgeest
Datum: 26 augustus 2025
Nummer: 20077.12
Bijlagen (pdf) AERIUS_projectberekening_20250725125544_RcG4MPeRDJZx_1ebouwjaar
AERIUS_projectberekening_20250827000755_RhKzJptK9dyC_2ebouwjaar
AERIUS_projectberekening_20250827000926_S2ed9iCUDzkY_3ebouwjaar
AERIUS_projectberekening_20250827001109_RxzQgnFZ8EiP_gebruiksfase

1.1. Aanleiding

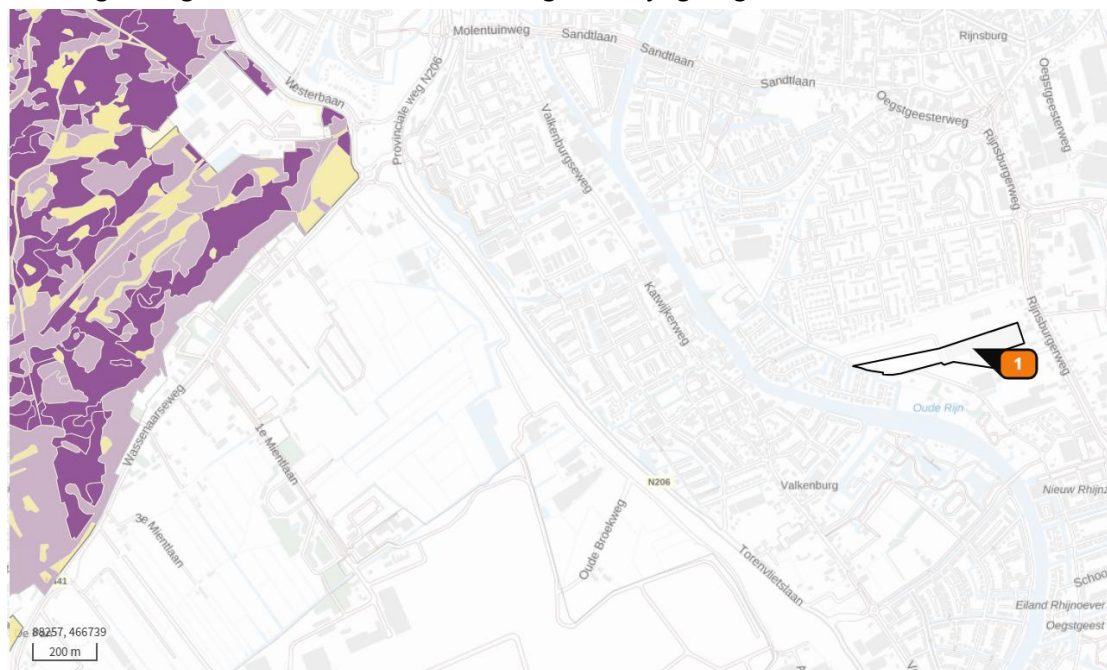
In opdracht van SRO heeft Langelaar Milieuvadvis onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het voornemen van de gemeente Oegstgeest om aan de zuidzijde van Rijnsburg ten noorden van de Valkenburgerweg het Bestemmingsplan "Nieuw Rijnvaart" vast te stellen. Het plan maakt maximaal 142 woningen mogelijk. Op de onderstaande afbeelding is het plangebied (in rood) weergegeven.



Figuur 1 plangrenzen BP Nieuw Rijnvaart Oegstgeest (rood)

Het plangebied ligt op circa 1,7 kilometer afstand van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Meijendel & Berkheide”.

In figuur 2 zijn het plangebied en het Natura 2000-gebied zwart omlijnd 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.

1.2. Doel van het onderzoek

In het kader van de Wet Natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten kunnen optreden in Natura 2000-gebieden. 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.

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 ziet toe op de depositie tijdens de aanleg- en bouwfase alsook de gebruiksfase. De referentiesituatie is ook onderzocht.

Het onderzoek wordt afgesloten met conclusies waarbij duidelijk wordt of in het kader van de Wet Natuurbescherming significante effecten uitgesloten kunnen worden, dan wel 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. Voor plannen geldt op grond van artikel 10.24 Bkl dat bepalend is of het significante gevolgen kan hebben voor een (of meer) Natura 2000-gebied(en) waardoor het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar worden gebracht. Is dat het geval, dan geldt dat het bestuursorgaan bij de vaststelling van een plan met een passende beoordeling dient te maken. Een Passende beoordeling is erop gericht om, op basis van de beste wetenschappelijke kennis, alle aspecten van het plan of project te inventariseren - die op zichzelf of in combinatie met andere activiteiten of plannen - de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden in gevaar kunnen brengen. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Voor plannen gelden de regels zoals aangegeven in art. 16.53c Ow en art. 10.24 Bkl.

Voor plannen waarvan het ontwerp is ingediend voor 1 januari 2024 geldt overgangsrecht en is op grond van artikel 2.7 lid 1 van de Wet natuurbescherming bepalend of het significante gevolgen kan hebben voor een (of meer) Natura 2000-gebied(en). Is dat het geval, dan geldt dat het bestuursorgaan bij de vaststelling van een plan met toepassing van artikel 2.8 Wnb een passende beoordeling dient te maken.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 december 2024 geoordeeld dat bij projecten intern salderen niet meer mag worden betrokken in de zogenoemde voortoets, dus bij de vraag of een natuurvergunning voor een project *nodig is*. Intern salderen mag wel worden betrokken bij de vraag of een natuurvergunning voor een project *kan worden verleend*. De mogelijkheden voor het intern salderen worden hierdoor beperkt. Deze uitspraak heeft betrekking op projecten en activiteiten (in het kader van een omgevingsvergunning) en formeel niet op plannen (bestemmingsplan of omgevingsplanwijzigingen). Voor plannen geldt een uitvoeringsplicht, dus ook geen vergunningsplicht. Wel wordt algemeen geadviseerd om ook in het planspoor interne saldering niet meer in het kader van de voortoets, maar in het kader van een passende beoordeling.

Voor het onderhavige plan is onderzocht of er sprake kan zijn van een significante depositie van stikstof op relevante delen van Natura 2000-gebieden. Op basis van de berekende NOx en ammoniak emissies die het gevolg zijn van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen en het onherroepelijke uitwerkingsplan in de gemeente Katwijk wordt met een verspreidingsmodel de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebieden berekend. Depositieberekeningen worden uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS Calculator 2024.

Elke depositiebijdrage op een door stikstof overbelaste locatie in een Natura 2000-gebied – eventueel na saldering- is in potentie een significant effect. Een kwalitatieve ecologische beoordeling kan uitwijzen of de depositiebijdrage leidt tot significant negatieve effecten.

AERIUS Calculator 2024.2.1 geeft informatie over de actuele stikstofdepositie en kritische depositiewaarde (kdw) van stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden in de Natura 2000-gebieden. Ook geeft het inzicht of een depositiebijdrage optreedt op reeds (bijna) overbelaste delen van een stikstofgevoelig habitattypen of leefgebieden.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 oktober 2023 geoordeeld¹ dat de Instructie gegevensinvoer (..) is opgesteld als instructie voor het maken van specifieke berekeningen, die worden verricht bij plannen en projecten om te kunnen aantonen dat wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 2.8 van de Wnb, gelezen in samenhang met artikel 2.7 van de Wnb (nu opgenomen in de Omgevingswet).

¹ ECLI:NL:RVS:2023:3845, r.o. 5.11

Met toepassing van de meest recente Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator (versie 2024.1; 11 februari 2025) van het Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van Bij12 (verder genoemd: 'instructie gegevensinvoer') wordt berekend wat de gevolgen zijn van een specifiek project of plan voor de stikstofdepositie op de desbetreffende rekenpunten in de Natura 2000-gebieden. voor de stikstofdepositie op de desbetreffende rekenpunten in de Natura 2000-gebieden.

1.4. Onderzoeksopzet

De onderzoeksopzet is als volgt:

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

2. Emissies realisatie

Tijdens 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 het bouwrijp maken (incl. slopen van de bestaande opstallen), het bouwen van de woningen en het woonrijp maken van het plangebied.

De NO_x en NH₃ emissies zijn berekend op basis van de AUB-methode uit TNO rapport R12305² 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 van het bouwrijp maken (incl. sloop) zijn bepaald met behulp van ervaringscijfers van soortgelijke projecten

De verkeersgeneratie en de inzet van mobiele werktuigen van het bouwen en woonrijp maken zijn bepaald door Adriaan van Erk Bouw B.V. en betreft een opgave specifiek voor Nieuw Rijnvaart. Het dieselverbruik is conform het TNO rapport R12305 bepaald.

TNO houdt rekening met de aandrijfconfiguratie (vaste as, transmissie, hydrauliek), de standby 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.

Op verzoek van de omgevingsdienst wordt voor de heimachine uitgegaan van het maximale percentage motorbelasting uit tabel 5 bij een wisselende inzet: 38%.

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.

Conform jurisprudentie wordt voor het bouwrijp maken uitgegaan van werktuigen die voldoen aan de emissie-eisen die sinds 2014 gelden (STAGE IV). de inzet van stage IV-materieel is voldoende reëel en aannemelijk en hoeft derhalve niet geborgd te worden in planregels.³ Voor het bouwen heeft Aannemer van Erk aangegeven (conform hun aanvraag omgevingsvergunning voor fase 1) dat zij Stage V werktuigen inzetten en gebruik maken van een elektrische kraan voor min. 75% van hun kraan-werkzaamheden. Hierbij is aangesloten in dit stikstofonderzoek.

² TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen

³ rechtsoverweging 17.1 van de uitspraak ABR 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960 (Zandzoom)

2.1. Rekenwijze m.b.t. motorvoertuigen

2.1.1. Verkeer op de openbare weg

Conform de instructie wordt met de verkeersgeneratie het aantal vervoersbewegingen met motorvoertuigen uitgedrukt. Dit betekent zowel het heen- en 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" 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 heet 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. Bouwrijp maken incl. sloop

De verwachte inzet en het dieselverbruik van mobiele werktuigen tijdens het slopen en bouwrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel. Om de emissies te beperken is het nodig om kleine machines te elektrificeren (bv. de knikmops).

type apparaat / (mobiel) werktuig	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
Graafmachine groot	diesel	106	≥2014	150	STAGE IV	15,0	1590	95	9,3	0,4
kraan groot (Mobiel)	diesel	99	≥2014	263	STAGE IV	25,9	2564	154	14,3	0,6
Bulldozer	diesel	43	≥2014	153	STAGE IV	15,3	658	39	4,0	0,2
Shovel op rups (groot)	diesel	128	≥2014	150	STAGE IV	15,0	1920	115	11,1	0,5
Wals	diesel	53	≥2014	60	STAGE IV	6,3	334	20	2,1	0,1
Graafmachine groot	diesel	140	≥2014	150	STAGE IV	15,0	2100	126	12,0	0,5
kraan middel (Mobiel)	diesel	94	≥2014	125	STAGE IV	12,6	1184	71	6,9	0,3
Shovel op rups (groot)	diesel	64	≥2014	150	STAGE IV	15,0	960	58	5,3	0,2
Graafmachine middel	diesel	117	≥2014	74	STAGE IV	7,7	901	54	5,5	0,2
knikmops	elektrisch	373	≥2014	26	STAGE IV	0,0	0	0	0,0	0,0
bronbemaalingspomp	diesel	1466	≥2014	5,5	STAGE IV	1,2	1759	0	42,5	0,0
tiger stone	elektrisch	0	≥2014	50	n.v.t.	0,0	0	0	0,0	0,0
totaal									113,0	2,9

Figuur 3 inzet mobiele werktuigen & transport plangebied - sloop & BRM

Tijdens het bouwrijp maken vinden er circa 1552 ritten plaats met busjes en auto's (lichte motorvoertuigbewegingen). In de regel zullen deze 's ochtends aankomen en 's middags weer vertrekken. Alleen bij het vertrekkende is er sprake van een koude start (776x per jaar).

2.3. Bouwen en woonrijp maken

De verwachte inzet en het dieselverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwen en woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

Om de emissies te beperken wordt er bij de kraanwerkzaamheden voornamelijk een elektrische kraan ingezet (75%).

type apparaat / (mobiel) werktuig	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	gem. belas- ting	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
							p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
boorstelling	diesel	454	≥2019	125	STAGE V	35%	12,0	5453	327	31,8	1,3
graafmachine 14T	diesel	227	≥2019	74	STAGE V	35%	7,3	1659	100	9,9	0,4
rupskraan	diesel	895	≥2019	74	STAGE V	35%	7,3	6531	392	39,7	1,6
autolaadkraan	diesel	21	≥2019	260	STAGE V	35%	24,4	520	31	3,0	0,1
heistelling	diesel	387	≥2019	179	STAGE V	38%	18,3	7081	425	40,1	1,7
mobiele kraan (25%)	diesel	545	≥2019	125	STAGE V	35%	12,0	6539	392	38,2	1,6
mobiele kraan (75%)	elektrisch	1635	≥2019	125	STAGE V	35%	0,0	0	0	0,0	0,0
trilplaat	diesel	78	≥2019	3	STAGE V	35%	0,9	70	0	1,8	0,0
totaal										164,5	6,7

Figuur 4 inzet mobiele werktuigen plangebied - bouwen & woonrijp maken

Er vinden circa 6782 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 (3391 x per jaar).

In totaal vinden er circa 2233 vrachten plaats. Dit leidt tot 4466 ritten met vrachtwagens, waarvan circa 30% (1342) met een middelzware vrachtwagen en circa 70% (3124) met een zware vrachtwagen.

3. Emissies gebruik

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 CBS⁴. De verkeersaantrekkelijke werking is afhankelijk van de stedelijkheid van de gemeente, de ligging t.o.v. het centrum en het woningtype.

Het voorgenomen bestemmingsplan ligt in de gemeente Oegstgeest.
Het CBS typeert deze gemeente als sterk stedelijke gemeente.

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

De verkeersgeneratie is weergegeven in onderstaande tabel.

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 werkdagetaal”. Een werkdag kan naar een weekdag worden omgerekend door te delen met 1,11. Per weekdagetaal zijn er dus 0,018 vrachtverkeerbewegingen per woning. voornamelijk middelzwaar vrachtverkeer. 142 woningen leiden per etmaal tot 2,6 voertuigbewegingen met een middelzwaar voertuig.

Functie CROW-publicatie 744	Gemiddeld kencijfer (aantal voertuigbewegingen per etmaal per woning)	Aantal woningen Nieuw Rijnvaart in gemeente Oegstgeest	Verkeersgeneratie (aantal voertuigbewegingen per etmaal)
koop, huis, vrijstaand	8,2	4	32,8
koop, huis, twee-onder-een-kap	7,8	8	62,4
koop, huis, tussen/hoek	7,1	44	312,4
koop, appartement, 75-100 m²	5,6	48	268,8
huur, appartement, sociale huur, 75-100 m² bvo	2,9	38	110,2
<i>totaal</i>		142	786,6

figuur 5 verkeersgeneratie plan

De totale verkeersgeneratie door het plan is 786,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waaronder 784,0 door lichte motorvoertuigen en 2,6 door middelzware motorvoertuigen.

⁴ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/86059NED/table?ts=1746778021656>

3.1.1. 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).

Conform recente RVO cijfers gebaseerd op het kentekenregister van de RDW is het percentage elektrische personenauto's (BEV & PHEV) in de desbetreffende gemeente 10,7%⁵.

Percentage elektrische personenauto's (BEV en PHEV), geregistreerd bij eigenaar - December 2024 - Oegstgeest

	Percentage elektrische personenauto's (BEV en PHEV), geregistreerd bij eigenaar
Oegstgeest	10,7

Eenheid: %

Figuur 6 percentage geregistreerde elektrische personenauto's (BEV en PHEV) in december 2024

Dit betekent dat er gemiddeld niet meer dan $784 \times 89,3\% / 2 = 350$ **koude starts** per dag zijn door lichte voertuigbewegingen met een verbrandingsmotor.

3.2. Huishoudens

Conform de Instructie staan de beschikbare emissiefactoren voor woningbouw in de factsheet "ruimtelijke-plannen-emissiefactoren".

NOx: De NOx emissie van verschillende typen woningen is afgeleid uit het gasgebruik voor verwarming, warm water en koken. De instructie geeft aan dat bij gasloze woningen kan meestal een emissiefactor van 0 gehanteerd worden. Uitzondering hierop zijn de woningen waar een aparte energiebron wordt gerealiseerd. Nieuwbouwwoningen worden standaard niet meer op het gasnet aangesloten. Deze woningen hebben dus in beginsel geen NOx-emissie meer. Ook in het geval van woningen met stadverwarming zal er geen sprake zijn van NOx-emissie uit de woningen.

Het plangebied krijgt geen aardgasaansluiting. Er is uitgegaan van 0 kg NOx emissie.

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

⁵ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?workspace_guid=61796107-00ca-4907-9fc7-da9eb60070cd

3.3. Emissies per bouwjaar

Volgens de instructie dient bij tijdelijke emissies de totale emissie per jaar ingevoerd te worden: uitgaande van de aaneengesloten 12 maanden met de hoogste emissie. Bij plannen korter dan een jaar wordt de gehele planemissie aan 1 jaar toegerekend.

Het plan wordt gefaseerd ontwikkeld, waarbij wordt uitgegaan van minimaal 3 bouwjaren. Omdat de totale bouwtijd waarschijnlijk langer zal zijn, zullen de emissies per jaar feitelijk lager liggen (worstcase benadering).

Het bouwrijp maken duurt circa 9 maanden en vindt plaats in het eerste bouwjaar.

Vervolgens worden de 142 woningen gefaseerd gebouwd.

Er is uitgegaan van 3 bouwstromen van ieder 9 maanden die na elkaar plaats vinden.

De grondwerkzaamheden zijn volledig toegerekend aan de eerste 3 maanden van een fase, de overige werktuigen en voertuigbewegingen zijn naar rato zijn verdeeld over de bouwtijd.

3.3.1. eerste bouwjaar (2026)

In het eerste bouwjaar vindt het volledige bouwrijp maken (incl. sloop) plaats en de eerste drie maanden van de realisatie van fase 1. Er zijn nog geen woningen opgeleverd.

sloop & bouwrijp maken

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

type apparaat / (mobiel) werktuig	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
Graafmachine groot	diesel	106	≥2014	150	STAGE IV	15,0	1590	95	9,3	0,4
kraan groot (Mobiel)	diesel	99	≥2014	263	STAGE IV	25,9	2564	154	14,3	0,6
Bulldozer	diesel	43	≥2014	153	STAGE IV	15,3	658	39	4,0	0,2
Shovel op rups (groot)	diesel	128	≥2014	150	STAGE IV	15,0	1920	115	11,1	0,5
Wals	diesel	53	≥2014	60	STAGE IV	6,3	334	20	2,1	0,1
Graafmachine groot	diesel	140	≥2014	150	STAGE IV	15,0	2100	126	12,0	0,5
kraan middel (Mobiel)	diesel	94	≥2014	125	STAGE IV	12,6	1184	71	6,9	0,3
Shovel op rups (groot)	diesel	64	≥2014	150	STAGE IV	15,0	960	58	5,3	0,2
Graafmachine middel	diesel	117	≥2014	74	STAGE IV	7,7	901	54	5,5	0,2
knikmops	elektrisch	373	≥2014	26	STAGE IV	0,0	0	0	0,0	0,0
bronbemalingspomp	diesel	1466	≥2014	5,5	STAGE IV	1,2	1759	0	42,5	0,0
tiger stone	elektrisch	0	≥2014	50	n.v.t.	0,0	0	0	0,0	0,0
totaal									113,0	2,9

Tijdens het bouwrijp maken vinden er circa 1552 ritten plaats met busjes en auto's (lichte motorvoertuigbewegingen). In de regel zullen deze 's ochtends aankomen en 's middags weer vertrekken. Alleen bij het vertrekkende is er sprake van een koude start (776x per jaar).

In totaal vinden er tijdens het bouwrijp maken circa 332 vrachten plaats. Dit leidt tot 664 ritten door vrachtwagens. Er wordt (worstcase) uitgegaan van 100% zware motorvoertuigbewegingen. Het vrachtverkeer staat 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 plangebied tijdens het bouwrijp maken 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) grondwer	55	91,03	0,898	5,01	0,05
totaal				5,01	0,05

Figuur 7 stationaire emissies motorvoertuigen 1e bouwjaar (2026) - sloop & BRM

bouwen & woonrijp maken

De verwachte inzet en het dieselverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwen en woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

type apparaat / werktuig (mobiel)	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
						p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
boorstelling	diesel	151	≥2019	125	STAGE V	12,0	1818	109	10,6	0,4
graafmachine 14T	diesel	76	≥2019	74	STAGE V	7,3	553	33	3,4	0,1
rupekrana	diesel	298	≥2019	74	STAGE V	7,3	2177	131	13,1	0,5
autolaadkraan	diesel	7	≥2019	260	STAGE V	24,4	173	10	1,1	0,0
heistelling	diesel	129	≥2019	179	STAGE V	18,3	2360	142	13,2	0,6
mobiele kraan (25%)	diesel	61	≥2019	125	STAGE V	12,0	727	44	4,1	0,2
mobiele kraan (75%)	elektrisch	0	≥2019	125	STAGE V	0,0	0	0	0,0	0,0
trilplaat	diesel	26	≥2019	3	STAGE V	0,9	23	0	0,6	0,0
totaal									46,1	1,9

Figuur 8 inzet mobiele werktuigen 1^o bouwjaar (2026) - bouwen & WRM

Er vinden tijdens de 3 maanden bouw & woonrijp maken circa 754 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 (377x per jaar).

In totaal vinden er tijdens de 3 maanden bouw & woonrijp maken circa 249 vrachten plaats. Dit leidt tot 498 ritten met vrachtwagens, waarvan circa 30% (150) met een middelzware vrachtwagen en circa 70% (348) met een zware vrachtwagen. 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 plangebied tijdens de 3 maanden bouw & woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai-uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
zware vrachtwagens	29	91,03	0,90	2,64	0,03
middelzware vrachtwagens	13	62,78	0,72	0,82	0,01
totaal				3,46	0,04

Figuur 9 stationaire emissies motorvoertuigen 1^o bouwjaar (2026) - bouwen & WRM

3.3.2. tweede bouwjaar (2027)

In het tweede bouwjaar vindt de laatste 6 maanden plaats van de realisatie van fase 1 en de eerste 6 maanden van de realisatie van fase 2. In de tweede helft van het tweede bouwjaar (2027) is 1/3 van het totale woningaantal opgeleverd en in gebruik.

bouwen & woonrijp maken

De verwachte inzet en het dieselverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwen en woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

type apparaat / werktuig (mobiel)	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	gem. belas- ting	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
							p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
boorstelling	diesel	151	≥2019	125	STAGE V	35%	12,0	1818	109	10,6	0,4
graafmachine 14T	diesel	76	≥2019	74	STAGE V	35%	7,3	553	33	3,4	0,1
rupekskraan	diesel	298	≥2019	74	STAGE V	35%	7,3	2177	131	13,1	0,5
autolaadkraan	diesel	9	≥2019	260	STAGE V	35%	24,4	231	14	1,2	0,1
heistelling	diesel	129	≥2019	179	STAGE V	38%	18,3	2360	142	13,2	0,6
mobiele kraan (25%)	diesel	242	≥2019	125	STAGE V	35%	12,0	2906	174	17,1	0,7
mobiele kraan (75%)	elektrisch	0	≥2019	125	STAGE V	35%	0,0	0	0	0,0	0,0
trilplaat	diesel	35	≥2019	3	STAGE V	35%	0,9	31	0	0,8	0,0
totaal										59,4	2,4

Figuur 10 inzet mobiele werktuigen 2e bouwjaar (2027) - bouwen & WRM

Er vinden tijdens de 12 maanden bouw & woonrijp maken circa 3014 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 (1507 x per jaar).

In totaal vinden er tijdens de 12 maanden bouw & woonrijp maken circa 992 vrachten plaats. Dit leidt tot 1984 ritten met vrachtwagens, waarvan circa 30% (596) met een middelzware vrachtwagen en circa 70% (1388) met een zware vrachtwagen. 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 plangebied tijdens de 3 maanden bouw & woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai-uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
zware vrachtwagens	116	89,58	0,90	10,39	0,10
middelzware vrachtwagens	50	60,91	0,73	3,05	0,04
totaal				13,44	0,14

Figuur 11 stationaire emissies motorvoertuigen 2e bouwjaar (2027) - bouwen & WRM

In de tweede helft van het tweede bouwjaar (2027) is 1/3 van het totale woningaantal opgeleverd en in gebruik. Dit leidt op jaarbasis gemiddeld tot 130,7 lichte motorvoertuigbewegingen waarvan 58,3 met een koude start en 0,4 middelzware motorvoertuigbewegingen per etmaal.

3.3.3. derde bouwjaar (2028)

In het derde bouwjaar vindt de laatste 3 maanden plaats van de realisatie van fase 2 en de volledige realisatie (9 maanden) van fase 3.

bouwen & woonrijp maken

De verwachte inzet en het dieselverbruik van mobiele werktuigen tijdens het bouwen en woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

type apparaat / werktuig (mobiel)	brandstof	draai- uren	bouw- jaar	verm ogen [kW]	STAGE- klasse	gem. belas- ting	brandstofverbruik (l)			totale emissie [kg]	
							p/u	totaal	adblu	NOx	NH ₃
boorstelling	diesel	151	≥2019	125	STAGE V	35%	12,0	1818	109	10,6	0,4
graafmachine 14T	diesel	76	≥2019	74	STAGE V	35%	7,3	553	33	3,4	0,1
rupekraan	diesel	298	≥2019	74	STAGE V	35%	7,3	2177	131	13,1	0,5
autolaadkraan	diesel	9	≥2019	260	STAGE V	35%	24,4	231	14	1,2	0,1
heistelling	diesel	129	≥2019	179	STAGE V	38%	18,3	2360	142	13,2	0,6
mobiele kraan (25%)	diesel	242	≥2019	125	STAGE V	35%	12,0	2906	174	17,1	0,7
mobiele kraan (75%)	elektrisch	727	≥2019	125	STAGE V	35%	0,0	0	0	0,0	0,0
trilplaat	diesel	35	≥2019	3	STAGE V	35%	0,9	31	0	0,8	0,0
totaal										59,4	2,4

Figuur 12 inzet mobiele werktuigen 3e bouwjaar (2028) - bouwen & WRM

Er vinden tijdens de 12 maanden bouw & woonrijp maken circa 3014 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 (1507 x per jaar).

In totaal vinden er tijdens de 12 maanden bouw & woonrijp maken circa 992 vrachten plaats. Dit leidt tot 1984 ritten met vrachtwagens, waarvan circa 30% (596) met een middelzware vrachtwagen en circa 70% (1388) met een zware vrachtwagen. 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 plangebied tijdens de 3 maanden bouw & woonrijp maken is weergegeven in de onderstaande tabel.

stationair draaien / motorvoertuigen	draai-uren	emissie [gram/uur]		totale emissie [kg]	
		NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
zware vrachtwagens	116	88,12	0,90	10,22	0,10
middelzware vrachtwagens	50	59,04	0,74	2,95	0,04
totaal				13,17	0,14

Figuur 13 stationaire emissies motorvoertuigen 3e bouwjaar (2028) - bouwen & WRM

In het derde bouwjaar (2028) is 1/3 van het totale woningaantal het gehele jaar opgeleverd en in gebruik. Dit leidt tot 261,3 lichte motorvoertuigbewegingen en 0,9 middelzware motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In de laatste 3 kwartalen van het derde bouwjaar (2027) is daarnaast nogmaals 1/3 van het totale woningaantal opgeleverd en in gebruik. Dit leidt op jaarbasis gemiddeld tot 196 lichte motorvoertuigbewegingen en 0,7 middelzware motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In totaal zijn er in het derde bouwjaar (2028) per gemiddelde weekdag 457,3 lichte motorvoertuigbewegingen waarvan 204,2 met een koude start en 1,7 middelzware motorvoertuigbewegingen per etmaal.

4. Aeries berekeningen

4.1. Uitgangspunten

Met Aeries Calculator zijn de eerder genoemde emissiebronnen gemodelleerd.

- Het plangebied is gemodelleerd als oppervlaktebron.
- 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 met de hand zijn ingevuld en de overige kenmerken op de default waarden blijven staan.
- Het wegverkeer op de openbare weg is gemodelleerd als lijnbron. Bij verkeersstromen tussen de openbare weg en de parkeerplaats is uitgegaan van stagerend stadsverkeer.
- 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. projecten van zeer grote omvang, zoals woonwijken, grote industriecomplexen of nieuwe (lucht)havens. Infrastructurele projecten of projecten van zeer grote omvang, zoals woonwijken, grote industriecomplexen of nieuwe (lucht)havens leiden veelal tot netwerkeffecten.
- Voor 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 projecten⁶.
 - Het plangebied wordt ontsloten op de Langenakker en het verkeer zal voornamelijk naar de Rijsburgerweg rijden. Hier zal het verkeer zich verdelen. Als het aan- en afvoerende verkeer op de Valkenburgerweg rijdt, onderscheidt het zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hier wordt voldaan aan het 1^e criterium.
 - Goudappel Coffeng schat in dat circa 1/3 van het verkeer op de Langenakker in de gebruiksfase in noordelijke richting naar Katwijk rijdt en 2/3 in zuidelijke richting naar de A44 rijdt. Zwaar bouwverkeer zal hoofdzakelijk naar de A44 rijden. De verkeersintensiteit op de Langenakker is gering. Op de Rijsburgerweg rijden in noordelijke en zuidelijke richting ruim 23.000 motorvoertuigbewegingen⁷. Het plan gerelateerde verkeer is verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer op de Rijsburgerweg. Het verkeer is gemodelleerd tussen het plangebied en de Rijsburgerweg.

⁶ <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@125393/201804031-4-r1/>

⁷ Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit, <https://www.cimlk.nl/>

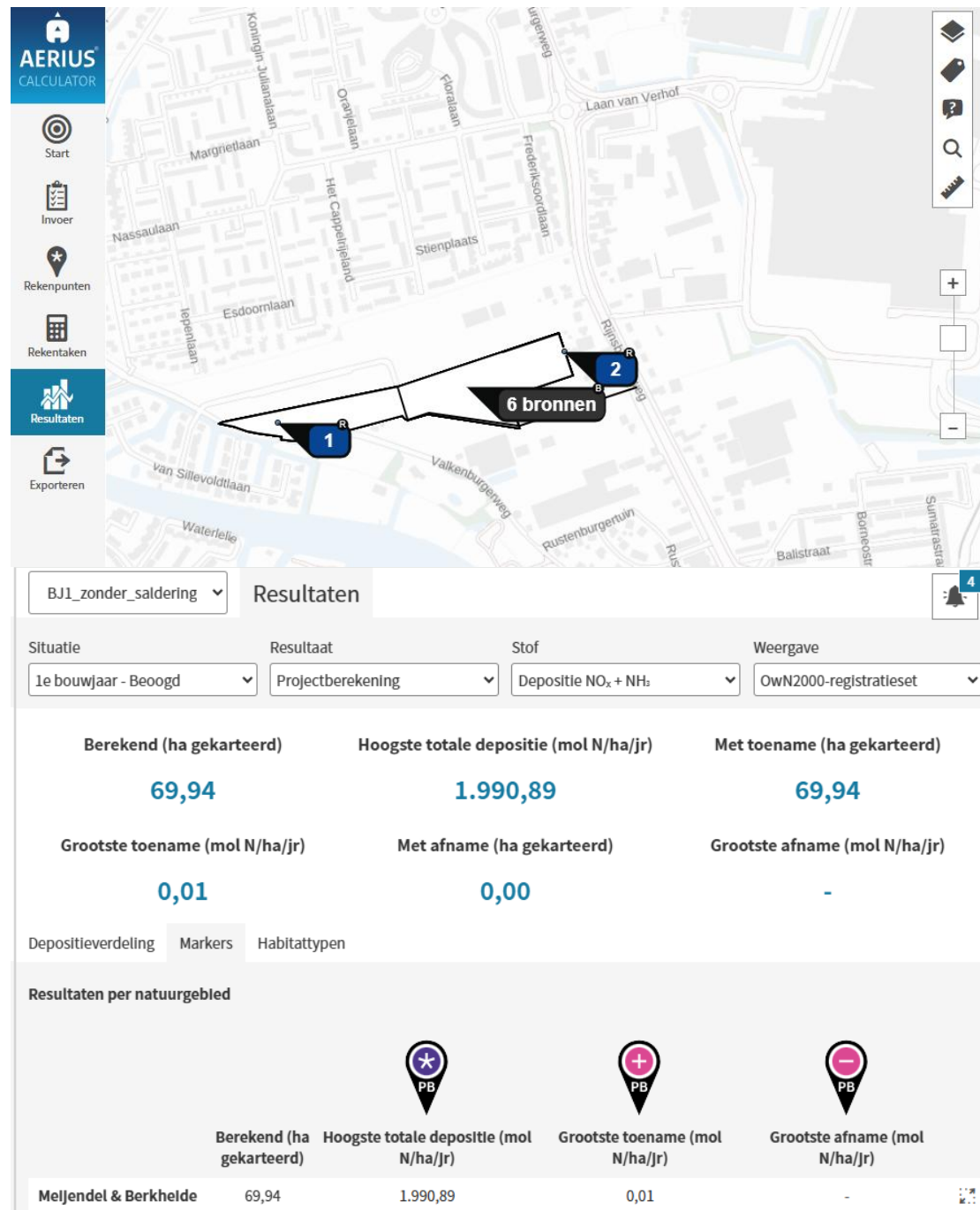
4.2. Rekenjaar

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 voor de realisatiefase zijn uitgevoerd voor 2026-2028. Hierbij zijn zowel de emissies door de aanleg als de voertuigbewegingen door reeds opgeleverde woningen beschouwd.
- De verspreidingsberekeningen voor de gebruiksfase zijn uitgevoerd voor 2029. Dit is het eerste jaar waarin alle woningen opgeleverd en in gebruik kunnen zijn.

4.3. Rekenresultaten 1^e bouwjaar

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2024.2.1 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige plan de depositietoename op verschillende reeds (bijna) overbelaste delen van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Meijndel & Berkheide” maximaal 0,01 mol/ha/jr. Hierbij worden kritische depositiewaarden overschreden.

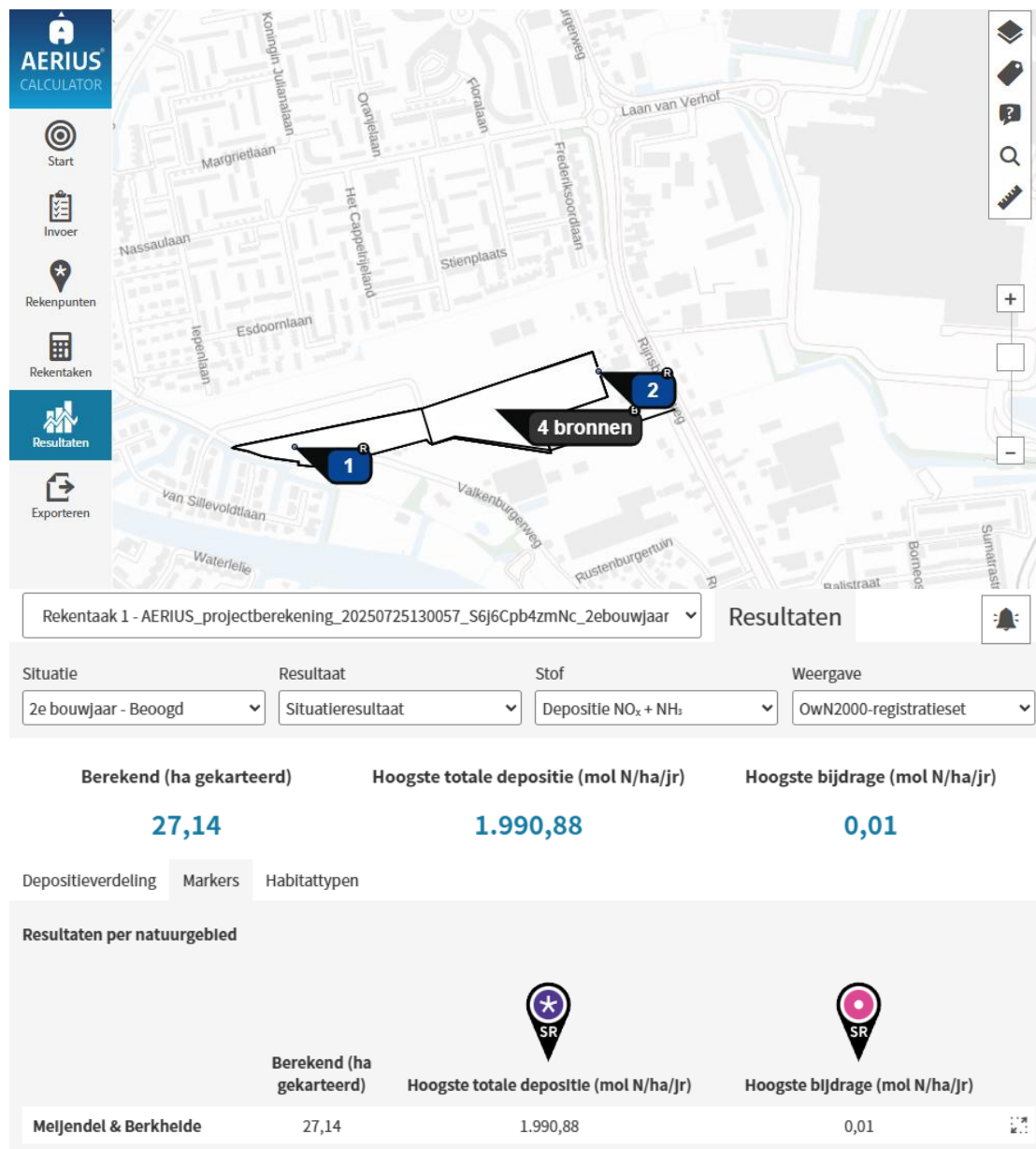


Figuur 14 rekenresultaten Aeries Calculator 1^e bouwjaar

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

4.4. Rekenresultaten 2^e bouwjaar

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2024.2.1 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige plan de depositietoename op verschillende reeds (bijna) overbelaste delen van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Meijndel & Berkheide” maximaal 0,01 mol/ha/jr. Hierbij worden kritische depositiewaarden overschreden.

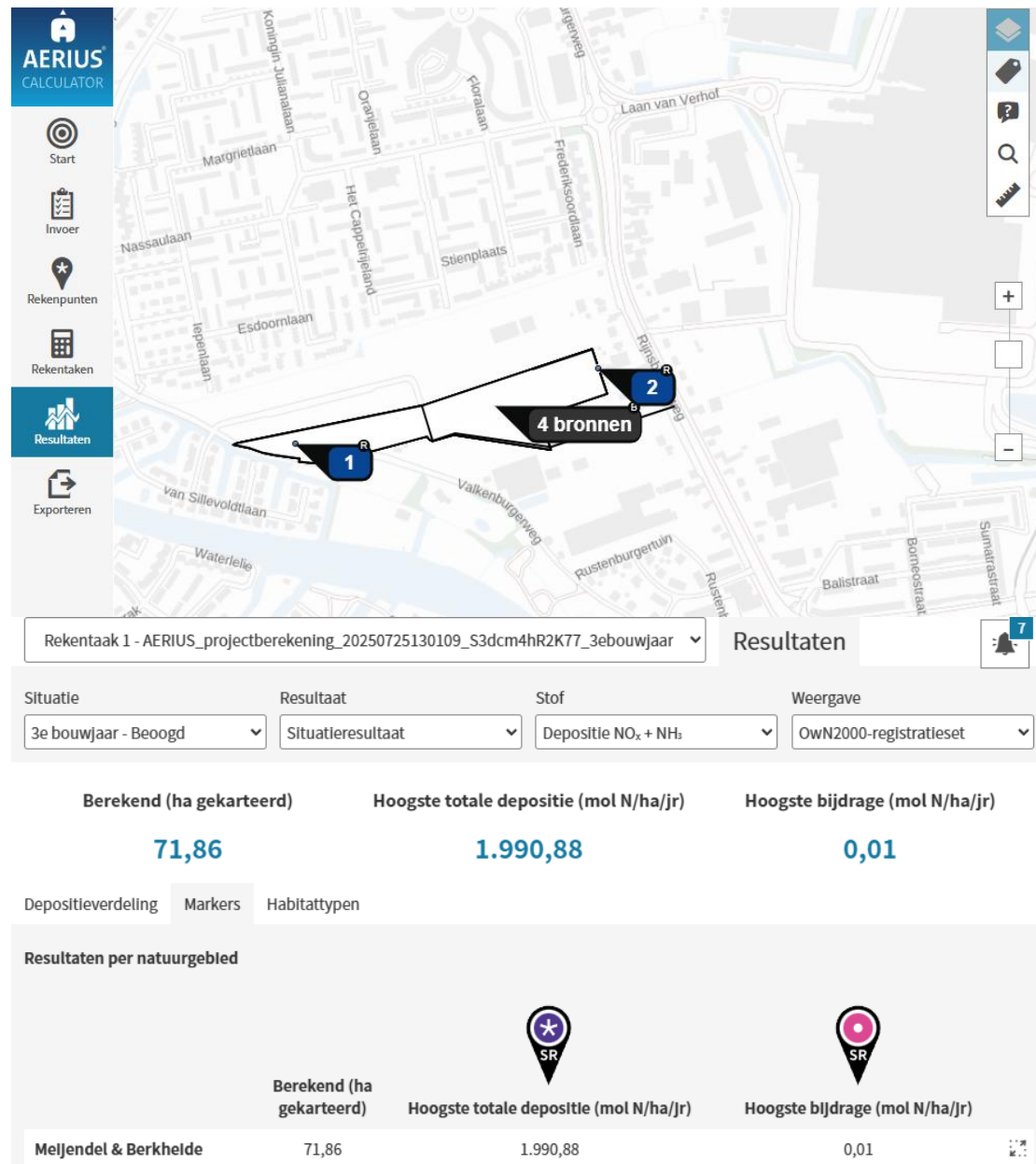


Figuur 15 rekenresultaten Aeries Calculator 2^e bouwjaar

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

4.5. Rekenresultaten 3^e bouwjaar

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2024.2.1 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige plan de depositietoename op verschillende reeds (bijna) overbelaste delen van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Meijndel & Berkheide” maximaal 0,01 mol/ha/jr. Hierbij worden kritische depositiewaarden overschreden.

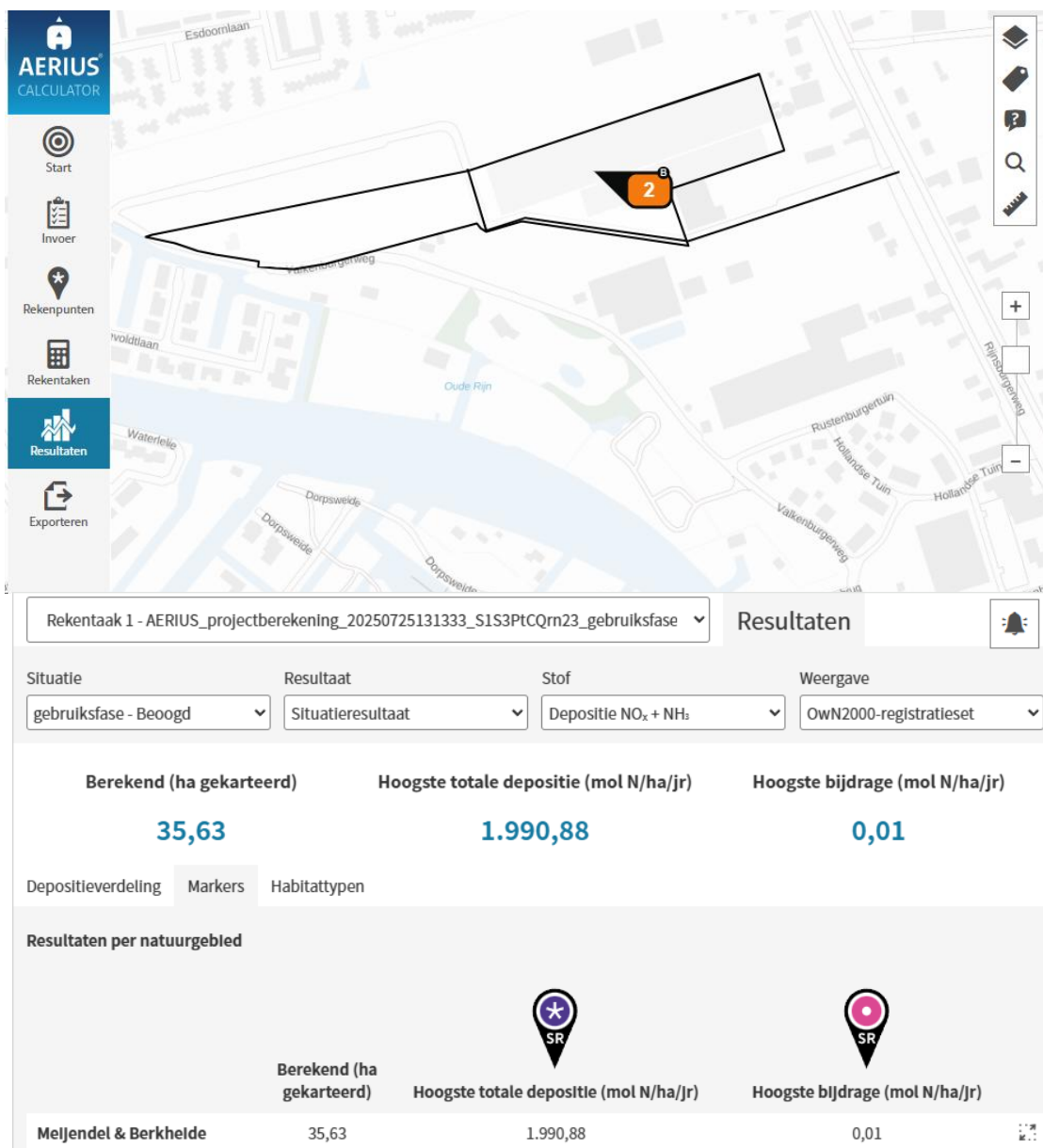


Figuur 16 rekenresultaten Aeries Calculator 3^e bouwjaar

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

4.6. Rekenresultaten gebruiksfase

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2024.2.1 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige plan de depositietoename op verschillende reeds (bijna) overbelaste delen van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied “Meijndel & Berkheide” maximaal 0,01 mol/ha/jr. Hierbij worden kritische depositiewaarden overschreden.



Figuur 17 rekenresultaten Aerius (gebruiksfase)

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

5. Conclusies

In opdracht van SRO heeft Langelaar Milieuadvies onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het voornemen van de gemeente Oegstgeest om aan de zuidzijde van Rijnsburg ten noorden van de Valkenburgerweg het Bestemmingsplan “Nieuw Rijnvaart” vast te stellen. Het plan maakt maximaal 142 woningen mogelijk.

Bij de aanleg leidt de inzet van machines en verkeersbewegingen tot NO_x en NH₃ emissie. Bij het gebruik leiden verkeersbewegingen tot NO_x en NH₃ emissie.

Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat de aanlegfase in alle 3 bouwjaren alsmede de gebruiksfase leidt tot een stikstofdepositietoename van maximaal 0,01 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebied “Meijendel & Berkheide”.

Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden door stikstof in het kader van de voortoets niet worden uitgesloten.

Het is echter vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat bij bestemmingsplannen, voor wat betreft het aspect stikstof, als referentiesituatie de feitelijk bestaande en planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan gehanteerd moet worden. Daarnaast accepteert de Afdeling de uitzondering dat als met bewijzen kan worden aangetoond dat het gebruik reeds is gestopt vanwege de met het plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen (201908558/1/R4), dit gebruik als referentiesituatie mag worden gezien.

Vanwege de voorgenomen ontwikkeling van Nieuw Rijnvaart is het voormalige gebruik deels beëindigd. Het verdwijnen van het agrarische gebruik is het rechtstreekse, onlosmakelijke (positieve) gevolg van de woningbouwontwikkeling. Geadviseerd wordt uit te zoeken of met intern salderen per saldo negatieve effecten door stikstofdepositie voorkomen kunnen worden.

In het verlengde van de Rendac uitspraak van 18 december 2024 die geldt voor projecten, wordt bij de toepassing van intern salderen geadviseerd om voor dit plan een passende beoordeling uit te voeren vanwege stikstofdepositie.