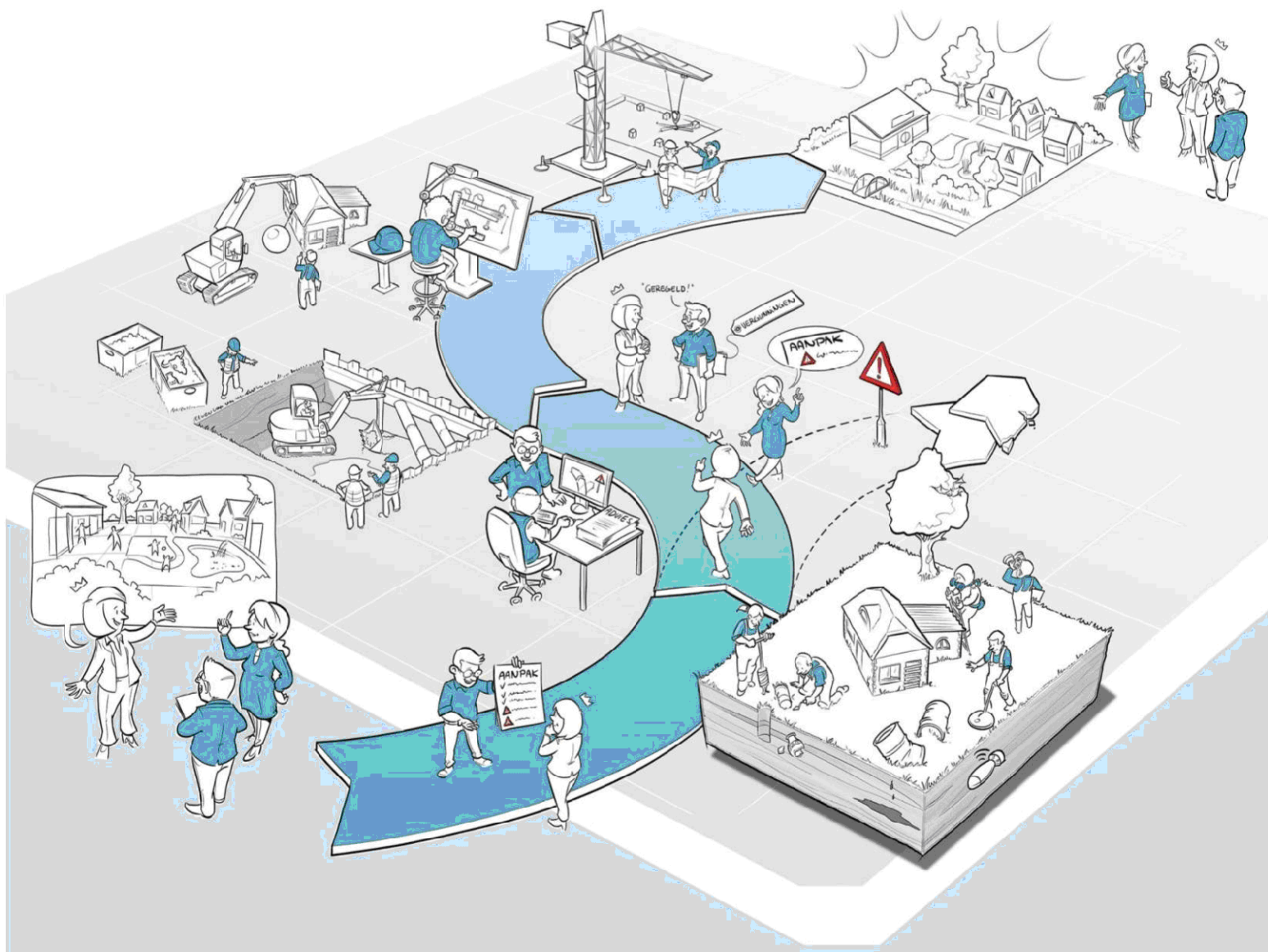


## Stikstofonderzoek verschilberekening Complex 1 en 6, Wassenaar



IDDs Ruimte & Ontwikkeling B.V.  
s-Gravendijkseweg 37  
2201 CZ Noordwijk  
IDDs.nl

Postbus 126  
2200 AC Noordwijk  
info@idds.nl  
071 - 402 8586

KvK: 09157054  
BTW: NL 815255172 B01  
IBAN: NL21 RABO

5.1.2e





Behoort bij besluit van  
Burgemeester en Wethouders  
der gemeente Wassenaar  
No. **Z/23/080029**  
dd. **23-09-2024**

Stikstofonderzoek verschilberekening  
Complex 1 en 6, Wassenaar

|               |   |                   |
|---------------|---|-------------------|
| Datum         | : | 5 juni 2022       |
| Kenmerk       | : | A2718-07/VMI/rap1 |
| Auteur        | : |                   |
| Vrijgave      | : | 5.1.2e            |
| Opdrachtgever | : |                   |

© IDDS b.v. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.



|           |                                                                 |           |
|-----------|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Inleiding .....</b>                                          | <b>4</b>  |
| 1.1       | Aanleiding .....                                                | 4         |
| 1.2       | Leeswijzer .....                                                | 5         |
| <b>2.</b> | <b>Wettelijk kader .....</b>                                    | <b>6</b>  |
| <b>3.</b> | <b>Beoordeling planvoornemen .....</b>                          | <b>7</b>  |
| 3.1       | Locatie .....                                                   | 7         |
| 3.2       | Bouwwerktuigen tijdens de sloop- en aanlegfase .....            | 8         |
| 3.3       | Sloopfase (tijdelijke effect van 3 maanden – start: 2024) ..... | 9         |
| 3.4       | Aanlegfase (tijdelijk effect van 26 maanden – start 2024) ..... | 11        |
| 3.5       | Gebruiksfase .....                                              | 14        |
| 3.6       | AERIUS-model .....                                              | 17        |
| <b>4.</b> | <b>Rekenresultaten en conclusie projecteffect .....</b>         | <b>19</b> |
| <b>5.</b> | <b>Berekening referentiesituatie .....</b>                      | <b>21</b> |
| 5.1       | Bepaling referentiesituatie .....                               | 21        |
| 5.2       | Gebruiksfase referentiesituatie .....                           | 25        |
| 5.3       | Resultaat referentiesituatie .....                              | 27        |
| <b>6.</b> | <b>Rekenresultaten en conclusie verschilberekening .....</b>    | <b>28</b> |
| 6.1       | Versilberekening .....                                          | 28        |
| 6.2       | Conclusie .....                                                 | 31        |

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In de wijk Oostdorp te Wassenaar is de woningbouwvereniging voornemens de huidige woningbouwvoorraad vernieuwen. Tijdens de herontwikkeling worden 101 nieuwe sociale huurwoningen ontwikkeld. Het beoogde plan bevat de volgende nieuwe functies:

- Blok 1 t/m 7 in totaal 44 woningen;
- Appartementen, 57 woningen.

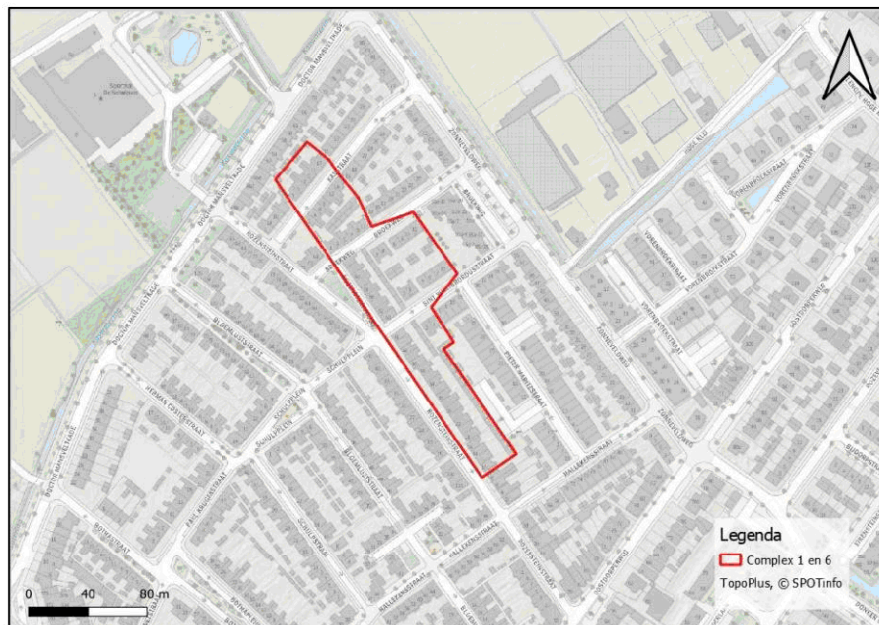
Voor het beoogde plan is een stikstofonderzoek nodig, omdat stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving liggen. Een stikstofberekening is uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase. Omdat er uit de eerste berekening (projecteffect) een beperkte toename van stikstofdepositie is gebleken, bevat dit onderzoek ook een verschilberekening (intern salderen).

In onderstaand figuur is een impressie van de toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 1: Impressie planvoornemen





Figuur 2: Globale afbakening plangebied

## 1.2 Leeswijzer

In dit rapport wordt eerst het wettelijk kader behandeld. Vervolgens wordt het planvoornemen in hoofdstuk 3 beoordeeld. Er wordt uiteengezet welke uitgangspunten gehanteerd worden als input voor de AERIUS Calculator. Vervolgens worden de rekenresultaten in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de referentiesituatie en de daarbij behorende uitstoot en verkeersbewegingen. In hoofdstuk 6 zijn de resultaten van de verschilberekening beschreven, gevolgd door de conclusie.

## 2. Wettelijk kader

De uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 heeft een streep gezet door de tijdelijke vrijstelling van de stikstofuitstoot als gevolg van de sloop-, aanleg- en bouwfase, zoals opgenomen in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn). Hierdoor dient het stikstofonderzoek net als voorheen niet alleen de gebruiksfase te beslaan, maar ook rekening te houden met (de mobiele voertuigen die ingezet worden bij) de sloop-, aanleg- en bouwfase. Bovendien zal met de intreding van de Omgevingswet ook een inspanningsverplichting gaan gelden om de stikstofuitstoot bij bouwprojecten te verminderen.

Door deze uitspraak dienen stikstofberekeningen te worden uitgevoerd zoals voor 1 juli 2021 het systeem was. Dit betekent dat zoals onder de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunningplichtig kan zijn (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Oftewel, ook relatief kleinschalige projecten dienen zorgvuldig op hun stikstofdepositie getoetst te worden om aan Europese regelgeving te kunnen voldoen (en stand te houden bij de Raad van State in geval van een beroep).

Deze berekening is opgesteld met behulp van AERIUS Calculator versie 2022.

### *Eventuele vervolgstappen*

Bij een stikstofdepositie uitkomst boven 0,00 mol/ha/jr, zijn er verschillende mogelijkheden om te bepalen of een nieuwe ontwikkeling in aanmerking komt voor een positief besluit/vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. De eerstvolgende stap hierin is intern salderen.

Een belangrijke uitspraak hierover is gedaan door de Raad van State op 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) in de zaak Logtsebaan. Kort gezegd komt het erop neer dat als gevolg van deze uitspraak bij gebruikmaking van intern salderen géén vergunningplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming. Als intern salderen geen oplossing biedt kan met behulp van onder andere een ecologische voortoets gekeken worden of significante effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.

### 3. Beoordeling planvoornemen

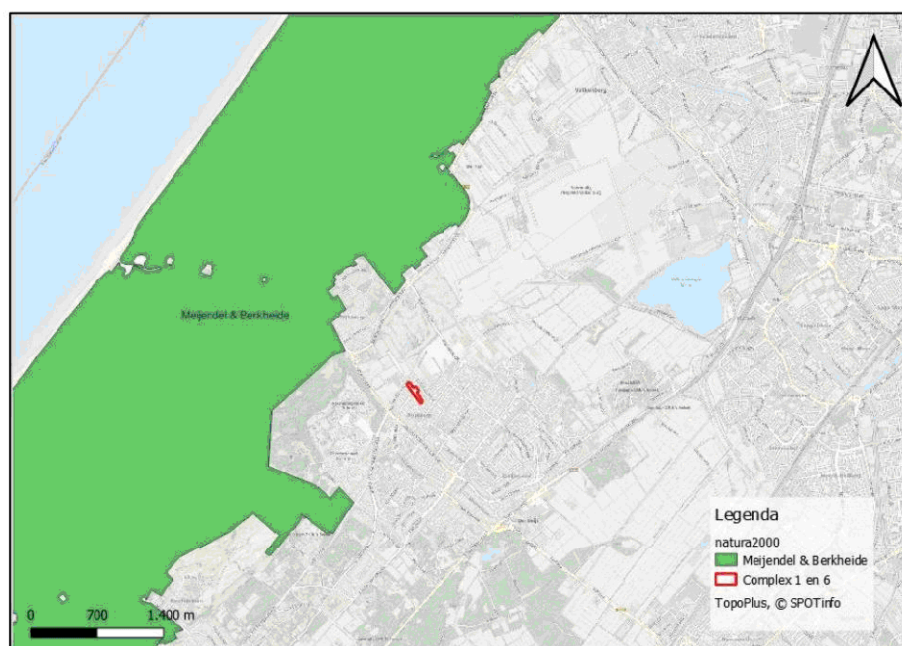
#### 3.1 Locatie

In de nabijheid van het plangebied liggen de volgende Natura 2000- gebieden:

Tabel 1: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied

| Natura 2000-gebied   | Afstand tot het Natura 2000-gebied | Stikstofgevoeligheid |
|----------------------|------------------------------------|----------------------|
| Meijndel & Berkheide | 819 meter                          | Zeer gevoelig        |
| Coepelduynen         | 6,4 kilometer                      | Zeer gevoelig        |
| De Wilck             | 10,4 kilometer                     | Zeer gevoelig        |

Beoordeeld wordt of als gevolg van de stikstofuitstoot van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura-2000 gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS zijn zowel de sloop- aanlegfase als de gebruiksfase van het planvoornemen doorgerekend.



Figuur 3: Uitsnede rondom het plangebied met de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden



### 3.2 Bouwwerktuigen tijdens de sloop- en aanlegfase

De bouwwerkzaamheden bestaan uit de sloop van de huidige bebouwing en aanleg van de nieuwe bebouwing.

Bij het definiëren van de bronkenmerken voor mobiele werktuigen in AERIUS Calculator wordt gekozen voor de sectorgroep Mobiele werktuigen en de specifieke sector Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning.

Sinds de update van de AERIUS Calculator van 20 januari 2022 wordt gevraagd bij het invoeren van een mobiel werktuig naar de stageklasse, het brandstofverbruik per jaar, het aantal draaiuren per jaar en het AdBlue verbruik per jaar.

#### Brandstofverbruik

Voor het brandstofverbruik wordt uitgegaan van de input van de opdrachtgever. Indien deze niet voor handen is, wordt er gebruik gemaakt van het Excel document 'tabellen bij rapport TNO 2021 R12305 AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik)'. Dit document is gepubliceerd op 13 december 2021 en bevat de gemiddelden van brandstofverbruik in liters per uur afhankelijk van het gemiddelde belastingspercentage (35% tenzij anders aangegeven) en kW.

#### AdBlue verbruik

Het AdBlue verbruik is op basis van het 'Eindrapport data onderzoek mobiele machines in Nederland' (Dellaert, et al., 2021) berekend. In dit rapport wordt uitgegaan van een verbruik van 7% AdBlue per liter diesel. Oftewel een fractie van 0,07 liter AdBlue per liter. Worstcase is in onderstaande berekening uitgegaan van een fractie van 0,05 liter AdBlue, omdat het SCR-systeem in bouwwerktuigen pas optimaal werkt bij een warme motor.

Onderstaande tabel geeft een weergave van de planning van de bouw zoals ingevoerd in AERIUS. In totaal gaat de sloop- en aanlegfase 24 maanden duren.

**Tabel 2: Planning aanleg- en gebruiksfase voor invoer AERIUS**

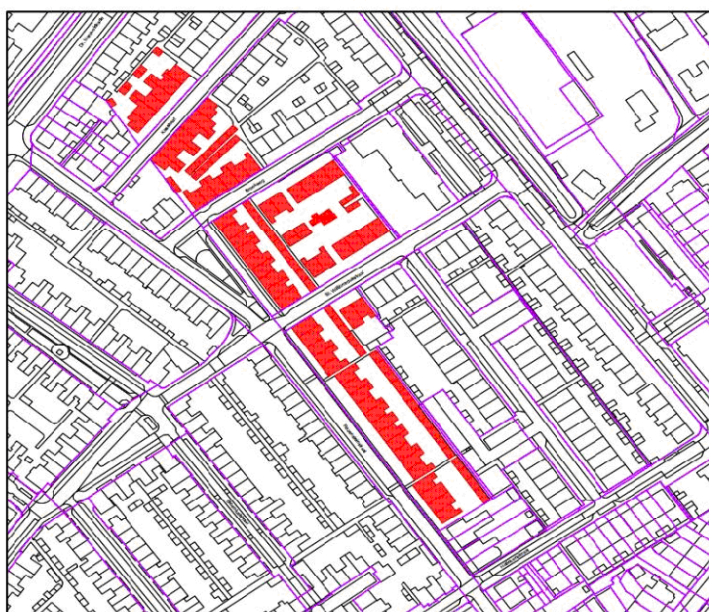
| Jaar                  | Fase    | Termijn    |
|-----------------------|---------|------------|
| <b>September 2024</b> | Sloop   | 3 maanden  |
|                       | Bouw    | 2 maanden  |
| <b>2025</b>           | Bouw    | 12 maanden |
| <b>2026</b>           | Bouw    | 12 maanden |
| <b>2027</b>           | Gebruik | 12 maanden |



### 3.3 Sloopfase (tijdelijke effect van 3 maanden – start: 2024)

De sloopwerkzaamheden bestaan uit de sloop van de bestaande bebouwing. De bestaande bebouwing bestaat uit een de huidige woningen. In totaal bestaat de huidige bebouwing uit 62 woningen. Op basis van openbare bronnen is vastgesteld dat de oppervlakte van een bestaande woning circa 100 m<sup>2</sup> is. Daarom is voor de sloop uitgegaan van een oppervlakte 6.200 m<sup>2</sup>. De huidige bebouwing bestaat uit voornamelijk bakstenen panden.

Onderstaande figuur geeft een impressie van de te slopen bebouwing.



Figuur 4: Weergave van de te slopen bebouwing

De sloopfase bestaat uit de sloop van de bestaande bebouwing om zo ruimte te maken voor de nieuwbouw. De inschatting van sloop is gedaan op basis van ervaring en afstemming met opdrachtgever. De geplande start van de werkzaamheden voor de sloop start in 2024 en zal naar verwachting 12 weken duren.

Op basis van de planning en de benodigde mobiele bronnen, is de onderstaande tabel gebruikt als input voor de berekening van de sloopfase.

Tabel 3: Benodigd materieel tijdens de sloopfase (2024)

| Bron       | Bouwjaar vanaf | Type motor | kW  | Stageklasse | Brandstof verbruik l/h | Totale draaiuren | Totaal brandstof verbruik | Totaal Ad Blue gebruik (0,05L per L diesel) |
|------------|----------------|------------|-----|-------------|------------------------|------------------|---------------------------|---------------------------------------------|
| Sloopkraan | 2018           | Diesel     | 200 | Stage IV    | 19,06                  | 275              | 5.242                     | 262                                         |

#### Wegverkeer tijdens de sloopfase

Op basis van openbare bronnen bestaat de totale oppervlakte van de bebouwing uit circa 6.200 m<sup>2</sup> (circa 100 m<sup>2</sup> per woning). Voor de sloopfase is gerekend met een bouwhoogte van maximaal 11 meter. Hiervoor is gekozen omdat in de huidige situatie een gedeelte van het gebouw bestaat uit twee bouwlagen.



Figuur 5: De huidige bebouwing

Op basis van landelijke gemiddeldes en de 'loze' ruimten, wordt gerekend met circa. 7.440 ton afval. Dit betekent dat er circa 244 vrachtwagens nodig zijn, wat leidt tot 486 vervoersbewegingen.

Gelet op het aantal bouwlagen, is er uitgegaan van een sloopduur van maximaal 12 weken. In die periode wordt al het vrijgekomen afval met containers afgevoerd. Tijdens de sloopwerkzaamheden is er ook rekening gehouden met de inzet van bestelwagens en personenwagens te behoeve van het personeel. Per werkdag is rekening gehouden met 2 vervoersbewegingen gedurende de sloopfase.

Tabel 4: Inzet verkeersbewegingen gedurende de sloopfase

| Bron (verkeer)                                                      | Aantal voertuigen voor de hele bouwphase | Aantal bewegingen | Categorie     |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------|---------------|
| Vrachtwagens                                                        | 244                                      | 486               | Zwaar verkeer |
| Bestelwagen (toe- en afvoer materiaal en personeel), personenauto's | 120                                      | 240               | Licht verkeer |

Worstcase is gekozen om de genoemde getallen in te voeren als jaargemiddelde. Aangezien de sloop feitelijk gezien een tijdelijk effect betreft, zal de emissie na de sloopfase stoppen. Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 *rekeninstructie stationair emissies wegverkeer* is er rekening gehouden met stationair emissie. De emissie is meegenomen in de volgende paragraaf.

In paragraaf 3.4 Gebruiksfase is een verantwoording voor de route van het wegverkeer en de flevorming opgenomen.



### 3.4 Aanlegfase (tijdelijk effect van 26 maanden – start 2024)

Uit een inventarisatie bij de opdrachtgever, is gebleken dat de onderstaande bronnen worden gebruikt voor de bouw- en aanlegfase van het plan. Dit is op basis van de nodige werkzaamheden en toevoer van bouw materiaal voor de realisatie van het bouwplan. De vervoersbewegingen voor het personeel zitten ook in de aantallen.

Op basis van de planning en de benodigde mobiele bronnen, is de onderstaande tabel gebruikt als input voor de berekeningen. De mobiele bronnen worden op basis van het aantal draaiuren gemodelleerd in AERIUS.

Tabel 5: Inzet mobiele bronnen gedurende de aanlegfase (2024)

| Bron          | Bouwjaar vanaf | Type motor | kW  | Stageklasse | Brandstof verbruik l/h | Totale draaiuren | Totaal brandstofverbruik | Totaal Ad Blue gebruik (0,05L per L diesel) |
|---------------|----------------|------------|-----|-------------|------------------------|------------------|--------------------------|---------------------------------------------|
| Hijskraan     | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 100              | 979                      | 49                                          |
| Mobiele kraan | 2020           | Diesel     | 125 | Stage V     | 11,88                  | 75               | 891                      | 45                                          |
| Heimachine    | 2020           | Diesel     | 200 | Stage V     | 18,69                  | 100              | 1.869                    | 93                                          |
| Graafmachine  | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 100              | 979                      | 49                                          |
| Verreiker     | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 75               | 734                      | 37                                          |
| Betonpomp     | 2020           | Diesel     | 200 | Stage IV    | 18,69                  | 100              | 1.869                    | 93                                          |

Tabel 6: Inzet mobiele bronnen gedurende de aanlegfase (2025)

| Bron          | Bouwjaar vanaf | Type motor | kW  | Stageklasse | Brandstof verbruik l/h | Totale draaiuren | Totaal brandstofverbruik | Totaal Ad Blue gebruik (0,05L per L diesel) |
|---------------|----------------|------------|-----|-------------|------------------------|------------------|--------------------------|---------------------------------------------|
| Hijskraan     | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 200              | 1.958                    | 98                                          |
| Mobiele kraan | 2020           | Diesel     | 125 | Stage IV    | 11,88                  | 200              | 2.376                    | 119                                         |
| Heimachine    | 2020           | Diesel     | 200 | Stage IV    | 18,69                  | 200              | 3.738                    | 187                                         |
| Graafmachine  | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 150              | 1.469                    | 73                                          |
| Verreiker     | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 75               | 734                      | 37                                          |
| Betonpomp     | 2020           | Diesel     | 200 | Stage IV    | 18,69                  | 175              | 3.271                    | 164                                         |

Tabel 7: Inzet mobiele bronnen gedurende de aanlegfase (2026)

| Bron          | Bouwjaar vanaf | Type motor | kW  | Stageklasse | Brandstof verbruik l/h | Totale draaiuren | Totaal brandstofverbruik | Totaal Ad Blue gebruik (0,05L per L diesel) |
|---------------|----------------|------------|-----|-------------|------------------------|------------------|--------------------------|---------------------------------------------|
| Hijskraan     | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 200              | 1.958                    | 98                                          |
| Mobiele kraan | 2020           | Diesel     | 125 | Stage IV    | 11,88                  | 250              | 2.970                    | 149                                         |
| Graafmachine  | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 200              | 1.958                    | 98                                          |
| Verreiker     | 2018           | Diesel     | 100 | Stage IV    | 9,79                   | 200              | 1.958                    | 98                                          |
| Betonpomp     | 2020           | Diesel     | 200 | Stage IV    | 18,69                  | 80               | 1.495                    | 75                                          |
| Trilplaat     | 2018           | Diesel     | 10  | Stage IV    | 1,58                   | 100              | 158                      | 8                                           |

#### Wegverkeer tijdens de aanlegfase

Om een inschatting te maken van het wegverkeer tijdens de aanlegfase is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- 1 vrachtwagens per dag;
- 10 bestelbussen/personenauto's per dag.

Voor het aantal werkbare dagen is gerekend met 255 dagen in een jaar.

Tabel 8: Inzet verkeersbewegingen gedurende de bouwfase per jaar

| Jaar                                                                | 2024       |            | 2025 en 2026 |            |               |
|---------------------------------------------------------------------|------------|------------|--------------|------------|---------------|
| Bron (verkeer)                                                      | Voertuigen | Bewegingen | Voertuigen   | Bewegingen | Categorie     |
| Vrachtwagens (zwaar)                                                | 192        | 383        | 255          | 510        | Zwaar verkeer |
| Bestelwagen (toe- en afvoer materiaal en personeel), personenauto's | 1.913      | 3.825      | 2.550        | 5.100      | Licht verkeer |

Worstcase is gekozen om de genoemde getallen in te voeren als jaargemiddelde. Aangezien de bouw feitelijk gezien een tijdelijk effect betreft, zal de emissie na de aanlegfase stoppen. In paragraaf 3.4 Gebruiksfase is een verantwoording voor de route van het wegverkeer en de filevorming opgenomen.

#### Stationaire emissie wegverkeer

Vrachtwagens die van en naar de projectlocatie rijden worden op locatie geladen en/of gelost, waarbij de motor regelmatig blijft draaien. Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 *Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2022* is de emissie voor de vrachtwagens bepaald, bij stationair draaien. Per vrachtwagen wordt uitgegaan van een laad/lostijd van 30 minuten. Dit is de gemiddelde tijd die nodig is om een vrachtwagen te legen of vol te zetten. Er is uitgegaan van zwaar wegverkeer voor de laad- en losactiviteiten binnen het plangebied. Voor de invoering is gekozen om dit als los vlakbron in te voeren. De onderstaande gegevens zijn ingevoerd in AERIUS op basis van de bovenstaande tabel. Hierin zijn ook de vrachtwagens die nodig zijn voor de sloop verwerkt.





Tabel 9: Emissie berekening stationair wegverkeer (2024)

| Zwaar wegverkeer | Emissie stationair   | Tijd stationair in uren | Invoer in AERIUS                         |
|------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------------------|
| NO <sub>x</sub>  | 71,0118 gram per uur | 218                     | 15,480 Kilogram NO <sub>x</sub> per jaar |
| NH <sub>3</sub>  | 0,9054 gram per uur  | 218                     | 0,197 Kilogram NH <sub>3</sub> per jaar  |

Tabel 10: Emissie berekening stationair wegverkeer (2025)

| Zwaar wegverkeer | Emissie stationair   | Tijd stationair in uren | Invoer in AERIUS                        |
|------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------------------|
| NO <sub>x</sub>  | 62,9844 gram per uur | 128                     | 8,062 Kilogram NO <sub>x</sub> per jaar |
| NH <sub>3</sub>  | 0,9036 gram per uur  | 128                     | 0,115 Kilogram NH <sub>3</sub> per jaar |

Tabel 11: Emissie berekening stationair wegverkeer (2026)

| Zwaar wegverkeer | Emissie stationair   | Tijd stationair in uren | Invoer in AERIUS                        |
|------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------------------|
| NO <sub>x</sub>  | 62,9844 gram per uur | 128                     | 8,062 Kilogram NO <sub>x</sub> per jaar |
| NH <sub>3</sub>  | 0,9036 gram per uur  | 128                     | 0,115 Kilogram NH <sub>3</sub> per jaar |

### 3.5 Gebruiksfase

Sinds 2018 dienen nieuwe woningen gasloos te worden opgeleverd. Wel zijn de verkeersgegevens gebruikt als invoergegevens voor het AERIUS-rekenmodel. Op grond van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren – Van parkeercijfers naar parkeernormen' (december 2018) is uitgegaan van de onderstaande gegevens als input voor in de Calculator. Voor de verkeersbewegingen wordt er uitgegaan van de norm per weekdag. Het vrachtverkeer naar en van woongebieden is doorgaans verwaarloosbaar, maar is in de CROW-publicatie wel in cijfers verwerkt. Als gemiddelde wordt in de publicatie gehanteerd: 0,02 vrachtautobewegingen per woning per werkdag-etmaal. Wij hanteren worstcase een percentage van 2% middelzwaar vervoer van de totale vervoersbewegingen per dag.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid van 1.849 adressen voor Oostdorp wordt uitgegaan van een sterk stedelijk gebied. Gezien de ligging aan de rand van Wassenaar wordt uitgegaan van rest bebouwde kom. De onderstaande gegevens zijn gebruikt als input in de Calculator.

Tabel 12: Verkeersgegevens voor AERIUS-berekening (2026)

| Onderdeel                                               | Aantal | Norm                           | Invoer in AERIUS                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------|--------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huur, huis, sociale huur                                | 44     | 5,3 verkeersbewegingen per dag | 233,2 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                      |
| Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 57     | 4,0 verkeersbewegingen per dag | 228 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                        |
| Totaal                                                  |        |                                | 461,2 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                      |
| Verdeling categorie                                     | -      | -                              | Circa 2% middelzwaar en 98% lichtverkeer. Dit leidt tot 451,9 verkeersbewegingen in de categorie licht en 9,2 verkeersbewegingen in de categorie middelzwaar verkeer. |

Opgemerkt wordt dat vanwege de planologische realisatie sprake is van een toename van de verkeersbewegingen. De AERIUS-berekening gaat uit van het totale plan, niet het verschil met de bestaande situatie omdat dit het feitelijke projecteffect bepaalt.

Gelet op dat project gaat om de ontwikkeling van verschillende soorten woningen op verschillende locaties, zijn opgesplitst in vier locaties voor de invoer van het wegverkeer. Onderstaande tabel geeft de verdeling van wegverkeer.



Figuur 6: Indeling plangebied in blokken 1 t/m 7

Tabel 13: Verdeling wegverkeer over de verschillende locatie

| Locatie                            | Aantal woningen                   | Verkeersroute                                                                                                                                               | Verkeersbewegingen                                |
|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Locatie 1: Blok 5, 6, en 7         | 21 rijwoningen                    | Via Rozensteinstraat in de richting van de Oosterdorperweg tot de Van Cranenburchlaan                                                                       | Licht verkeer: 109<br>Middel zwaar verkeer: 2,3   |
| Locatie 2: Appartementen en blok 4 | 57 appartementen en 2 rijwoningen | <i>Route A:</i> Via Rozensteinstraat in de richting van St. Willibrordusstraat naar de Zonneveldweg, die aansluit op de Oosterdorperweg en Cranenburchlaan  | Licht verkeer: 116,9<br>Middel zwaar verkeer: 2,4 |
|                                    |                                   | <i>Route B:</i> Via Rozensteinstraat in de richting van de Bloemenluststraat en Dr. Mansveltkade, die aansluit op de Katwijkseweg                           | Licht verkeer: 116,9<br>Middel zwaar verkeer: 2,4 |
| Locatie 3: Blok 3                  | 7 rijwoningen                     | <i>Route A:</i> Via Broekweg naar de Rozensteinstraat en St. Willibrordusstraat naar de Zonneveldweg, die aansluit op de Oosterdorperweg en Cranenburchlaan | Licht verkeer: 18,2<br>Middel zwaar verkeer: 0,4  |
|                                    |                                   | <i>Route B:</i> Via de Broekweg naar de Bloemenluststraat naar de Dr. Mansveltkade, die aansluit op de Katwijkseweg                                         | Licht verkeer: 18,2<br>Middel zwaar verkeer: 0,4  |
| Locatie 4: Blok 1 en 2             | 14 rijwoningen                    | Via Kasstraat naar Zonneveldweg, die aansluit op de Oosterdorperweg en Cranenburchlaan                                                                      | Licht verkeer: 72,7<br>Middel zwaar verkeer: 1,5  |

#### Verantwoording heersend verkeer en stagnatiefactor

Om vast te stellen in hoeverre het verkeer vanuit het project opgaat in het heersende verkeer, is gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Hier zijn monitoringsgegevens van wegverkeer beschikbaar.

#### Route Katwijkseweg

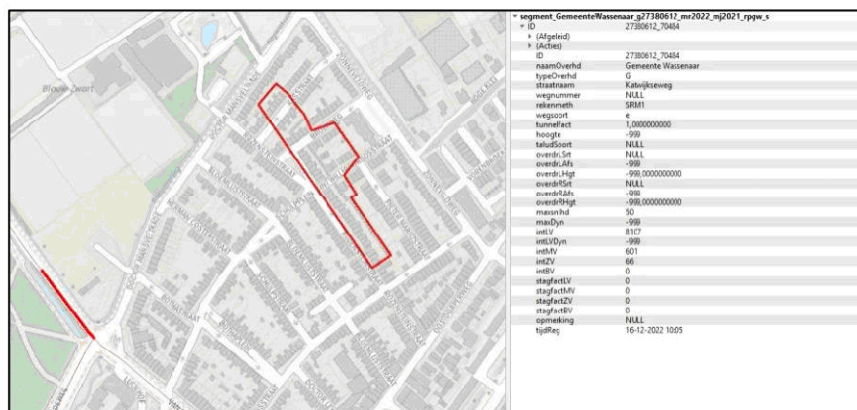
Vanuit de CIMLK wordt een totale verkeersintensiteit geconstateerd van 8.714 verkeersbewegingen (licht/middel en zwaar verkeer) in de noordoostelijke richting naar Katwijkseweg. Met een toename van  $225,3$  ( $450,6/2$ ) verkeersbewegingen per dag, betreft dit een toename van circa  $(225,3/8.714 * 100) = 2,5\%$ . Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 wordt het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld bij enkele procenten. Er geldt een



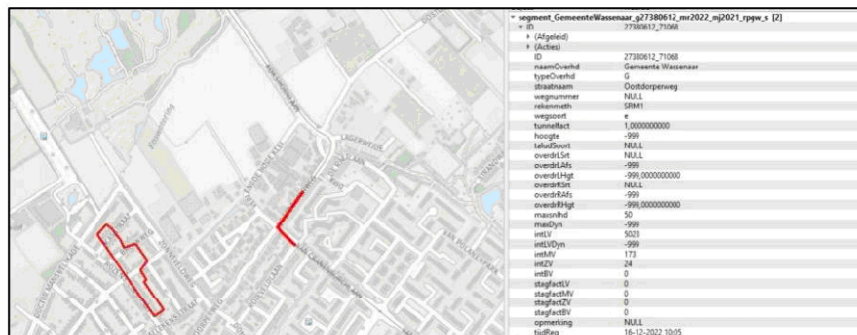
stagnatiefactor van 0. Worstcase is er uitgegaan van 1% filevorming.

### Route Oosterdoperweg

Vanuit de CIMLK wordt een totale verkeersintensiteit geconstateerd van 5.229 verkeersbewegingen (licht/middel en zwaar verkeer) in de westelijke richting naar Oosterdorpweg en Cranenbruchlaan. Met een toename van 225,3 (450,6/2) verkeersbewegingen per dag, betreft dit een toename van circa  $(225,3/5.229 * 100) = 4,3\%$ . Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 wordt het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld bij enkele procenten. Er geldt een stagnatiefactor van 0. Worstcase is er uitgegaan van 1% filevorming.



Figuur 7: Uitsnede Qgis met CIMLK input

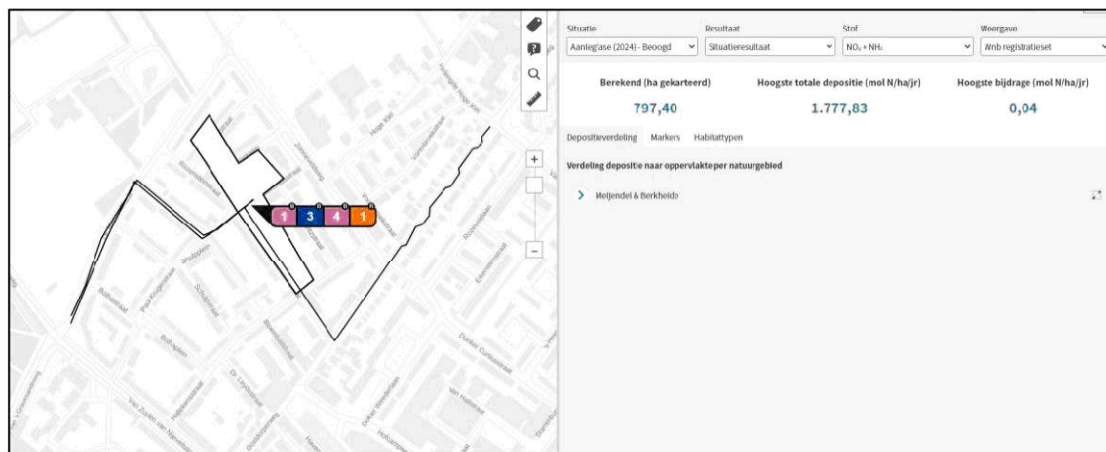


Figuur 8: Uitsnede Qgis met CIMLK input

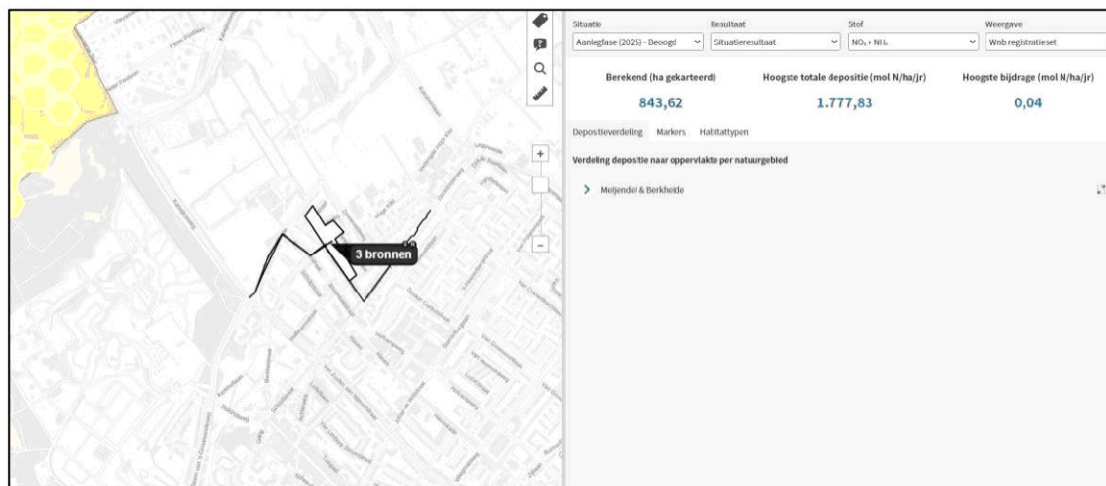
### 3.6 AERIUS-model

Voor de aanleg- en gebruiksfase zijn de gegevens ingevoerd in de AERIUS Calculator. De Calculator heeft de emissie en depositie van het plan berekend.

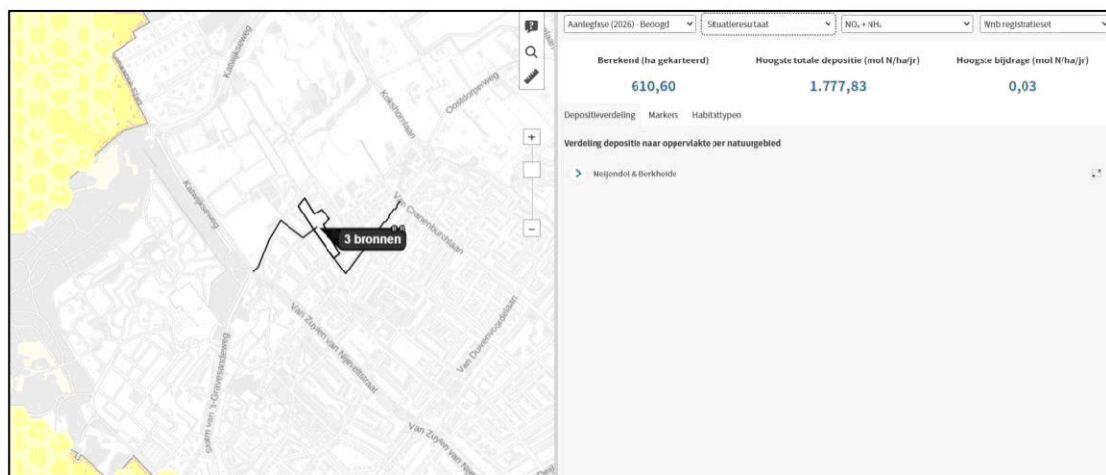
De onderstaande uitsneden is opgenomen om weer te geven welke bronnen op welke locatie zijn voorzien. Op figuren is op te merken dat aanlegfase leidt tot een stikstofdepositie. Voor gebruiksfase is geen stikstofdepositie.



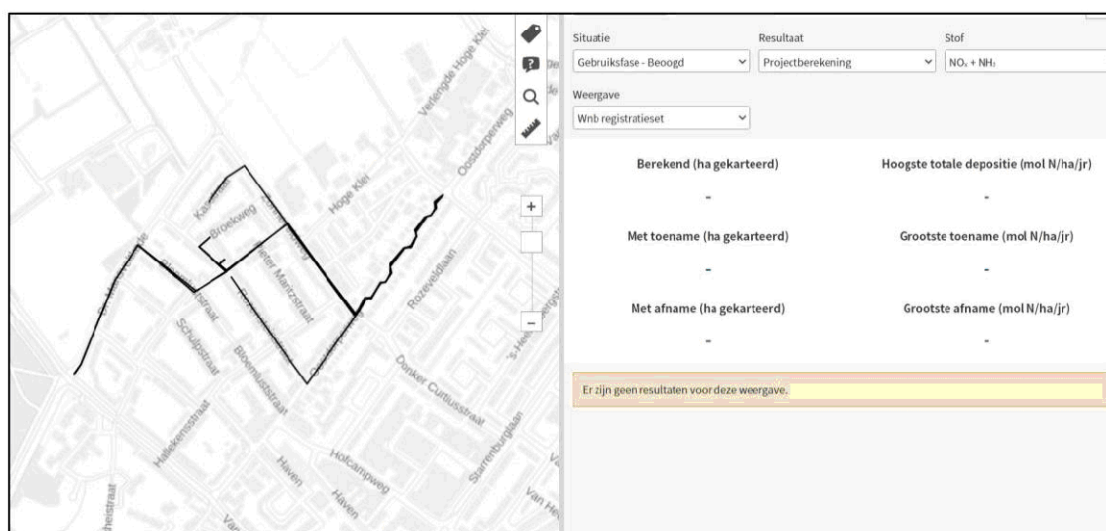
Figuur 9: Uitsnede AERIUS Calculator sloop- en aanlegfase 2024



Figuur 10: Uitsnede AERIUS Calculator aanlegfase 2025



Figuur 11: Uitsnede AERIUS Calculator aanlegfase 2026



Figuur 12: Uitsnede AERIUS Calculator gebruiksfase 2027



#### 4. Rekenresultaten en conclusie projecteffect

Het projecteffect is berekend met behulp van de AERIUS Calculator. De conclusie luidt dat er mogelijk stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool geeft op basis van de opgestelde input, rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr voor de aanlegfase in 2024, 2025 en 2026. Als gevolg van het planvoornemen treedt er daarom een toename van de stikstofdepositie op in Natura 2000-gebied.

In de aanlegfase zijn de stikstofdeposities zoals in onderstaande tabel is weergegeven. Er treedt extra depositie op natuurgebied 'Meijndel & Berkheide'.

Tabel 14: Stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase op Meijndel & Berkheide' (2024)

| Meijndel & Berkheide |                                                            |                                |
|----------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Habitatype           | Naam habitatype                                            | Stikstofdepositie in mol/ha/jr |
| H2180Ao              | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,04                           |
| H2130B               | Grijze duinen (kalkarm)                                    | 0,04                           |
| H2160                | Duindoornstruwelen                                         | 0,03                           |
| H2130A               | Grijze duinen (kalkrijk)                                   | 0,03                           |
| H2180C               | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,03                           |
| Lg12                 | Zoom, mantel en droog struweel van de duinen               | 0,03                           |
| H2180B               | Duinbossen (vochtig)                                       | 0,03                           |
| H2190B               | Vochtige duinvalleien (kalkrijk)                           | 0,03                           |
| ZGH2180C             | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,03                           |
| ZGH2180Ao            | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,03                           |
| H2180Abe             | Duinbossen (droog), berken-eikenbos                        | 0,02                           |
| H2190Ae              | Vochtige duinvalleien (open water), (matig) eutrofe vormen | 0,02                           |
| ZGH2160              | Duindoornstruwelen                                         | 0,02                           |
| ZGH2130A             | Grijze duinen (kalkrijk)                                   | 0,02                           |
| H3140                | Kranswierwateren                                           | 0,01                           |
| H2120                | Witte duinen                                               | 0,01                           |
| H2190C               | Vochtige duinvalleien (ontkalkt)                           | 0,01                           |

Tabel 15: Stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase op 'Meijndel & Berkheide' (2025)

| Meijndel & Berkheide |                                                            |                                |
|----------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Habitatype           | Naam habitatype                                            | Stikstofdepositie in mol/ha/jr |
| H2180Ao              | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,04                           |
| H2160                | Duindoornstruwelen                                         | 0,04                           |
| H2130B               | Grijze duinen (kalkarm)                                    | 0,04                           |
| H2130A               | Grijze duinen (kalkrijk)                                   | 0,04                           |
| H2180C               | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,04                           |
| Lg12                 | Zoom, mantel en droog struweel van de duinen               | 0,04                           |
| H2190B               | Vochtige duinvalleien (kalkrijk)                           | 0,04                           |
| H2180B               | Duinbossen (vochtig)                                       | 0,03                           |
| ZGH2180C             | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,03                           |
| ZGH2180Ao            | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,03                           |
| H2180Abe             | Duinbossen (droog), berken-eikenbos                        | 0,02                           |
| H2190Ae              | Vochtige duinvalleien (open water), (matig) eutrofe vormen | 0,02                           |
| ZGH2160              | Duindoornstruwelen                                         | 0,02                           |

|          |                                  |      |
|----------|----------------------------------|------|
| ZGH2130A | Grijze duinen (kalkrijk)         | 0,02 |
| H3140    | Kranswierwateren                 | 0,01 |
| H2120    | Witte duinen                     | 0,01 |
| H2190C   | Vochtige duinvalleien (ontkalkt) | 0,01 |

**Tabel 16: Stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase op 'Meijndel & Berkheide' (2026)**

| Meijndel & Berkheide |                                                            |                                |
|----------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Habitatype           | Naam habitatype                                            | Stikstofdepositie in mol/ha/jr |
| H2180Ao              | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,03                           |
| H2130B               | Grijze duinen (kalkarm)                                    | 0,03                           |
| H2160                | Duindoornstruwelen                                         | 0,03                           |
| H2130A               | Grijze duinen (kalkrijk)                                   | 0,03                           |
| H2180C               | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,03                           |
| Lg12                 | Zoom, mantel en droog struweel van de duinen               | 0,03                           |
| H2180B               | Duinbossen (vochtig)                                       | 0,03                           |
| H2190B               | Vochtige duinvalleien (kalkrijk)                           | 0,03                           |
| H2180Abe             | Duinbossen (droog), berken-eikenbos                        | 0,02                           |
| ZGH2180C             | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,02                           |
| ZGH2180Ao            | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,02                           |
| H3140                | Kranswierwateren                                           | 0,01                           |
| H2190Ae              | Vochtige duinvalleien (open water), (matig) eutrofe vormen | 0,01                           |
| ZGH2160              | Duindoornstruwelen                                         | 0,01                           |
| H2120                | Witte duinen                                               | 0,01                           |
| ZGH2130A             | Grijze duinen (kalkrijk)                                   | 0,01                           |
| H2190C               | Vochtige duinvalleien (ontkalkt)                           | 0,01                           |

Voor de gebruiksfase is geen toename van stikstofdepositie voorzien.

Omdat het projecteffect hoger is dan 0,00 mol/ha/jr, geldt een mogelijke vergunningsplicht. Hiertoe is nader onderzoek nodig, waarbij zoals aangegeven de eerste stap is te onderzoeken of intern salderen een oplossing biedt.

#### *Conclusie stikstofdepositie*

Het planvoornemen leidt op basis van de ingevoerde gegevens tot extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. Dit geldt enkel voor de (tijdelijke) aanlegfase. Nader onderzoek met behulp van intern salderen moet vaststellen of dit projecteffect leidt tot een vergunningplicht in het kader van de Wnb.

## 5. Berekening referentiesituatie

### 5.1 Bepaling referentiesituatie

Gelet op de berekende overschrijding in de toekomstige situatie, is er een verschilberekening (intern salderen) opgesteld om te achterhalen of de toekomstige situatie ondanks de verhoging van > 0,00 mol/ha/jr leidt tot een betere situatie dan de oude situatie. In deze stap wordt gekeken of het projecteffect ten opzichte van de referentiesituatie *per saldo* leidt tot een toename in stikstofdepositie ten opzichte van stikstofgevoelig Natura 2000-gebied.

Hiervoor is het nodig de referentiesituatie op te stellen. De referentiesituatie wordt vergeleken met de toekomstige situatie. Het verschil tussen de twee wordt uitgerekend in een verschilberekening. Voor de bepaling van de referentiesituatie wordt gebruik gemaakt van vaste jurisprudentie. Hierbij maken we gebruik van de beleidsregel intern en extern salderen van de provincie Zuid-Holland, zoals vastgesteld op 08-07-2021. Op basis van artikel 1 lid j dient voor de referentiesituatie uitgegaan te worden van 7 december 2004 of de datum waarop het desbetreffende gebied door de Europese Commissie tot een gebied van communautair belang is verklaard, voor zover die verklaring heeft plaatsgevonden na 7 december 2004.

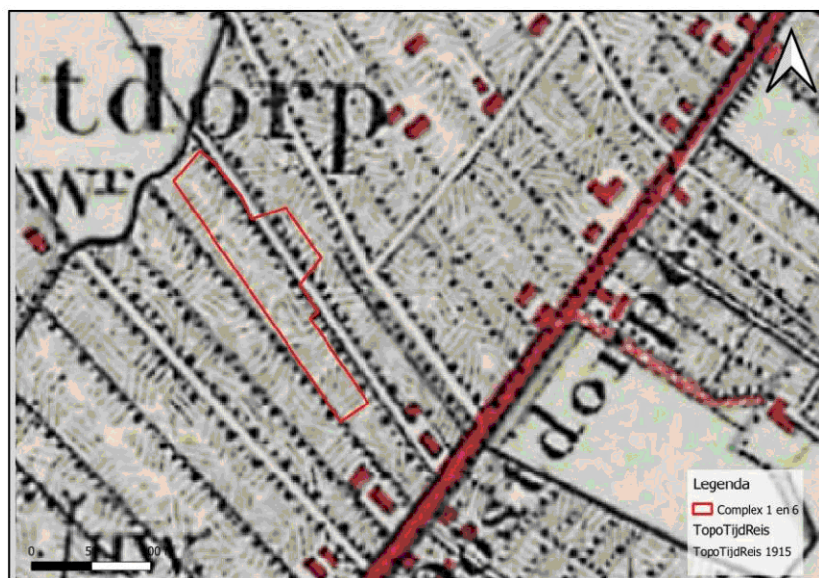
Gelet op de informatie van BIJ12 is het gebied Kennemerland-Zuid op 7 december 2004 aangewezen als Natura 2000-gebied. Dit geldt ook voor Natura 2000-gebied Coepelduynen en Meijndel & Berkheide.

Aangezien dit stikstofonderzoek wordt gebruikt voor een omgevingsvergunning/bestemmingsplanwijziging geldt als referentiesituatie de situatie zoals vergund op 7 december 2004. Om van intern salderen gebruik te maken zijn een aantal criteria opgesteld:

- Intern salderen mag niet plaatsvinden met een slapende vergunning. Het saldo waarmee intern salderen plaatsvindt moet in gebruik zijn, de gebouwen moeten aanwezig zijn en zonder technisch ingrijpen te gebruiken;
- Er wordt uitgegaan van de feitelijk gerealiseerde capaciteit. Als deze capaciteit lager is dan de vergunde activiteit, vervalt het recht voor het gebruik van de stikstofruimte voor intern salderen zoals vastgesteld in de vergunning;
- Aangetoond dient te worden dat de bestaande activiteit niet meer uitgevoerd kan worden na het starten van de nieuwe activiteit.

Op 7 december 2004 was er een vergunning aanwezig voor dezelfde bedrijvigheid als in 2023. In onderstaande figuren is te zien dat ook de bebouwing in de periode 2004-2021 aanwezig zijn. Op het plangebied is de bestemming woningen aanwezig. In de toekomstige situatie worden nieuwe woningen gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de criteria voor intern salderen.





Figuur 13: Situatie rondom plangebied in 1915



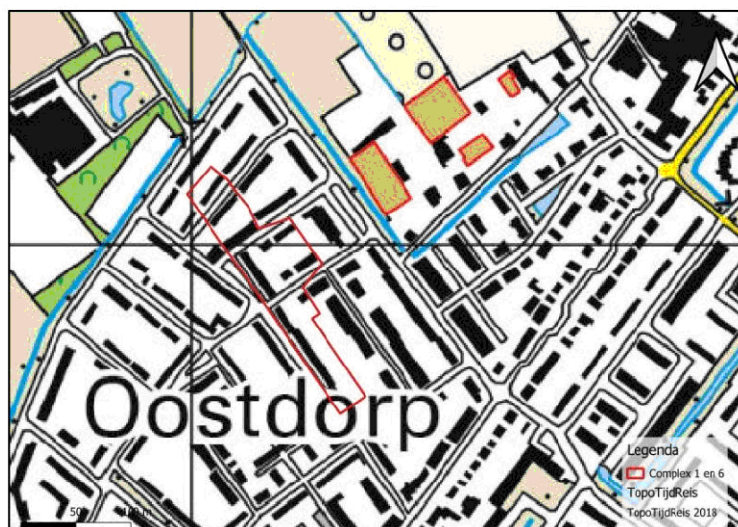
Figuur 14: Situatie rondom plangebied 1930



Figuur 15: Situatie rondom plangebied in 1990



Figuur 16: Situatie rondom plangebied in 2005 (referentiesituatie)



Figuur 17: Situatie rondom plangebied in 2018 (huidige situatie)



## 5.2 Gebruiksphase referentiesituatie

Bij de berekening van de stikstofdepositie in de gebruiksphase is uitgegaan van de "Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator" van BIJ12, tenzij anders aangegeven.

### Gasverbruik

Vanuit het document 'emissiewaarden\_aerius\_def\_versie\_05\_juli\_2018' zijn kencijfers gebruikt voor het berekenen van de uitstoot in NO<sub>x</sub> kg/jaar.

Voor een tussenwoning geldt een emissie van 2,00 NO<sub>x</sub> kg/jaar en voor een hoekwoning 2,42 NO<sub>x</sub> kg/jaar. Dit leidt tot een uitstoot van  $(2,00 \times 38 + 2,42 \times 24)$  134,08,0 NO<sub>x</sub> kg/jaar.

Tabel 17: Emissieberekening

| Onderdeel    | Aantal | Norm NO <sub>x</sub> in kg/jaar | Invoer in AERIUS                |
|--------------|--------|---------------------------------|---------------------------------|
| Tussenwoning | 38     | 2,00 per woning                 | 76,0 NO <sub>x</sub> in kg/jr   |
| Hoekwoning   | 24     | 2,42 per woning                 | 58,08 NO <sub>x</sub> in kg/jr  |
|              |        |                                 | 134,08 NO <sub>x</sub> in kg/jr |

### Verkeer

Wel zijn de verkeersgegevens gebruikt als invoergegevens voor het AERIUS-rekenmodel. Op grond van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren – Van parkeercijfers naar parkeernormen' (december 2018) is uitgegaan van de onderstaande gegevens als input voor in de Calculator.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid van 1.849 adressen voor Oostdorp wordt uitgegaan van een sterk stedelijk gebied. Gezien de ligging aan de rand van Wassenaar wordt uitgegaan van rest bebouwde kom. De onderstaande gegevens zijn gebruikt als input in de Calculator.

Tabel 18: Verkeersgegevens voor AERIUS-berekening (2021)

| Onderdeel                | Aantal | Norm                           | Invoer in AERIUS                                                                                                                                                      |
|--------------------------|--------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huur, huis, sociale huur | 62     | 5,3 verkeersbewegingen per dag | 390,6 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                      |
| Totaal                   |        |                                | 390,6 verkeersbewegingen per dag                                                                                                                                      |
| Verdeling categorie      | -      | -                              | Circa 2% middelzwaar en 98% lichtverkeer. Dit leidt tot 382,8 verkeersbewegingen in de categorie licht en 7,8 verkeersbewegingen in de categorie middelzwaar verkeer. |

Het verkeer maakt als aan- en afvoerroute gebruik van twee vervoersrichtingen via de Rozensteinstraat:

1. Het verkeer maakt gebruik van de Rozensteinstraat, die via de St. Willibrodusstraat aansluit op de Bloementuinestraat en Mansveltkade. Via de Mansveltkade sluit het verkeer aan op de Katwijksweg. Vanaf de Katwijksweg is het verkeer qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden van de het overige verkeer.

2. Het verkeer maakt gebruik van de Rozensteinstraat, die via de Oostdorperweg aansluit op de Van Cranenburghlaan.

### *Verantwoording heersend verkeer en stagnatiefactor*

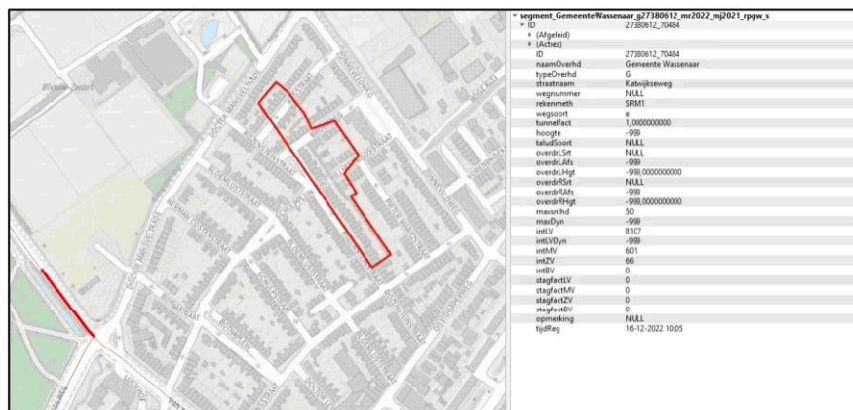
Om vast te stellen in hoeverre het verkeer vanuit het project opgaat in het heersende verkeer, is gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Hier zijn monitoringsgegevens van wegverkeer beschikbaar.

#### Route Katwijkseweg

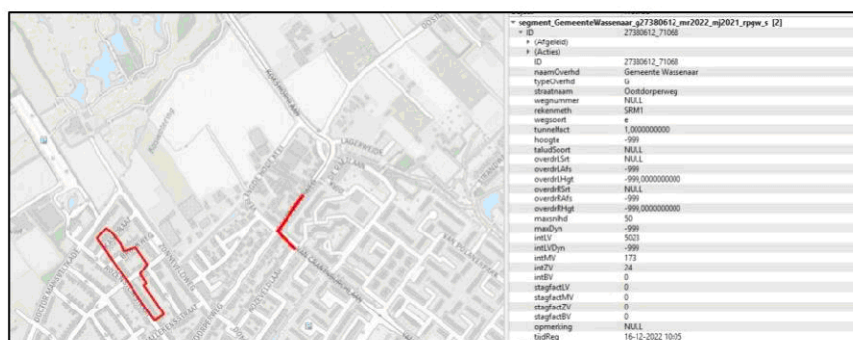
Vanuit de CIMLK wordt een totale verkeersintensiteit geconstateerd van 8.714 verkeersbewegingen (licht/middel en zwaar verkeer) in de noordoostelijke richting naar Katwijkseweg. Met een toename van 195,3 (390,6/2) verkeersbewegingen per dag, betreft dit een toename van circa  $(195,3/8.714 * 100) = 2,2\%$ . Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 wordt het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld bij enkele procenten. Er geldt een stagnatiefactor van 0. Worstcase is er uitgegaan van 1% filevorming.

#### Route Oostdorperweg

Vanuit de CIMLK wordt een totale verkeersintensiteit geconstateerd van 5.229 verkeersbewegingen (licht/middel en zwaar verkeer) in de westelijke richting naar Oostdorperweg en Cranenbruchlaan. Met een toename van 195,3 (390,6/2) verkeersbewegingen per dag, betreft dit een toename van circa  $(195,3/5.229 * 100) = 3,7\%$ . Aansluitend bij de richtlijnen van BIJ12 wordt het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld bij enkele procenten. Er geldt een stagnatiefactor van 0. Worstcase is er uitgegaan van 1% filevorming.



Figuur 18: Uitsnede Qgis met CIMLK input



Figuur 19: Uitsnede Qgis met CIMLK input

### 5.3 Resultaat referentiesituatie

Invoer in de AERIUS Calculator in het rekenjaar 2023, geeft resultaten op één Natura 2000-gebied, wegens het hoge gasverbruik van het huidige woningen. Onderstaand is de uitstoot op het Natura 2000-gebieden 'Meijndel & Berkheide' weergegeven welke relevant zijn omdat hier ook in de toekomstige situatie sprake is van een stikstofdepositie (zoals berekend in hoofdstuk 3).

Tabel 19: Stikstofdepositie in de referentiesituatie op Meijndel & Berkheide

| Kennemerland-Zuid |                                                            |                                |
|-------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Habitatype        | Naam habitatype                                            | Stikstofdepositie in mol/ha/jr |
| H2180Ao           | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,04                           |
| H2130B            | Grijze duinen (kalkarm)                                    | 0,04                           |
| H2160             | Duindoornstruwelen                                         | 0,03                           |
| H2130A            | Grijze duinen (kalkrijk)                                   | 0,03                           |
| H2180C            | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,03                           |
| Lg12              | Zoom, mantel en droog struweel van de duinen               | 0,03                           |
| H2180B            | Duinbossen (vochtig)                                       | 0,03                           |
| H2190B            | Vochtige duinvalleien (kalkrijk)                           | 0,03                           |
| ZGH2180C          | Duinbossen (binnenduinrand)                                | 0,03                           |
| ZGH2180Ao         | Duinbossen (droog), overig                                 | 0,03                           |
| H2180Abe          | Duinbossen (droog), berken-eikenbos                        | 0,02                           |
| H2190Ae           | Vochtige duinvalleien (open water), (matig) eutrofe vormen | 0,02                           |
| ZGH2160           | Duindoornstruwelen                                         | 0,02                           |
| ZGH2130A          | Grijze duinen (kalkrijk)                                   | 0,02                           |
| H3140             | Kranswierwateren                                           | 0,01                           |
| H2120             | Witte duinen                                               | 0,01                           |
| H2190C            | Vochtige duinvalleien (ontkalkt)                           | 0,01                           |

Uit de resultaten blijkt dat er in de referentiesituatie sprake is van een maximale stikstofdepositie van 0,04 mol/ha/jr op het gebied *H2180Ao Duinbossen (droog), overig*. Ook andere habitatstypen kampen in de referentiesituatie met een hoge depositie.



## 6. Rekenresultaten en conclusie verschilberekening

### 6.1 Verschilberekening

Door de aanlegfases te vergelijken met de referentiesituatie, kan het verschil in stikstofdepositie worden berekend. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt of het planvoornemen *per saldo* leidt tot een toename in stikstofdepositie.

Uit de AERIUS berekening voor het jaar 2024 is gebleken dat er op geen enkel hexagoon sprake is van een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jr.



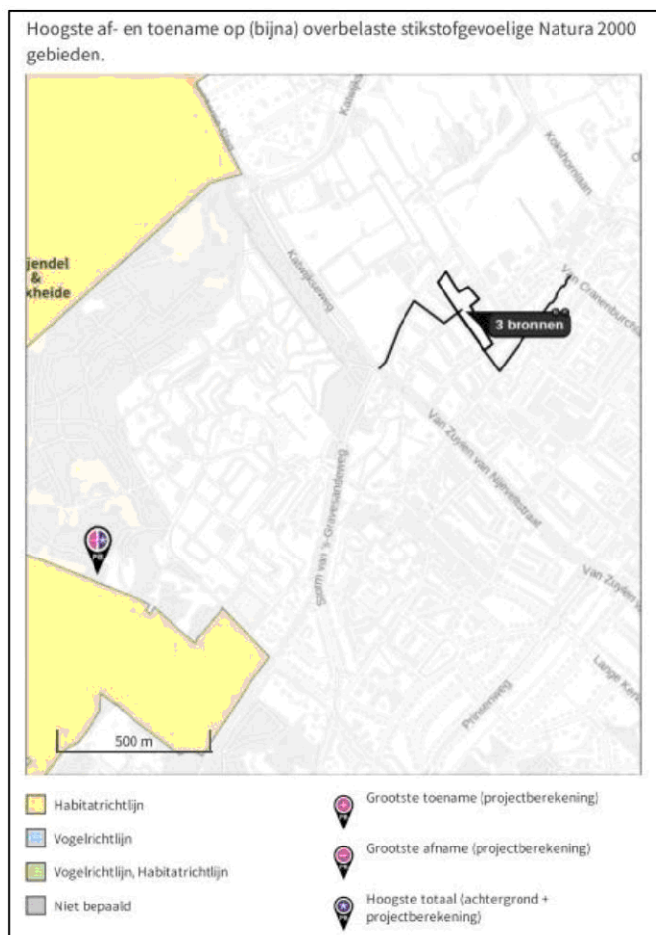
Figuur 20: Resultaten verschilberekening (2024)

Uit de AERIUS berekening voor het jaar 2025 is gebleken dat er op geen enkel hexagoon sprake is van een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jr.



Figuur 21: Resultaten verschilberekening (2025)

Uit de AERIUS berekening voor het jaar 2026 is gebleken dat er op geen enkel hexagoon sprake is van een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jr. In 2026 is in het Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide treedt op een oppervlak van 0,32 ha een afname op van stikstofdepositie, waarbij de grootste afname 0,01 mol/ha/jr betreft.



Figuur 22: Resultaten verschilberekening (2026)



## 6.2 Conclusie

Op basis van de verschilberekening met behulp van intern salderen wordt geconcludeerd dat in de gebruiksfase minder stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden optreedt dan in de referentiesituatie. Per saldo treedt er in de gebruiksfase minder depositie op dan in de referentiesituatie. Op grond hiervan is geen nader onderzoek benodigd. Het bevoegd gezag kan op basis van deze resultaten een positief advies geven voor de beoogde ontwikkeling.

Het pdf-bestand van de berekeningen zijn bij deze notitie apart bijgevoegd, zodat het bevoegd gezag deze in kan voeren ter controle.

Het volgende pdf-bestand is van toepassing op de deze notitie:

- AERIUS\_bijlage\_A2718 Complex 1 en 6, Wassenaar- verschilberekening aanlegfase (2024)
- AERIUS\_bijlage\_A2718 Complex 1 en 6, Wassenaar- verschilberekening aanlegfase (2025)
- AERIUS\_bijlage\_A2718 Complex 1 en 6, Wassenaar- verschilberekening aanlegfase (2026)
- AERIUS\_bijlage\_A2718 Complex 1 en 6, Wassenaar- Gebruiksfase (2027)

### *Conclusie stikstofdepositie*

Uit de verschilberekening blijkt dat de stikstofdepositie in de aanlegfase getalsmatig gelijk blijft danwel afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Per saldo leidt het project dus niet tot een toename in stikstofdepositie. Nader onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor het planvoornemen.