



Voortoets stikstofdepositie Renovatie, fase 1 en 2 Sportlaan en Hastelweg Te Eindhoven

Adres : Sportlaan en Hastelweg Eindhoven
Datum : 21 april 2020
Rapportnummer : QUO-14640-F3D5T9

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Algemene gegevens.....	3
3	Rekenmodel.....	4
4	Literatuurgegevens.....	4
5	Emissies	5
5.1	Beschrijving project.....	5
5.2	Emissiebronnen in de aanlegfase.....	10
5.2.1	Emissiebronnen in de aanlegfase renovatie seniorenwoningen.....	11
5.2.2	Emissiebronnen in de aanlegfase vervangende nieuwbouw fase 1	12
5.2.3	Emissiebronnen in de aanlegfase vervangende nieuwbouw fase 2	14
5.2.4	Emissiebronnen in de aanlegfase totale woningbouwplan	15
5.3	Emissiebronnen in de gebruiksfase.....	17
5.3.1	Emissiebronnen in de gebruiksfase renovatie seniorenwoningen.....	18
5.3.2	Emissiebronnen in de gebruiksfase vervangende nieuwbouw fase 1.....	19
5.3.3	Emissiebronnen in de gebruiksfase vervangende nieuwbouw fase 2.....	20
5.3.4	Emissiebronnen in de gebruiksfase totale woningbouwplan	21
6	Rekenresultaten	22
7	Conclusie	23
8	Bijlagen.....	24

1 Inleiding

Woningbouwplannen (ook kleinschalige woningbouwplannen) kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Het gebruik van woningen (in de gebruiksfase) kan leiden tot een emissie van stikstofoxide (NO_x). Deze emissie kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van het gebruik van gas en het autoverkeer van bewoners en bezoekers van de woning(en). Ook kan sprake zijn van een emissie van de stikstofoxide als gevolg van de bouwwerkzaamheden in de aanlegfase, bijvoorbeeld als gevolg van de aanvoer van bouwmaterialen en grondverzet op de bouwplaats.

In de wijk (Sportlaan/Hastelweg) worden in totaal 73 woningen nieuw gebouwd en 14 woningen gerenoveerd. Voor dit plan wordt een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan worden in dit rapport de stikstofemissies en stikstofdeposities van het totale plan inzichtelijk gemaakt. In dit rapport wordt getoetst of sprake is van (een toename) stikstofdepositie op de omliggende Natura-2000 gebieden.

Factsheet "Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden"

Het ministerie van BZK heeft n.a.v. de recente uitspraak van Raad van State van 29 mei 2019 (zie verdere toelichting in Hoofdstuk 3) een factsheet samengesteld welke als tool gebruikt kan worden voor projecten met woningbouw. De factsheet "Woningbouwplannen" is opgesteld om inzicht te geven in de gevolgen van de uitspraak van 29 mei 2019. In de factsheet is relevante informatie opgenomen voor de afweging van de eventuele gevolgen van stikstofdepositie bij woningbouwprojecten.

In deze voortoets is rekening gehouden met de werkwijze zoals opgenomen in de factsheet (zie bijlage 2).

2 Algemene gegevens

Opdrachtgever	
Naam:	Sint Trudo t.a.v. de heer Chris Huppertz
Adres:	Torenallee 34
Postcode en plaats:	5617 BD Eindhoven
Email:	CHuppertz@trudo.nl

Adviseur/ contactpersoon	
Bedrijf:	Van Empel Inspecties en Advisering
Afdeling	Van Empel Milieu Advies
Contactpersoon	Huub Wilborts
Adres:	Elskensakker 44 Bergeijk
Postadres	Postbus 31, 5570 AA Bergeijk
Telefoonnummer:	+31 (0)88 17 00 100/ +31 (0)6 12 63 46 58
Email:	milieu@vanempelinspecties.com

Gegevens het object	
Adres:	Sportlaan en Hastelweg
Plaats:	Eindhoven

Rapport	
Rapportnummer:	QUO-14640-F3D5T9
Datum:	21 april 2020
Rapporteur:	Ferd van de Ven

3 Rekenmodel

Met de inwerkingtreding van het PAS is het gebruik van het rekenmodel AERIUS Calculator voorgeschreven voor de berekening van de stikstofdepositie. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State het PAS onverbindend verklaard. Ondanks deze uitspraak blijft AERIUS-Calculator een geschikt rekeninstrument voor het bepalen van de stikstofdepositie van activiteiten. In het kader van onderhavige beoordeling zijn AERIUS-berekeningen gemaakt.

Voor het gebruik van de AERIUS Calculator is een praktische instructie voor vergunningverlening opgesteld. Dit betreft de "Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator".

Alle typen emissiebronnen (punten, lijnen en vlakken) van stikstof (NO_x en NH_3) kunnen in AERIUS Calculator ingevoerd worden. AERIUS Calculator heeft ten behoeve van het gebruikersgemak veel voorkomende typen bronnen van diverse sectoren (bijvoorbeeld industrie, landbouw, verkeer en vervoer) gedefinieerd. Daarbij zijn voor diverse bronkenmerken default waarden ingevuld die gebruikt worden als de gebruiker zelf geen aangepaste waarde invoert.

De AERIUS-berekeningen zijn onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan. Voor alle details van voorgenomen veranderingen wordt verwezen naar de overige documenten welke ingediend worden i.v.m. het nieuwe bestemmingsplan.

4 Literatuurgegevens

Voor deze rapportage is gebruik gemaakt van literatuurgegevens uit de volgende rapporten:

- Handleiding AERIUS Calculator (beschikbaar via www.aerius.nl/nl/manuals/calculator);
- Factsheet "Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden" emissiefactoren' RIVM, 22 november 2019;
- Instructie-gegevensinvoer-AERIUS-Calculator-2019;
- Rapport "Addendum default brongegevens Mobiele werktuigen- afwijkende categorieën", RIVM, 2 februari 2015;
- CROW-publicatie 317.

5 Emissies

De relevante emissie, met effect op de vermestende stikstofdepositie zijn NO_x en NH_3 .

NO_x emissie ontstaat bij het verbranden van fossiele brandstoffen. Dit vindt plaats in de aanwezige verbrandingsinstallaties en mobiele voertuigen. Deze emissies worden o.a. veroorzaakt door transport ten behoeve van het aanvoeren van de bouwmaterialen en afvoeren bouw- en slooppafval etc.

In dit onderzoek is de stikstofemissie en -depositie van de volgende situaties inzichtelijk gemaakt:

- Aanlegfase;
- Gebruiksfase.

5.1 Beschrijving project

In de wijk (Sportlaan/Hastelweg) worden in totaal 73 woningen nieuw gebouwd en 14 woningen gerenoveerd. De nieuwbouw is gesplitst in 2 fasen, waarbij in de 1^e fase 29 woningen worden gerealiseerd (blok 1,2,4,5,11). In de 2^e fase worden 44 woningen gerealiseerd (blok 3,6,7,8,12,13,14). Voor dit plan wordt een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan worden in dit rapport de stikstofemissies en stikstofdeposities van het totale plan inzichtelijk gemaakt.

Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat er geen sprake is van significante negatieve gevolgen m.b.t. stikstof.

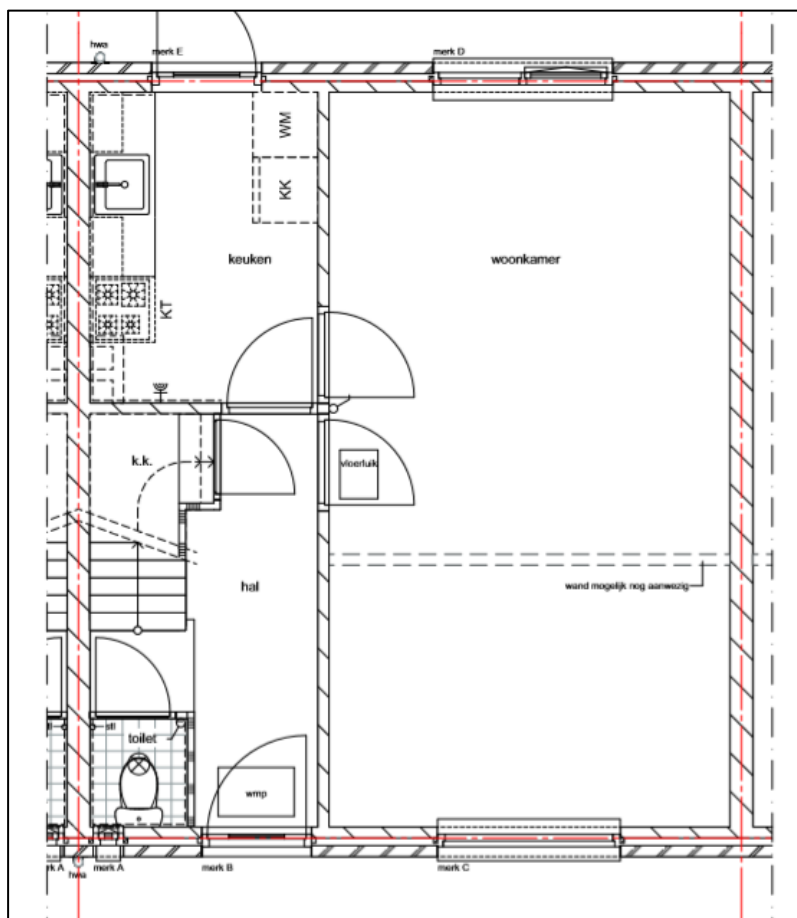
In onderstaande afbeeldingen is het plan verder verduidelijkt.



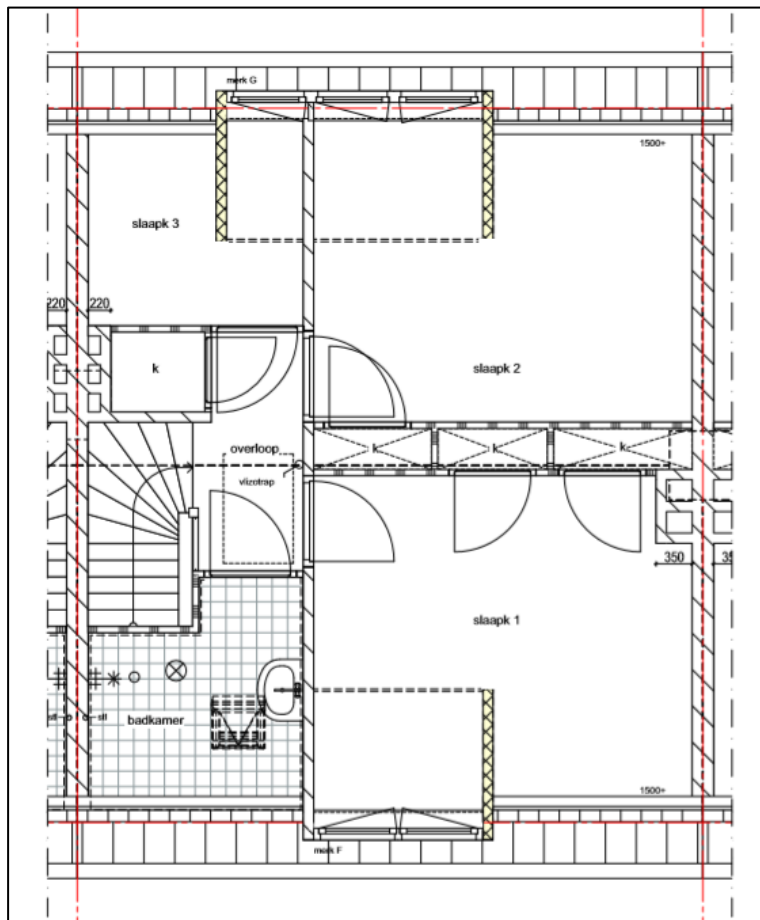
Afbeelding 1: Bestaande situatie woningbouwplan aan de Sportlaan en Hastelweg



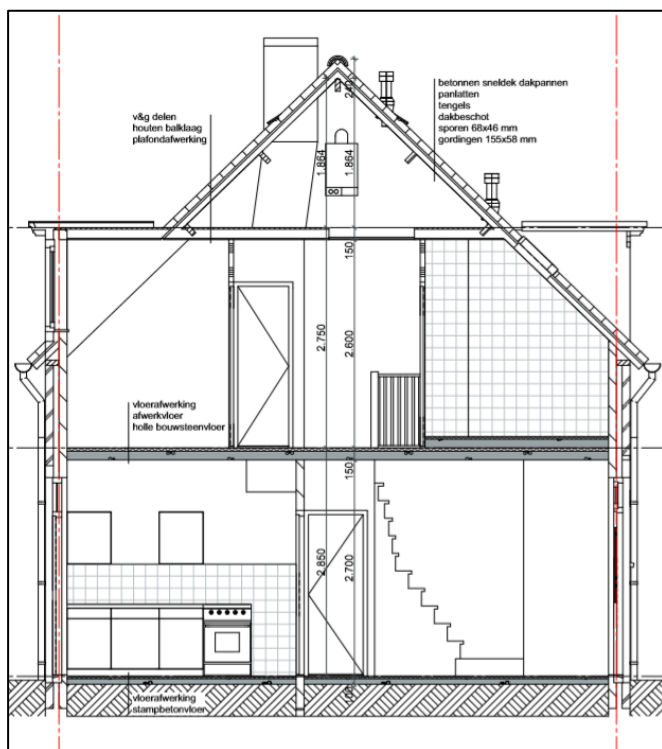
Afbeelding 2: Beoogde situatie gerenoveerde woningen en nieuwbouwwoningen aan de Sportlaan en Hastelweg



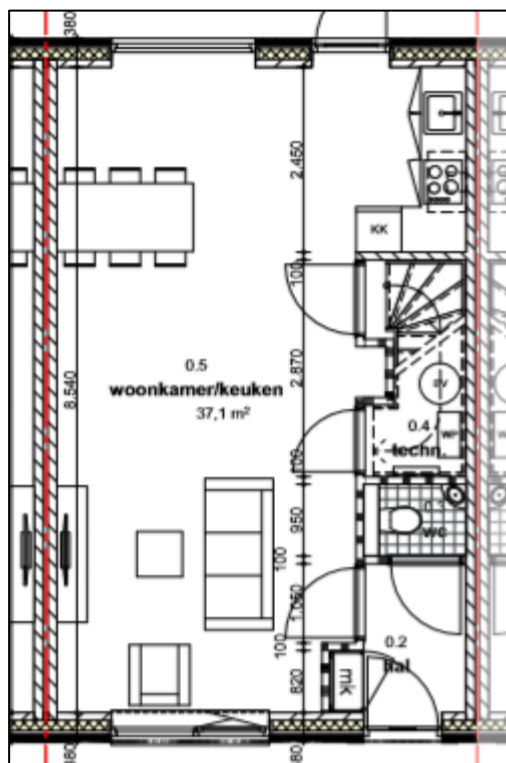
Afbeelding 3: Plattegrond begane grond renovatie



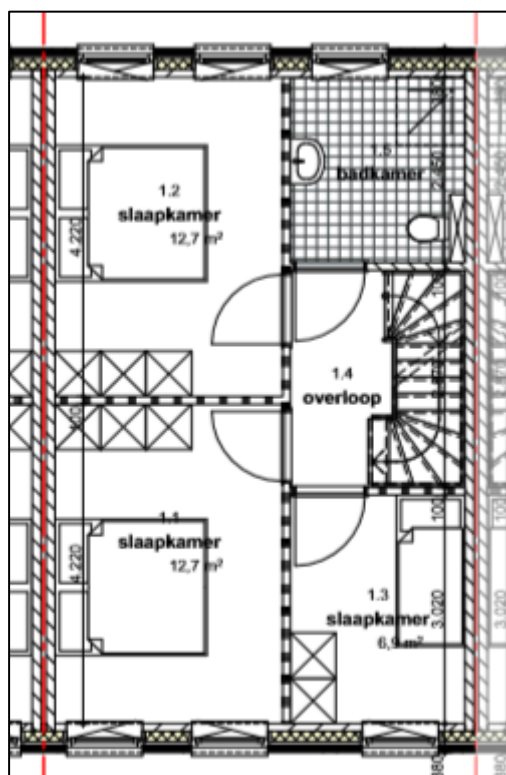
Afbeelding 4: Plattegrond eerste verdieping renovatie



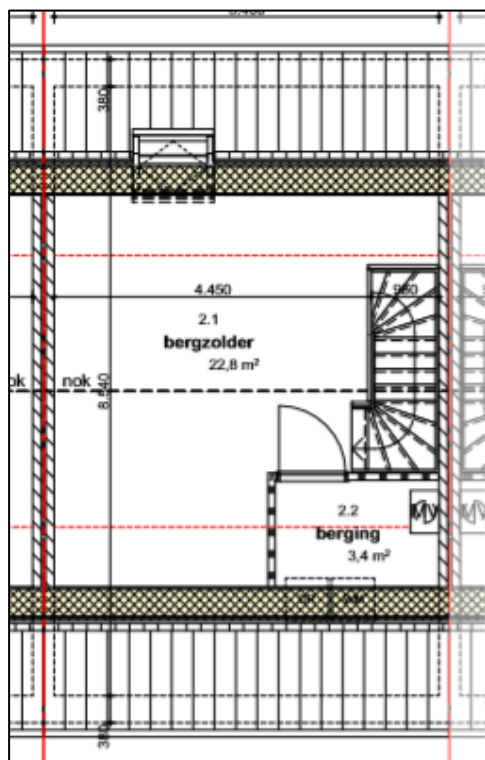
Afbeelding 5: Dwarsdoorsnede woningrenovatie



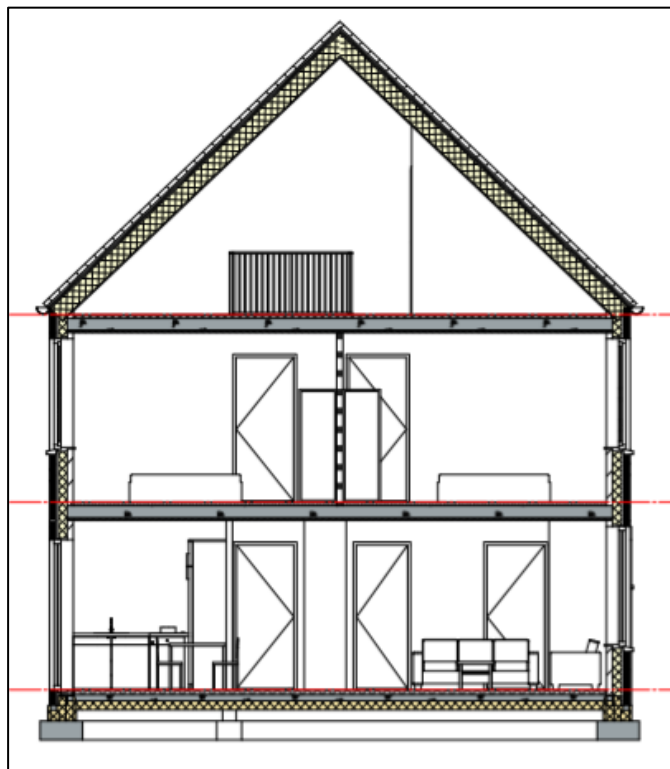
Afbeelding 6: Begane grond nieuwbouwwoning



Afbeelding 7: Eerste verdieping nieuwbouwwoning



Afbeelding 8: Tweede verdieping nieuwbouwwoning



Afbeelding 9: Dwarsdoorsnede nieuwbouwwoning

Voor de detailtekeningen en complete plattegrondtekeningen van de woningen wordt verwezen naar de ingediende stukken voor wat betreft de beoogde bestemmingsplanwijziging.

5.2 Emissiebronnen in de aanlegfase

In de aanlegfase ontstaat stikstofoxide als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Deze emissie wordt o.a. veroorzaakt door de aanvoer van bouwmaterialen en de inzet van machines en werktuigen op de bouwplaats. Per scenario is een inschatting gemaakt van de benodigde inzet van machines en werktuigen (worst-case-scenario).

Voor de aanlegfase van de woningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Totale bouwtijd: 1 jaar
- Werkbare dagen: 200 dagen

Over het algemeen worden de grotere partijen bouwmaterialen aangeleverd m.b.v. vrachtwagens. Dagelijks vinden er ook verkeersbewegingen plaats m.b.v. bestelbussen (al dan niet gecombineerd met aanhanger). Deze bestelbussen worden naast het vervoer van werklui en de benodigde gereedschappen/ machines ook gebruikt voor de aan- en afvoer van materialen (waaronder steiger materiaal, stroomvoorzieningen, mingraver etc.)

Door de voertuigaantallen in AERIUS in te voeren wordt automatisch de emissie bepaald.

Voor de emissie vanuit de mobiele werktuigen is een inschatting gemaakt aan de hand van het RIVM-rapport "Addendum default brongegevens Mobiele werktuigen- afwijkende categorieën".

Type werktuig	Brandstof	Vermogen (KW)	Belasting (%)	NO _x emissiefactor (gram/kWh)
Graafmachines 200 kW, bouwjaar vanaf 2015	Diesel	200	60	0,3
Graafmachines 60 kW, bouwjaar vanaf 2015	Diesel	60	60	0,3
Betonstorters 200 kW, bouwjaar vanaf 2011	Diesel	200	50	3,6
Hijskranen 200 kW, bouwjaar vanaf 2015	Diesel	200	50	0,4
Laadschoppen 50 kW, bouwjaar vanaf 2015	Diesel	50	60	0,4
Ruw terrein hefrucks 60 kW, bouwjaar vanaf 2015	Diesel	60	60	0,4
Trilplaten/stampers 10 kW, bouwjaar vanaf 2008	Benzine	10	40	3,35

Tabel 1: Defaultwaarden RIVM (opgenomen in AERIUS), voor alle scenario's

5.2.1 Emissiebronnen in de aanlegfase renovatie seniorenwoningen

Verkeersbewegingen door bouwverkeer in aanlegfase

Voor deze fase is een realistische inschatting gemaakt van het aantal voertuigen voor de aanvoer van bouwmaterialen en afvoer van bouwafval end.

Zwaar verkeer:

Tijdens het bouwen zijn de volgende zware voertuigen benodigd:

- 2 Minigravers t.b.v. slopen/breken en grondwerk;
- 2 Minilaadschoppen t.b.v. slopen en afvoeren afval;
- 18 Vrachtwagens afvoer van puin en overig sloopafval;
- 16 betonstorters storten van fundering en dekvloeren;
- 6 betonpompen verpompen beton voor funderingen en vloeren;
- 2 Vrachtwagens aanvoer stenen;
- 8 Vrachtwagens kozijnen, deuren en ramen;
- 8 Vrachtwagens isolatie dakplaten;
- 4 Vrachtwagens isolatie;
- 1 Vrachtwagens metselmortel;
- 4 Vrachtwagens sanitaire inrichting;
- 4 Vrachtwagens keukeninrichting;
- 6 Vrachtwagens overige bouwmaterialen;
- 6 Vrachtwagens bouwhekken, steigermateriaal, bouwketen, etc.;
- 4 Vrachtwagens aan- en afvoer machines;
- 2 Hijskranen t.b.v. leggen dakplaten;
- 1 Verreiker t.b.v. allerlei hand- en spandiensten;
- 2 Trilplaten t.b.v. aandrukken ondergrond.

Middelzwaar verkeer;

- Bestelauto 10 stuks per dag, (al dan niet met aanhanger)

Licht verkeer;

- Auto 10 stuks per dag.

In AERIUS-Calculator wordt rekening gehouden met een weekdaggemiddelde voor het aantal voertuigen voor aan- en afvoer. De getal invoer m.b.t. het aantal voertuigen kan niet met decimalen ingevoerd worden (alleen met hele getallen). Het aantal voertuigen is derhalve afgerond naar boven. In de aanlegfase zijn er gemiddeld per dag de volgende voertuigen aanwezig;

- 1 vrachtwagen;
- 20 bestelbussen/personenauto's (50% lichtverkeer en 50% middelzwaar).

De invoer in AERIUS is gericht is op het aantal vervoersbewegingen. Dit betekent dat als een weg met heen- en teruggaand verkeer wordt gemodelleerd, het aantal bezoeken verdubbeld moet worden om het aantal vervoersbewegingen te verkrijgen.

In AERIUS is voor de aanlegfase derhalve het volgende ingevoerd:

- 2 zware voertuigen (vrachtwagens/betonstorters etc.);
- 20 middelzware voertuigen (bestelbussen);
- 20 lichte voertuigen (personenauto's).

Aantal voertuigen totaal	Lichte motorvoertuigen	Middelzware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
42	20	20	2

Tabel 2: verdeling aantal voertuigen op basis van weekdaggemiddelde (worst-case) renovatie

Emissie stationair draaiende vrachtwagens/ betonstorters/graafmachine

In verband met de bouwactiviteiten in de aanlegfase is rekening gehouden met (worst-case):

- 100 uur stationair draaien van minigravers;
- 100 uur stationair draaien van minilaadschoppen;
- 12 uur stationair draaien van betonstorters en betonpompen;
- 35 uur stationair draaien van vrachtwagens tijdens laden en lossen;
- 30 uur stationair draaien van een mobiele hijskraan
- 80 uur stationair draaien van een ruw terrein heftruck (verreiker);
- 45 uur stationair draaien van een trilplaat;

5.2.2 Emissiebronnen in de aanlegfase vervangende nieuwbouw fase 1

Verkeersbewegingen door bouwverkeer in aanlegfase

Voor deze fase is een realistische inschatting gemaakt van het aantal voertuigen voor de aanvoer van bouwmaterialen en afvoer van bouwafval end.

Zwaar verkeer:

Tijdens het bouwen zijn de volgende zware voertuigen benodigd:

- 4 Graafmachines t.b.v. slopen en inrichten bouwkavels;
- 130 Vrachtwagens afvoer van puin en overig sloopafval;
- 35 Vrachtwagens af- en aanvoer grond en zand;
- 35 Betonstorters storten van fundering en dekvloeren;
- 8 Betonpompen verpompen beton voor funderingen en vloeren;
- 53 Vrachtwagens breedplaatvloerdelen;
- 20 Vrachtwagens aanvoer stenen;
- 15 Vrachtwagens kozijnen, deuren en ramen;
- 20 Vrachtwagens geïsoleerde dakplaten;
- 5 Vrachtwagens dakbedekking;
- 5 Vrachtwagens isolatie;
- 12 Vrachtwagens metselmortel;
- 10 Vrachtwagens sanitaire inrichting;
- 10 Vrachtwagens keukeninrichting;
- 15 Vrachtwagens overige bouwmaterialen;
- 10 Vrachtwagens bouwhekken, steigermateriaal, bouwketen, etc.;
- 10 Vrachtwagens aan- en afvoer machines;
- 10 Hijskranen t.b.v. leggen vloerdelen en dakplaten;

- 4 Minigravers t.b.v. grondwerk, etc.;
- 4 Verreiker t.b.v. allerlei hand- en spandiensten;
- 4 Trilplaten t.b.v. aandrukken ondergrond.

Middelzwaar verkeer;

- Bestelauto 10 stuks per dag, (al dan niet met aanhanger)

Licht verkeer;

- Auto 10 stuks per dag.

In AERIUS-Calculator wordt rekening gehouden met een weekdaggemiddelde voor het aantal voertuigen voor aan- en afvoer. De getal invoer m.b.t. het aantal voertuigen kan niet met decimalen ingevoerd worden (alleen met hele getallen). Het aantal voertuigen is derhalve afgerond naar boven. In de aanlegfase zijn er gemiddeld per dag de volgende voertuigen aanwezig;

- 2 vrachtwagens;
- 20 bestelbussen/personenauto's (50% lichtverkeer en 50% middelzwaar).

De invoer in AERIUS is gericht is op het aantal vervoersbewegingen. Dit betekent dat als een weg met heen- en teruggaand verkeer wordt gemodelleerd, het aantal bezoeken verdubbeld moet worden om het aantal vervoersbewegingen te verkrijgen.

In AERIUS is voor de aanlegfase derhalve het volgende ingevoerd:

- 4 zware voertuigen (vrachtwagens/betonstorters etc.);
- 20 middelzware voertuigen (bestelbussen);
- 20 lichte voertuigen (personenauto's).

Aantal voertuigen totaal	Lichte motorvoertuigen	Middelzware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
44	20	20	4

Tabel 3: Verdeling aantal voertuigen op basis van weekdaggemiddelde (worst-case) fase 1

Emissie stationair draaiende vrachtwagens/ betonstorters/graafmachine

In verband met de bouwactiviteiten in de aanlegfase is rekening gehouden met (worst-case):

- 232 uur stationair draaien van graafmachines;
- 25 uur stationair draaien van betonstorters en betonpompen;
- 150 uur stationair draaien van vrachtwagens tijdens laden en lossen;
- 174 uur stationair draaien van een mobiele hijskraan
- 150 uur stationair draaien van een ruw terrein heftruck (verreiker);
- 150 uur stationair draaien van een minigraver;
- 125 uur stationair draaien van een trilplaat;

5.2.3 Emissiebronnen in de aanlegfase vervangende nieuwbouw fase 2

Verkeersbewegingen door bouwverkeer in aanlegfase

Voor deze fase is een realistische inschatting gemaakt van het aantal voertuigen voor de aanvoer van bouwmaterialen en afvoer van bouwafval end.

Zwaar verkeer:

Tijdens het bouwen zijn de volgende zware voertuigen benodigd:

- 4 Graafmachines t.b.v. slopen en inrichten bouwkavels;
- 195 Vrachtwagens afvoer van puin en overig sloopafval;
- 50 Vrachtwagens af- en aanvoer grond en zand;
- 52 Betonstorters storten van fundering en dekvloeren;
- 8 Betonpompen verpompen beton voor funderingen en vloeren;
- 80 Vrachtwagens breedplaatvloerdelen;
- 30 Vrachtwagens aanvoer stenen;
- 23 Vrachtwagens kozijnen, deuren en ramen;
- 30 Vrachtwagens geïsoleerde dakplaten;
- 8 Vrachtwagens dakbedekking;
- 8 Vrachtwagens isolatie;
- 20 Vrachtwagens metselmortel;
- 15 Vrachtwagens sanitaire inrichting;
- 15 Vrachtwagens keukeninrichting;
- 23 Vrachtwagens overige bouwmaterialen;
- 15 Vrachtwagens bouwhekken, steigermateriaal, bouwketen, etc.;
- 15 Vrachtwagens aan- en afvoer machines;
- 10 Hijskranen t.b.v. leggen vloerdelen en dakplaten;
- 4 Minigravers t.b.v. grondwerk, etc.;
- 4 Verreiker t.b.v. allerlei hand- en spandiensten;
- 4 Trilplaten t.b.v. aandrukken ondergrond.

Middelzwaar verkeer;

- Bestelauto 10 stuks per dag, (al dan niet met aanhanger)

Licht verkeer;

- Auto 10 stuks per dag.

In AERIUS-Calculator wordt rekening gehouden met een weekdaggemiddelde voor het aantal voertuigen voor aan- en afvoer. De getal invoer m.b.t. het aantal voertuigen kan niet met decimalen ingevoerd worden (alleen met hele getallen). Het aantal voertuigen is derhalve afgerond naar boven. In de aanlegfase zijn er gemiddeld per dag de volgende voertuigen aanwezig;

- 3 vrachtwagens;
- 20 bestelbussen/personenauto's (50% lichtverkeer en 50% middelzwaar).

De invoer in AERIUS is gericht is op het aantal vervoersbewegingen. Dit betekent dat als een weg

met heen- en teruggaand verkeer wordt gemodelleerd, het aantal bezoeken verdubbeld moet worden om het aantal vervoersbewegingen te verkrijgen.

In AERIUS is voor de aanlegfase derhalve het volgende ingevoerd:

- 6 zware voertuigen (vrachtwagens/betonstorters etc.);
- 20 middelzware voertuigen (bestelbussen);
- 20 lichte voertuigen (personenauto's).

Aantal voertuigen totaal	Lichte motorvoertuigen	Middelzware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
46	20	20	6

Tabel 4: Verdeling aantal voertuigen op basis van weekdaggemiddelde (worst-case) fase 2

Emissie stationair draaiende vrachtwagens/ betonstorters/graafmachine

In verband met de bouwactiviteiten in de aanlegfase is rekening gehouden met (worst-case):

- 350 uur stationair draaien van graafmachines;
- 35 uur stationair draaien van betonstorters en betonpompen;
- 230 uur stationair draaien van vrachtwagens tijdens laden en lossen;
- 260 uur stationair draaien van een mobiele hijskraan
- 230 uur stationair draaien van een ruw terrein heftruck (verreiker);
- 230 uur stationair draaien van een minigraver;
- 190 uur stationair draaien van een trilplaat.

5.2.4 Emissiebronnen in de aanlegfase totale woningbouwplan

Voor de aanlegfase van het gehele plan is de Nox emissie van alle bronnen zoals beschreven in paragraaf 5.2.1 t/m 5.2.3 opgesomd.

In onderstaande tabel zijn alle draaiuren per type werktuig samengevat.

Type werktuig	Uren tijdens renovatie	Uren tijdens fase 1	Uren tijdens fase 2	Uren totale woningbouwplan
Graafmachines 200 kW, bouwjaar vanaf 2015	0	232	350	582
Graafmachines 60 kW, bouwjaar vanaf 2015	100	150	230	380
Betonstorters 200 kW, bouwjaar vanaf 2011	47	175	265	487
Hijskranen 200 kW, bouwjaar vanaf 2015	30	174	260	464
Laadschoppen 50 kW, bouwjaar vanaf 2015	100	0	0	100
Ruw terrein heftrucks 60 kW, bouwjaar vanaf 2015	80	150	230	460
Trilplaten/stampers 10 kW, bouwjaar vanaf 2008	45	125	190	360

Tabel 5: uren per werktuig per onderdeel bouwplan en totaaluren

Emissie graafmachine

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van graafmachine 200 KW, bouwjaar vanaf 2015, met een gemiddelde belasting van 60% van het vermogen en een emissie 0,3 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de graafmachine is als volgt: $(200 \text{ KW} \times 0,6 \times 0,3 =)$ 36 gram per uur. Bij 582 draaiuren is de emissie derhalve **20,95 kg NO_x**

Emissie vrachtwagens/betonstorters

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van betonstorters 200 KW, bouwjaar vanaf 2011, met een gemiddelde belasting van 50% van het vermogen en een emissie 3,6 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van vrachtwagens en betonstorters is als volgt: $(200 \text{ KW} \times 0,5 \times 3,6 =)$ 360 gram per uur. Bij 487 draaiuren is de emissie derhalve **175,32 kg NO_x**

Emissie graafmachine/minigraver

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van graafmachine 60 KW, bouwjaar vanaf 2015, met een gemiddelde belasting van 60% van het vermogen en een emissie 0,3 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de graafmachine is als volgt: $(60 \text{ KW} \times 0,6 \times 0,3 =)$ 10,8 gram per uur. Bij 380 draaiuren is de emissie derhalve **4,10 kg NO_x**

Emissie hijskraan

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van hijskraan 200 KW, bouwjaar vanaf 2015, met een gemiddelde belasting van 50% van het vermogen en een emissie 0,4 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de hijskraan is als volgt: $(200 \text{ KW} \times 0,5 \times 0,4 =)$ 40 gram per uur. Bij 464 draaiuren is de emissie derhalve **18,56 kg NO_x**

Emissie laadschop

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van laadschop 50 KW, bouwjaar vanaf 2015, met een gemiddelde belasting van 60% van het vermogen en een emissie 0,4 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de laadschop is als volgt: $(50 \text{ KW} \times 0,6 \times 0,4 =)$ 12 gram per uur. Bij 100 draaiuren is de emissie derhalve **1,20 kg NO_x**

Emissie ruw terrein heftruck/ verreiker

Voor de emissieschatting van de verreiker is aangesloten bij de emissie van ruw terrein heftruck 60 KW, bouwjaar vanaf 2015, met een gemiddelde belasting van 60% van het vermogen en een emissie 0,40 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de ruw terrein heftruck is als volgt: $(60 \text{ KW} \times 0,6 \times 0,4 =)$ 14,4 gram per uur. Bij 460 draaiuren is de emissie derhalve **6,62 kg NO_x**

Emissie trilplaat

Voor de emissieschatting is aangesloten bij de emissie van trilplaat 10 KW, bouwjaar vanaf 2008, met een gemiddelde belasting van 40% van het vermogen en een emissie 3,35 gram/KWh. De NO_x -emissie afkomstig van de trilplaat is als volgt: $(10 \text{ KW} \times 0,4 \times 3,35 =)$ 13,4 gram per uur. Bij 360 draaiuren is de emissie derhalve **4,82 kg NO_x**

Emissie vanuit verkeer aantrekkende werking

De gegevens uit onderstaande tabel geven het totale aantal vervoersbewegingen weer van en naar het projectgebied "Sportlaan en Hastelweg" te Eindhoven.

Deel woningbouwplan	Aantal voertuigen totaal	Lichte motorvoertuigen	Middelzware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
Renovatie fase	42	20	20	2
Fase 1	44	20	20	4
Fase 2	46	20	20	6
Totaal aantal	132	60	60	12

Tabel 6: Verdeling aantal voertuigen op basis van weekdaggemiddelde (worst-case) totale woningbouwplan

5.3 Emissiebronnen in de gebruiksfase

Voor de emissie van Nox in de gebruiksfase is de Nox-emissie vanuit de woningen relevant en de emissie vanuit de verkeer aantrekkende werking

Emissie vanuit de woningen in de gebruiksfase

Voor bronnen in de sector wonen en werken is er vaak geen specifieke informatie beschikbaar over de uitstoothoogte en de warmte-emissie, waardoor het nodig is gebruik te maken van de default kengetallen. Aangezien bij dit project de emissies voor wonen niet bekend zijn wordt gebruik gemaakt van de kengetallen uit de factsheet 'Ruimtelijke plannen – emissiefactoren' op de AERIUS-website (www.aerius.nl/nl/factsheets/ruimtelijke-plannen-emissiefactoren) ¹.

Deze kengetallen zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het College Bescherming persoonsgegevens (CBP).

		NO _x in kg/jaar
Consumenten		
Nieuwbouw	Appartement	1,11
	Tussenwoning	1,55
	Hoekwoning	1,83
	2-onder-één-kap	2,17
	Vrijstaande woning	3,03

Tabel 7: emissiekengetallen factsheet "Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden"

Emissie vanuit de verkeer aantrekkende werking in de gebruiksfase:

Projecten kunnen leiden tot extra verkeer en vervoer (wegverkeer) van en naar het projectgebied. Wanneer verkeer- en vervoersbewegingen van en naar het projectgebied worden meegenomen als emissiebron, dan moet vervolgens bepaald worden tot welke afstand deze moeten worden meegenomen in het onderzoek. Hier zijn in de praktijk geen harde criteria voor. Er dient in alle gevallen een onderbouwde afweging gemaakt te worden tot waar het verkeer meegenomen wordt. 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. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn

¹ In de toelichting van de factsheet wordt vermeld dat de groene waarden gebruikt kunnen worden voor de AERIUS-berekening. Derhalve zijn de groene waarden m.b.t. NO_x/kg/jaar aangehouden in deze toetsing

snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. In de berekening is de rijlijn meegenomen tot en met de rotonde (zie afbeelding 3 en 4 verderop in de rapportage). Er is voor gekozen om 50% in noordelijke richting te laten gaan en 50% in zuidelijke richting hun weg te laten vervolgen.

Het extra verkeer is berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen.

Voor het projectgebied is de stedelijke zone "schil centrum" gehanteerd.

In de kerncijfers wordt een uitsplitsing gemaakt tussen diverse woningtypen. Elk woningtype genereert namelijk een ander aantal voertuigen per weekdagemaal.

In tabel 5 zijn de verschillende kengetallen voor verkeersgeneratie weergegeven.

Woningtype	Minimaal CROW-kengetal	Maximaal CROW-kengetal	Gemiddeld CROW-kengetal
Tussen/hoekwoning	6,9	7,7	7,3
Twee-onder-één-kap (koop)	7,3	8,1	7,7
Etage duur (huur)	5,5	6,3	5,9
Vrijstaande woning (koop)	7,7	8,5	8,1
Sociale woning (huur)	5,0	5,8	5,4

Tabel 8: CROW-kengetallen per woningtype (voor alle scenario's)

Voor het plan is per scenario een ruime rijlijn opgenomen (inclusief de verkeer aantrekkende werking op de openbare weg). Door de voertuigaantallen in AERIUS in te voeren wordt automatisch de emissie bepaald.

5.3.1 Emissiebronnen in de gebruiksfase renovatie seniorenwoningen

Emissie vanuit de nieuwe woning

Ter plaatse van het projectgebied worden 14 woningen gerenoveerd woningen gerealiseerd.

Deze woningen na de renovatie aardgasloos. Ondanks de verwachting dat de woningen geen emissie NO_x veroorzaakt wordt in dit onderzoek rekening gehouden met de kengetallen die zijn opgenomen in de factsheet. In dit geval wordt aangesloten bij de emissiekengetallen voor type "Nieuwbouwwoningen"².

² De Wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) en bouwbesluit stuurt erop aan dat nieuwbouwwoningen per 1 juli 2018 aardgasloos gerealiseerd moeten worden. De wetgeving biedt wel ruimte aan het college van B&W om bij zwaarwegende redenen van algemeen belang uitzonderingen te maken en toch in een gasaansluiting te voorzien (het "Nee, tenzij"-principe). Naast aardgas zou t.b.v. de verwarming van nieuwbouwwoningen ook andere brandstoffen toegepast kunnen worden zoals bijvoorbeeld houtpellet- of biomassakachel. Volledigheidshalve wordt derhalve rekening gehouden met de standaard emissiegetallen uit de factsheet (worst-case).

De totale emissie vanuit de 14 woningen is als volgt:

	NO _x in kg/jaar
Consumenten	
10 Tussenwoningen en 4 hoekwoningen	22,82

Tabel 9: emissie beoogde situatie

Het verkeer is berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen.

Woningtype	Gemiddeld CROW-kengetal	Aantal woningen	Aantal extra bewegingen
Tussen/hoekwoning	7,3	14	102,2

Tabel 10: berekening aantal bewegingen

5.3.2 Emissiebronnen in de gebruiksfase vervangende nieuwbouw fase 1

Emissie vanuit de nieuwe woningen

Ter plaatse van het projectgebied worden 29 nieuwe woningen gerealiseerd.

Deze woningen worden aardgasloos gebouwd. Ondanks de verwachting dat de woningen geen emissie NO_x veroorzaakt wordt in dit onderzoek rekening gehouden met de kengetallen die zijn opgenomen in de factsheet. In dit geval wordt aangesloten bij de emissiekengetallen voor type "Nieuwbouwwoningen"².

De totale emissie vanuit de 29 woningen is als volgt:

	NO _x in kg/jaar
Consumenten	
21 Tussenwoning en 8 hoekwoningen	47,19

Tabel 11: Emissie beoogde situatie

Het verkeer is berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen.

Woningtype	Gemiddeld CROW-kengetal	Aantal woningen	Aantal extra bewegingen
Tussenwoning en hoekwoning	7,3	29	211,7

Tabel 12: Berekening aantal bewegingen

5.3.3 Emissiebronnen in de gebruiksfase vervangende nieuwbouw fase 2

Emissie vanuit de nieuwe woning

Ter plaatse van het projectgebied worden 44 nieuwe woningen gerealiseerd.

Deze woningen worden aardgasloos gebouwd. Ondanks de verwachting dat de woningen geen emissie NO_x veroorzaakt wordt in dit onderzoek rekening gehouden met de kengetallen die zijn opgenomen in de factsheet. In dit geval wordt aangesloten bij de emissiekengetallen voor type "Nieuwbouwwoningen"².

De totale emissie vanuit de 44 woningen is als volgt:

		NO _x in kg/jaar
Consumenten		
	30 Tussenwoning en 14 hoekwoningen	72,12

Tabel 13: Emissie beoogde situatie

Het extra verkeer is berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen.

Woningtype	Gemiddeld CROW-kengetal	Aantal woningen	Aantal extra bewegingen
Tussenwoning en hoekwoning	7,3	44	321,2

Tabel 14: Berekening aantal bewegingen

5.3.4 Emissiebronnen in de gebruiksfase totale woningbouwplan

Voor de gebruiksfase van het gehele plan is de Nox emissie van alle bronnen zoals beschreven in paragraaf 5.3.1 t/m 5.3.3 opgesomd.

De volgende Nox-emissie is berekend:

Consumenten	Aantal en type woning	NO _x -emissie in kg/jaar
	10 tussenwoningen en 4 hoekwoningen	22,82
	21 tussenwoningen en 8 hoekwoningen	47,19
	30 tussenwoningen en 14 hoekwoningen	72,12
Totale emissie		142,13 kg

Tabel 15: Totale emissie (worst-case) woningbouwplan Sportlaan en Hastelweg

Het verkeer is berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen.

Woningtype	Gemiddeld CROW-kengetal	Aantal woningen	Aantal extra bewegingen
Tussenwoning en hoekwoning	7,3	14	102,2
Tussenwoning en hoekwoning	7,3	29	211,7
Tussenwoning en hoekwoning	7,3	44	321,2
		Totaal aantal bewegingen	635,1

Tabel 16: Berekening totaal aantal verkeersbewegingen

6 Rekenresultaten

Voor onderhavige berekeningen is gebruik gemaakt van de meest recente versie van AERIUS-Calculator (beschikbaar via <https://www.aerius.nl/nl>).

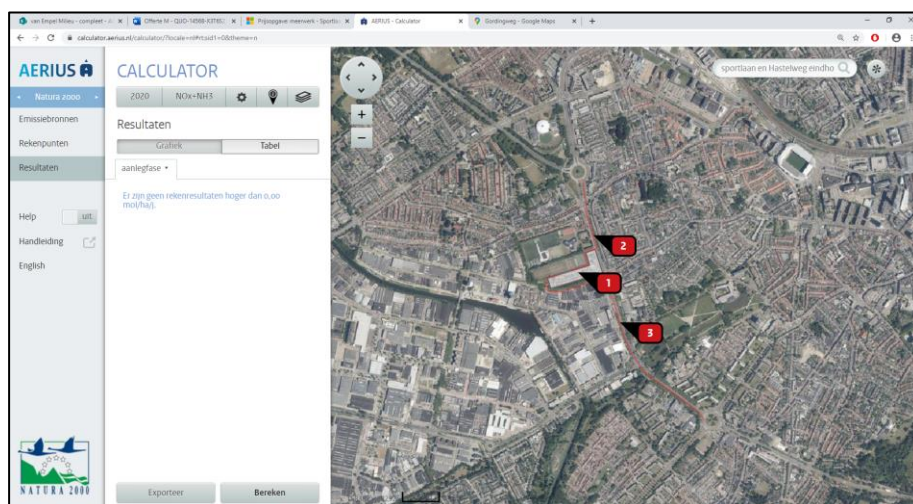
Via de module is het mogelijk om pdf-bestanden te genereren vanuit AERIUS-Calculator.

Deze Pdf-bestanden zijn onderdeel van deze rapportage en worden gelijktijdig met dit rapport aangeboden.

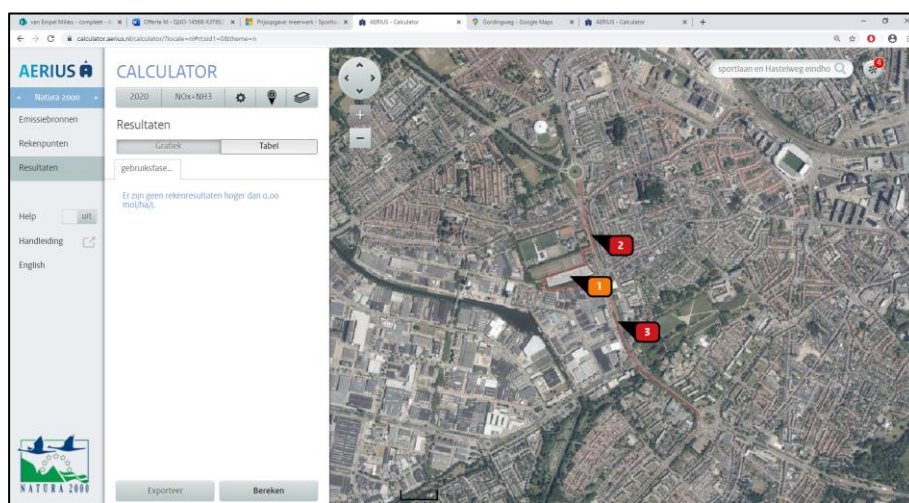
Tegelijkertijd bij het aanbieden van deze rapportage worden derhalve de Pdf-bestanden digitaal aangeboden.

De Pdf-bestanden van de volgende berekeningen zijn digitaal toegevoegd (bijlage 1):

- Aanlegfase: AERIUS_bijlage_20200420093153_RvHG1TUcwEoH;
- Gebruiksfase: AERIUS_bijlage_20200417152843_RaUZRcYgZoX1.



Afbeelding 3: rekenresultaten aanlegfase



Afbeelding 4: rekenresultaten gebruiksfase

7 Conclusie

Uit de rekenresultaten blijkt dat de gewenste ontwikkeling in zowel de aanlegfase en de gebruiksfase niet leidt tot nadelige effecten van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden. In beide situaties bedraagt de stikstofdepositie 0,00 mol/ha.³

Hiermee kan worden geconcludeerd dat de beoogde situatie in de aanlegfase en de gebruiksfase, geen significant nadelige gevolgen met betrekking tot het aspect verzuring op Natura-2000 gebieden veroorzaakt. Conform de factsheet "Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden" is er geen passende beoordeling noodzakelijk.

³ In dit onderzoek is een realistisch opgave gemaakt van de inzet van werktuigen en machines tijdens de aanlegfase van het beoogde plan. De exacte details van de inzet van machines en werktuigen is niet bekend en kan afwijken van deze uitgangspunten. Voor onderhavig plangebied bedraagt het emissieplafond 333 kg NO_x/ jaar om onder de drempelwaarde van 0,00 mol N/ha/jaar te blijven. Door de aanlegfase te faseren over een langere periode (langer dan één jaar) of door wijzigingen t.a.v. werktuigen /machines (voor wat betreft type, vermogen, aantal draaiuren en bouwjaar) kan de NO_x-emissie variëren. Zolang deze wijzigingen binnen het emissieplafond van 333 kg NO_x/ jaar blijven is er geen toestemming in het kader van de Wet natuurbescherming vereist.

8 Bijlagen

De volgende bijlagen zijn toegevoegd:

Bijlage	Naam
1	Pdf-bestanden (digitaal per e-mail)
2	Factsheet "Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden"

Bijlage 1:
PDF-bestanden uitvoer AERIUS-Calculator (digitaal aangeleverd)

Bijlage 2:

Factsheet “Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden”



Versie 22 november 2019

Deze Factsheet wordt regelmatig ge-update. We vinden het belangrijk de informatie die nu beschikbaar is snel te delen. Wij streven naar correcte en actuele informatie op deze site, maar kunnen niet garanderen dat de informatie juist is op het moment waarop zij wordt ontvangen, of dat de informatie na verloop van tijd nog steeds juist is. Daarom kunt u aan de informatie op deze pagina's geen rechten ontleen

De meest up-to-date versie is steeds te vinden op www.woningmarktbeleid.nl.

Factsheet Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden

Inleiding

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Raad van State) heeft op 29 mei 2019 (zie: ABRvS 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1603](#) en [ECLI:NL:RVS:2019:1604](#)) beslist dat het Programma Aanpak Stikstof (hierna: 'PAS') niet gebruikt mag worden als basis om toestemming te verlenen voor activiteiten die leiden tot een stikstoftoename ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van (dier)soorten (hierna gemakshalve gezamenlijk aangeduid als: 'beschermde habitats') in Natura 2000-gebieden.

Deze beslissing heeft consequenties voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, de aanleg van vaar-, spoor-, en rijwegen, de bouw van nieuwe bedrijven en agrarische activiteiten die kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden.

Doordat het PAS niet meer gebruikt mag worden als basis voor toestemmingverlening voor activiteiten die kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie, is het een stuk ingewikkelder geworden om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en te realiseren die leiden tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden.

Complicerende factor hierbij is dat stikstof tot op grote(re) afstand van de bron neerslaat en er [118 Natura 2000-gebieden](#) met (overbelaste) stikstofgevoelige habitats verspreid over Nederland liggen.

Nu het PAS niet meer als basis voor toestemmingverlening kan worden gebruikt, is voor veel ruimtelijke ontwikkelingen, ook op grote afstand van Natura 2000-gebieden, sinds 29 mei 2019 weer toestemming op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) vereist. Dit kan via het 'aanhaken', dat wil zeggen als onderdeel van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (hierna: Wabo) of via een aparte vergunning op grond van de Wnb (hierna: natuurvergunning). Gedeputeerde Staten (en in een aantal gevallen het ministerie van LNV) zijn het bevoegde gezag voor deze natuurvergunning. Zij dienen te beoordelen of voor een project een natuurvergunning is vereist. Voor bestemmingsplannen geldt weliswaar geen natuurvergunningsplicht, maar er geldt wel dat zij net zoals projecten aan de eisen van de Wnb moeten voldoen. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet daarom beoordeeld worden of de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen significant negatieve effecten zouden kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied. Onder omstandigheden (als er sprake is van

een kans op significant negatieve effecten ter plaatse van een Natura 2000-gebied) moet er een passende beoordeling (en als gevolg daarvan voor plannen ook een milieueffectrapportage) worden gemaakt. Sinds 29 mei 2019 mag de generieke passende beoordeling die ten grondslag lag aan het PAS, niet meer gebruikt worden.

In deze factsheet wordt ingezoomd op de gevolgen van de uitspraken van 29 mei 2019 voor woningbouwontwikkelingen.

Via onderstaande links kan de lezer direct doorklikken naar de voor hem of haar relevante informatie.

- [Wat hield het PAS ook alweer in?](#)
- [Voor welke activiteiten bood het PAS een kader voor toestemmingverlening?](#)
- [Essentie van de uitspraken van de Raad van State van 29 mei 2019](#)
- [Wat zijn de eerste concrete gevolgen van de uitspraken van 29 mei 2019?](#)
- [Kunnen woningbouwplannen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van een Natura 2000-gebied?](#)
- [Wij zijn bezig met de voorbereiding van een bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt. Hoe moeten wij rekening houden met de stikstofgevolgen van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen?](#)
- [Uit de voortoets blijkt dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Hebben wij daarmee voldaan aan onze onderzoeksverplichtingen en kunnen wij overgaan tot vaststelling van het bestemmingsplan?](#)
- [Uit de voortoets blijkt dat de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouw significant negatieve effecten kan hebben op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Wat zijn daarvan de consequenties?](#)
- [Uit de passende beoordeling blijkt dat significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet kunnen worden voorkomen. Wat moeten wij doen? Er ligt een onherroepelijk bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt. Moeten wij c.q. de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen rekening houden met de stikstofgevolgen van het bouwplan?](#)
- [Kan de natuurvergunning onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunning voor het bouwen van één of meer woningen?](#)
- [Onder vigeur van het PAS-beoordelingskader is er een natuurvergunning verleend. Hebben de uitspraken van de Raad van State van 29 mei 2019 gevolgen voor de geldigheid van deze natuurvergunning?](#)
- [Onder vigeur van het PAS-beoordelingskader is een natuurvergunning verleend. Deze is inmiddels onherroepelijk. Kunnen wij deze één-op-één inpassen in het bestemmingsplan?](#)
- [Kunnen wij voor stikstofberekeningen voor bestemmingsplannen en/of natuurvergunningen nog wel gebruik maken van het rekenprogramma AERIUS Calculator?](#)

- [Is er een drempelwaarde voor de toename van de stikstofdepositie of een afstand tot een Natura 2000-gebied die gebruikt kan worden als motivering dat er geen significant negatieve gevolgen zijn te verwachten van woningbouwontwikkeling?](#)
- [Wat staat in het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, "Niet alles kan"?](#)
- [Wat schrijft minister Schouten van LNV in haar brief van 4 oktober 2019?](#)
- [Minister Schouten van LNV schrijft dat toestemmingsverlening via intern salderen weer kan starten per 11 oktober 2019. Wat betekent dat?](#)
- [Wat schrijft minister Schouten van LNV in haar brief van 13 november 2019?](#)
- [Wat betekent extern salderen?](#)
- [Wat betekent afoming?](#)
- [Mijn project veroorzaakt slechts tijdelijk depositie. Kan ik sneller een natuurtoestemming krijgen?](#)
- [Moet ook toestemming worden gevraagd voor de verbouwing van een woning?](#)
- [Moet ook toestemming worden gevraagd voor de bouw van één woning?](#)
- [Kan een onherroepelijke vergunning worden ingetrokken?](#)
- [Wanneer kan een vergunning worden ingetrokken?](#)
- [Er is een onherroepelijk bestemmingsplan en omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen. Moet ook nog toestemming op grond van de Wnb worden gevraagd?](#)
- [In welke gevallen is het mogelijk om de bouw van woningen op grond van de ADC-toets toe te staan?](#)
- [Kan ik voor het woningbouwproject een ADC-toets doorlopen?](#)
- [Vanaf wanneer kan ik de gevolgen van de snelheidsverlaging gebruiken voor mijn woningbouwplan?](#)
- [Hoeveel tijd kost gemiddeld het verkrijgen van een natuurtoestemmingsbesluit?](#)

Wat hield het PAS ook al weer in?

Overbelasting van natuur door stikstofdepositie vormt al jarenlang een probleem voor zowel de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de stikstofgevoelige habitats in veel Natura 2000-gebieden als voor het mogelijk maken van economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken op deze gebieden.

De hoge achtergronddepositie in 118 Natura 2000-gebieden zorgt daarmee voor een stikstofdeken die tot gevolg heeft dat in veel gebieden de zogenoemde kritische depositiewaarden voor de aangewezen habitats ruim worden overschreden. Een overschrijding van de kritische depositiewaarde brengt het risico met zich mee dat de kwaliteit van habitats wordt aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van stikstofdepositie.

Het PAS is in het leven geroepen om enerzijds ruimte te bieden voor economische ontwikkelingen, maar tegelijkertijd óók te voorzien in maatregelen die nodig zijn voor het behoud en herstel van Natura 2000-gebieden. De met het PAS samenhangende wettelijke regelingen zijn op 1 juli 2015 in werking getreden.

De gedachte achter het PAS is dat een aantal autonome ontwikkelingen en aanvullend te treffen specifieke maatregelen ertoe zullen leiden dat de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden daalt en de natuur weerbaarder wordt tegen overbelasting met stikstof. Een deel van deze daling kon worden ingezet om ontwikkelingen die extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden veroorzaken mogelijk te maken. Activiteiten die een beperkte stikstoftoename veroorzaakten waren onder het PAS zonder natuurvergunning toegestaan. Activiteiten waren in veel gevallen pas vergunningplichtig wanneer deze een stikstofdepositie van meer dan 1 mol/ha/jr ter plaatse van stikstof gevoelige habitats veroorzaakten.

Voor welke activiteiten bood het PAS een kader voor toestemmingverlening?

Het PAS vormde het kader voor toestemmingen voor activiteiten die stikstofdepositie kunnen veroorzaken ter plaatse van Natura 2000-gebieden. Deze stikstofdepositie kan zich voordoen bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals de aanleg van vaar-, spoor-, en rijwegen, de bouw van nieuwe bedrijven, woningbouw en agrarische activiteiten.

Essentie van de uitspraken van de Raad van State van 29 mei 2019

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State beslist dat het PAS niet ten grondslag mag worden gelegd aan de toestemmingverlening voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats in een Natura 2000-gebied.

Volgens de Raad van State verzet de Habitatrichtlijn zich tegen de opzet van de passende beoordeling van het voormalig PAS. Uit de Habitatrichtlijn volgt namelijk dat er vooraf zekerheid moet zijn dat de maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd en gunstige effecten hebben op de natuurgebieden. Wetenschappelijk gezien mag er redelijkerwijs geen twijfel bestaan over deze effecten van de maatregelen. De bestuursrechter heeft geoordeeld dat het PAS de toets aan deze eis niet kan doorstaan.

De uitspraken van 29 mei 2019 zijn te raadplegen via onderstaande links:

- ECLI:NL:RVS:2019:1603 (deze uitspraak ziet op natuurvergunningen);
- ECLI:NL:RVS:2019:1604 (deze uitspraak ziet op het weiden van vee en bemesten van landbouwgrond).

Op de website van de Raad van State is een videotoeelichting op de uitspraken geplaatst.

Wat zijn de eerste concrete gevolgen van de uitspraken van 29 mei 2019?

De uitspraken hebben grote gevolgen voor – onder andere – (bestemmings)plannen en projecten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving:

- het PAS mag niet meer als toestemmingsbasis worden gebruikt voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals plannen en projecten die stikstofdepositie veroorzaken op daarvoor

gevoelige Natura 2000-gebied(en). Het maakt daarbij niet uit of sprake is van een prioritair of ander project;

- voor iedere ruimtelijke ontwikkeling – waaronder dus woningbouw – die tot een toename van stikstofdepositie leidt ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden waarvan de kritische depositiewaarde wordt overschreden en waarvoor nog geen onherroepelijke natuurvergunning is verleend, moet in de regel een natuurvergunning (of een omgevingsvergunning in combinatie met een verklaring van geen bedenkingen van de provincie) worden aangevraagd;
- natuurvergunningen die met toepassing van het PAS zijn verleend en die in rechte zijn aangevochten zullen in beginsel vernietigd worden (tenzij de juridische houdbaarheid van het PAS geen beroepsgrond is dan wel andere formele procesvereisten in de weg staan aan vernietiging);
- alle activiteiten die onder het PAS waren vrijgesteld van de vergunningplicht en waarvoor in sommige gevallen onder het PAS een meldingsplicht was, zijn – uitzonderingen daargelaten – alsnog met terugwerkende kracht vergunningplichtig. Dit betreft eveneens de woningbouwprojecten welke onder het PAS een bijdrage van minder dan 1 mol/ha/jaar aan stikstofdepositie realiseerden. Dit kan onder omstandigheden ook gelden voor activiteiten waarvoor geen meldingsplicht gold;
- bestemmingsplannen waarvan de beroepsprocedure nog niet is afgerond en waarin (door degene die zich op deze bepalingen kan beroepen) beroepsgronden naar voren zijn gebracht over de toepassing van artikel 19j, vijfde lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 of artikel 2.8, tweede lid, van de Wet natuurbescherming en waarbij is afgezien van het maken van een (project- of planspecifieke) passende beoordeling omdat verwezen is naar de aan het PAS ten grondslag liggende passende beoordeling, zullen in beginsel vernietigd worden;
- voor nieuwe bestemmingsplannen die in procedure zijn (dan wel vernietigde bestemmingsplannen die weer opnieuw in procedure worden gebracht) geldt de verplichting voor de gemeenteraad om (door middel van een voortoets) te beoordelen of als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen relevante stikstofdeposities kunnen optreden ter plaatse van stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Onder omstandigheden moet tevens een passende beoordeling en milieueffectrapport worden gemaakt.

Op 8 oktober 2019 hebben de meeste provincies beleidskaders rondom stikstof vastgesteld. Bij de aanvraag om toestemming op grond van de Wnb zullen de bevoegde gezagen toetsen aan deze nieuwe beleidsregels. Op dit moment is er met name bij saldering met de agrarische sector nog veel onduidelijk. Naar verwachting zal er in december duidelijkheid komen over de toepassing van de beleidsregels.

Kunnen woningbouwplannen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van een Natura 2000-gebied?

Woningbouwplannen (ook kleinschalige woningbouwplannen) kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats in een Natura 2000-gebied. Deze toename van de stikstofdepositie kan het gevolg zijn van bouwwerkzaamheden in de aanlegfase (bijvoorbeeld als gevolg van de aanvoer van bouwmaterialen naar en grondverzet op de bouwplaats). Het gebruik van de woningen (de gebruiksfase) kan ook

leiden tot een toename van de stikstofdepositie. Deze toename kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van het autoverkeer van bewoners en bezoekers van de woningen.

- **Let op:** Ook kleinschalige woningbouwinitiatieven kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie en moeten om die reden daarop worden beoordeeld. Voor kleinschalige woningbouwinitiatieven waarvan op voorhand (en goed gemotiveerd) kan worden onderbouwd dat deze – vanwege bijvoorbeeld de grote afstand tot Natura 2000-gebieden – geen enkele negatieve gevolgen kunnen hebben voor de relevante Natura 2000-gebieden, kan een passende beoordeling van de stikstofdepositie achterwege blijven.

Wij zijn bezig met de voorbereiding van een bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt. Hoe moeten wij rekening houden met de stikstofgevolgen van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakt ontwikkelingen?

Omdat woningbouwprojecten (en de daarmee samenhangende activiteiten) stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kunnen veroorzaken, is het raadzaam om al bij de planontwikkeling na te denken over projectmaatregelen waarmee de stikstofdepositie wordt verminderd. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dat de bouw van woningen mogelijk maakt, dient vervolgens een 'voortoets' uitgevoerd worden.

Een voortoets is een ecologisch onderzoek. In een voortoets dient de vraag beantwoord te worden of op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat een plan of project op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten (cumulatie) significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Of er sprake is van *significant negatieve* effecten hangt onder andere af van de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden en de vraag welke gevolgen de toename van de stikstofdepositie heeft voor het bereiken van de instandhoudingsdoelen. De instandhoudingsdoelstellingen zijn te vinden in het aanwijzingsbesluit van het betreffende Natura 2000-gebied en uitgewerkt in het beheerplan voor dat gebied (te raadplegen via deze [link](#)). De voortoets bevat onder andere een beschrijving van het plan, de te verwachten effecten op het Natura 2000-gebied en een analyse of daarbij sprake is van een kans op significant negatieve effecten.

- **Let op:** Niet alleen stikstofdepositie, maar bijvoorbeeld ook geluid- of lichtverstoring of toename van recreatiedruk kunnen leiden tot een kans op een significant negatief effect. Dit dient ook verkend te worden in de voortoets. Deze factsheet richt zich verder op plannen of projecten die alleen stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden tot gevolg hebben.

Blijkt uit de voortoets dat het optreden van significant negatieve effecten ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied niet kan worden uitgesloten, dan moet er een vervolgonderzoek worden uitgevoerd. Dat vervolgonderzoek is de 'passende beoordeling'. Ook kan ervoor gekozen worden reeds ten tijde van de voortoets te onderzoeken of interne salderingsmogelijkheden bestaan en hiermee de depositiebijdrage van een plan of project te verrekenen. In het geval na interne saldering de depositiebijdrage

van een plan of project kan worden uitgesloten, komt men niet toe aan de passende beoordeling.

In het kader van bestemmingsplannen is dat relevant omdat geen m.e.r.-plicht ontstaat. Voor wat betreft salderen dient rekening gehouden te worden met de provinciale beleidsregels stikstof.

Uit de brief van minister Schouten van 4 oktober 2019 blijkt dat de ecologische beoordeling (voortoets of passende beoordeling) nog steeds als een mogelijkheid voor toestemmingverlening geldt.

- **Let op:** *Is op voorhand duidelijk dat de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen tot een toename van de stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied zullen leiden, dan kan de voortoets worden overgeslagen en kan rechtstreeks worden overgegaan tot het opstellen van een passende beoordeling (en het daarmee samenhangende milieueffectrapport; zie artikel 7.2a van de Wet milieubeheer).*

Uit de voortoets blijkt dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Hebben wij daarmee voldaan aan onze onderzoeksverplichtingen en kunnen wij overgaan tot vaststelling van het bestemmingsplan?

Wordt in de voortoets op basis van objectieve gegevens geconcludeerd dat er **geen** significant negatieve gevolgen zijn te verwachten voor de instandhoudingsdoelen van het betrokken Natura 2000-gebied, dan kan worden volstaan met een voortoets en kan de gemeenteraad (voor wat betreft de stikstofvoets) het bestemmingsplan vaststellen.

- **Let op:** *Als er uit de voortoets blijkt dat er geen significant negatieve effecten zijn, maar wel negatieve effecten, dan is de vervolgstap een verslechteringstoets om te onderbouwen dat het effect op Natura 2000 aanvaardbaar is. Alleen als er geheel geen negatieve effecten zijn, dan zijn er geen vervolgstappen nodig.*

Wordt woningbouw gerealiseerd op gronden waar voorheen, voorafgaande aan de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan, bijvoorbeeld (planologisch legaal en ten tijde van de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan feitelijk bestaande) agrarische activiteiten plaatsvonden en die activiteiten worden gestaakt (omdat bijvoorbeeld op die gronden woningen worden gebouwd en als gevolg daarvan de agrarische functie verdwijnt) dan mag in beginsel de daarmee samenhangende vermindering van de stikstofdepositie in mindering worden gebracht op de toename van de stikstofdepositie als gevolg van de woningbouw (ABRvS 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4672). Dat kan ertoe leiden dat per saldo de effecten op de stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden gelijk blijven (en soms zelfs verminderen als gevolg van het verdwijnen van die agrarische functie). Er hoeft dan geen passende beoordeling te worden uitgevoerd.

Uit de voortoets blijkt dat de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouw significant negatieve effecten kan hebben op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Wat zijn daarvan de consequenties?

Blijkt uit de voortoets (inclusief het onderzoek naar interne salderingsmogelijkheden) dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, dan moet een passende beoordeling (en het daarmee samenhangende milieueffectrapport; zie artikel 7.2a van de Wet milieubeheer) opgesteld worden. Daarbij mogen mitigerende maatregelen worden betrokken. Dit zijn maatregelen die de schadelijke gevolgen die rechtstreeks uit het plan voortvloeien, voorkomen of verminderen. Het bestemmingsplan mag slechts worden vastgesteld als uit de passende beoordeling (al dan niet na het nemen van mitigerende maatregelen) de zekerheid is verkregen dat geen significant negatieve gevolgen zijn te verwachten voor de instandhoudingsdoelen van het betrokken Natura 2000-gebied, omdat geen toename van stikstofdepositie zal worden veroorzaakt ofwel bij een toename aan stikstofdepositie kan worden beoordeeld dat deze geen belemmering is voor de instandhoudingsdoelstellingen. Er is een kans dat deze conclusie niet kan worden getrokken wanneer het plan leidt tot een toename van stikstof op daarvoor gevoelige habitats die al overbelast zijn met stikstofdepositie.

- **Let op:** wordt voor een bestemmingsplan een passende beoordeling uitgevoerd, dan dient tevens een milieueffectrapport (plan-MER) opgesteld te worden (artikel 7.2a van de Wet milieubeheer). Bij het in werking treden van de Implementatiewet 'herziening m.e.r.-richtlijn' (16 mei 2017) is een coördinatieprocedure opgenomen die inhoudt dat het MER en de passende beoordeling gelijktijdig ter inzage worden gelegd.

Uit de passende beoordeling blijkt dat significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet kunnen worden voorkomen. Wat moeten wij doen?

Indien op basis van de uitgevoerde passende beoordeling wordt geconcludeerd dat significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, dan zijn er verschillende opties denkbaar. De conclusie kan zijn dat de betrokken ruimtelijke ontwikkeling géén doorgang kan vinden of uitsluitend in afgeslankte c.q. aangepaste vorm (waarbij de stikstofdepositie verder naar beneden wordt gebracht). Is er sprake van een belangrijke woningbouwopgave die ook als zodanig kan worden onderbouwd, dan kan overwogen worden om een ADC-toets te doorlopen (zie verder vraag over woningbouw en ADC-toets).

Er ligt een onherroepelijk bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt. Moeten wij c.q. de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen rekening houden met de stikstofgevolgen van het bouwplan?

Naast een planologische titel, is voor het bouwen van één of meer woningen een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen vereist op grond van artikel 2.1, eerste lid aanhef en onder a, Wabo. Als het woningbouwproject negatieve effecten kan veroorzaken op stikstofgevoelige habitats in een Natura 2000-gebied is tevens toestemming op grond van de

Wnb vereist (zie artikel 2.7 en 2.8 Wnb). In dat geval dient ofwel separaat een natuurvergunning aangevraagd te worden ofwel een verklaring van geen bedenkingen aangevraagd te worden bij Gedeputeerde Staten.

Als er kans is op significant negatieve effecten dient bij deze Wnb-vergunningaanvraag een passende beoordeling voorgelegd te worden. In dat kader dient een passende beoordeling opgesteld te worden. Indien significant negatieve effecten in de passende beoordeling nog niet uit te sluiten zijn, is een Wnb-vergunning alleen mogelijk na het goed doorlopen van een ADC-toets.

- **Let op:** De Wet natuurbescherming omvat – naast de gebiedsbescherming van N2000-gebieden – ook de bescherming van soorten en van houtopstanden. Deze factsheet richt zich alleen op de gebiedsbescherming.

Kan de natuurvergunning onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunning voor het bouwen van één of meer woningen?

Ja, dat kan. De natuurvergunning maakt echter niet verplicht onderdeel uit van de omgevingsvergunning voor het bouwen. Het loskoppelen van beide vergunningen is ook mogelijk, onder de voorwaarde dat de natuurvergunning eerder wordt ingediend dan de omgevingsvergunning.

De verklaring hiervoor is als volgt.

In artikel 2.2aa van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is de Natura 2000-activiteit waarvoor op grond van de Wnb een natuurvergunning is vereist, aangewezen als een activiteit die van invloed kan zijn op de fysieke leefomgeving zoals bedoeld in artikel 2.1 eerste lid, aanhef en onder i, Wabo, voor zover voor deze activiteit tevens een omgevingsvergunning is vereist op grond van een van de andere daarmee onlosmakelijk samenhangende activiteiten uit artikel 2.1 of 2.2 Wabo. Eén van die activiteiten is de bouwactiviteit (artikel 2.1 eerste lid, aanhef en onder a, Wabo). Anders gezegd: in dat geval is de Natura 2000-activiteit óók omgevingsvergunningplichtig. Hierbij is er in beginsel een keuzemogelijkheid voor de initiatiefnemer tussen het 'aanhaken' en het 'loskoppelen'.

Keuze 1: aanhaken

Indien de initiatiefnemer ervoor kiest om de Natura 2000-toets onderdeel te laten uitmaken van de omgevingsvergunning (voor bijvoorbeeld het bouwen van woningen) op grond van de Wabo, dan is sprake van 'aanhaken'. De initiatiefnemer is dan niet verplicht om een natuurvergunning aan te vragen. Wel is in de plaats daarvan een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) vereist van gedeputeerde staten alvorens burgemeester en wethouders de omgevingsvergunning kunnen verlenen. De omgevingsvergunning kan dus in dat geval pas worden verleend als de vvgb is afgegeven.

Keuze 2: loskoppelen

Kiest de initiatiefnemer ervoor om de Natura 2000-toets geen onderdeel uit te laten maken van de aanvraag om omgevingsvergunning op grond van de Wabo, dan worden de twee vergunningprocedures, dus (1) de aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en (2) de natuurvergunning, apart behandeld ('loskoppelen'). Dit neemt niet weg dat beide vergunningen vereist zijn; de initiatiefnemer mag pas starten met de bouw als beide vergunningen zijn toegekend.

Onder vigueur van het PAS-beoordelingskader is er een natuurvergunning verleend. Hebben de uitspraken van de bestuursrechter van 29 mei 2019 gevolgen voor de geldigheid van deze natuurvergunning?

Natuurvergunningen die met toepassing van het PAS-beoordelingskader zijn verleend en die in rechte onaantastbaar zijn (omdat bijvoorbeeld er geen beroep is ingesteld bij de bestuursrechter tegen de verleende natuurvergunning), behouden het rechtsgevolg dat zij hebben. Dat betekent dat een initiatiefnemer die voor een ontwikkeling die stikstofdepositie veroorzaakt een onherroepelijke natuurvergunning heeft, de vergunde ontwikkeling kan realiseren (mits deze ontwikkeling planologisch ook is toegestaan). De uitspraken van 29 mei 2019 staan daar niet aan in de weg.

Onder vigueur van het PAS-beoordelingskader is een natuurvergunning verleend. Deze is inmiddels onherroepelijk. Kunnen wij deze één-op-één inpassen in het bestemmingsplan?

Voor een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling die leidt tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt als voor die ontwikkeling eerder een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren omtrent de significante gevolgen van dat plan. Dit wordt ook wel de één-op-één inpassing genoemd. De regeling hiervoor is vastgelegd in artikel 2.8 eerste en tweede lid van de Wnb. Een natuurvergunning die met het PAS-beoordelingskader is verleend kan, als gevolg van de uitspraken van 29 mei 2019, **niet** meer één-op-één worden ingepast in een bestemmingsplan. Dit geldt ook voor een onherroepelijke natuurvergunning die met het PAS-beoordelingskader is verleend.

De verklaring hiervoor is als volgt.

Is voor een ontwikkeling een natuurvergunning verleend waaraan een passende beoordeling ten grondslag ligt en is die vergunning inmiddels onherroepelijk, dan is het mogelijk om deze natuurvergunning één-op-één in te passen in een bestemmingsplan. Deze één-op-één inpassing komt er in de kern op neer dat in de planregels van het bestemmingsplan, door middel van een expliciete verwijzing naar de verleende natuurvergunning, wordt vastgelegd dat uitsluitend die activiteiten zijn toegestaan waarvoor de natuurvergunning is verleend. Het voordeel van deze bestemmingsplansystematiek is dat (gelet op artikel 2.8 eerste en tweede lid Wnb) geen passende beoordeling meer opgesteld hoeft te worden voor het betrokken bestemmingsplan.

Als gevolg van de uitspraken van de Raad van State van 29 mei 2019 kan geen toepassing (meer) worden gegeven aan de mogelijkheid om natuurvergunningen die met het PAS-beoordelingskader zijn verleend, één-op-één in te passen in een bestemmingsplan. De achterliggende gedachte is dat met de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet verzekerd is dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Dit betekent, aldus de Raad van State, dat redelijkerwijs moet worden aangenomen dat een passende beoordeling voor het bestemmingsplan nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren omtrent de significante gevolgen van een bestemmingsplan.

Het voorgaande betekent dat de uitspraken van 29 mei 2019 ook gevolgen kunnen hebben voor bestemmingsplannen waarvan de beroepsprocedure nog **niet** is afgerond en waarin (door degene die zich daarop kan beroepen) beroepsgronden naar voren zijn gebracht over de toepassing van artikel 2.8 van de Wnb én waarbij is afgezien van het maken van een passende beoordeling omdat die eerder is gemaakt voor een natuurvergunning die verleend is met het PAS-beoordelingskader. Die bestemmingsplannen zullen in beginsel vernietigd worden.

- **Let op:** Een natuurbeschermingsvergunning die nog onder het oude stelsel (dus voor inwerkingtreding op 1 juli 2015 van het PAS-beoordelingskader) is verleend en die passend is beoordeeld en inmiddels onherroepelijk is kan nog wél één-op-één ingepast worden. Immers, die vergunning is niet verleend met het PAS-beoordelingskader.

Kunnen wij voor stikstofberekeningen voor bestemmingsplannen en/of natuurvergunningen nog wel gebruik maken van het rekenprogramma AERIUS Calculator?

Met AERIUS Calculator kan de stikstofdepositie door een ruimtelijke ontwikkeling in kaart worden gebracht. AERIUS berekent, op basis van de ingevoerde gegevens, de te verwachten stikstofdepositie op een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied. De Raad van State heeft in de uitspraken van 29 mei 2019 niet geoordeeld dat AERIUS niet (meer) bruikbaar is. Wel heeft de Raad van State aangegeven dat AERIUS niet of minder geschikt was voor depositieberekeningen op korte afstand van de bron. Op 16 september 2019 is de geactualiseerde versie van AERIUS Calculator 2019 online gekomen. Dit betekent dat voor stikstofberekeningen gebruik kan worden gemaakt van het rekenprogramma AERIUS Calculator.

Een aantal specifieke omstandigheden vallen nog buiten het toepassingsbereik van deze versie van AERIUS Calculator. Het gaat dan om emissiebronnen waarbij sprake is van een mechanische ventilatie en een verticale uitstroom van de emissies, en waarbij de warmte-inhoud van de emissie gering is (bijvoorbeeld stallen met ammoniakwater). Daarnaast is deze AERIUS Calculator nog niet geschikt voor emissiebronnen op of nabij vrijstaande gebouwen waarvan de schoorsteenhoogte minder is dan 2,5 maal de maximale hoogte van het relevante gebouw en waarvoor de depositiebijdrage wordt berekend op een rekenpunt binnen 3 kilometer afstand van de emissiebron. De volgende versie van AERIUS Calculator wordt uiterlijk in januari 2020 verwacht.

Is er een drempelwaarde voor de toename van de stikstofdepositie of een afstand tot een Natura 2000-gebied die gebruikt kan worden als motivering dat er geen significant negatieve gevolgen zijn te verwachten van woningbouwontwikkeling?

Er is geen drempelwaarde voor de toename van de stikstofdepositie of een afstand tot een Natura 2000-gebied die gebruikt kan worden als motivering dat significant negatieve gevolgen op voorhand kunnen worden uitgesloten. Dit betekent ook dat de onder het PAS-beoordelingskader gehanteerde drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jr niet (meer) bruikbaar is.

In haar brief van 4 oktober 2019 schrijft minister Schouten dat het kabinet gaat inzetten op een drempelwaarde voor stikstofdepositie zodat het proces voor het verlenen van toestemming voor (kleine) activiteiten en projecten weer in gang kan worden gezet. In haar brief van 13 november 2019 schrijft minister Schouten dat het kabinet de ambitie heeft tot een generieke drempelwaarde te komen. In dat licht is een nieuw pakket aan maatregelen aangekondigd in december 2019. Voordat besluitvorming plaatsvindt rondom het instellen van een generieke drempelwaarde dient de Afdeling Advisering van de Raad van State voorlichting uit te brengen.

Wat staat in het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, "Niet alles kan"?

Voor dit eerste advies was de belangrijkste vraag aan het Adviescollege onder welke voorwaarden op korte termijn toestemming kan worden verleend aan activiteiten die stikstofuitstoot veroorzaken. In dit advies richt het Adviescollege zich derhalve op maatregelen die op korte termijn effect sorteren. Als randvoorwaarden noemt het Adviescollege dat dienen plaats te vinden:

- emissiereductie (geborgd, handhaafbaar, aantoonbaar leiden tot emissiereductie, korte termijn hoeft niet permanent te zijn, effecten dienen wel duurzaam verzekerd te zijn wanneer op basis daarvan toestemming wordt verleend);
- herstel- en verbetering van Natura 2000-gebieden.

Economische sectoren die een bijdrage dienen te leveren aan emissiereductie:

- Veehouderij; selectieve, gebiedsspecifieke en doelgerichte reductie van de ammoniakemissies. Daarnaast toepassing van emissie-reducerende technieken en praktijken in de veehouderij versnellen door experimenteerruimte.
- Mobiliteit; een snelheidsverlaging op rijks- en provinciale wegen.
- Industrie; met oog voor de klimaatdoelen en energietransitie dienen Provincies de wat en hoe in beeld te brengen rondom industriële sectoren.
- Bouwsector; aanbestedingsvoorwaarden en vergunningsvoorwaarden aanpassen mbt emissiearme werkzaamheden.

In alle gevallen van emissiereductie dient afroeping van de gerealiseerde reductie plaats te vinden in het licht van de behoud- en herstelopgave voor Natura 2000-gebieden. Het is volgens het Adviescollege aan de politiek om keuzes te maken over de benutting van de vrijgekomen ruimte. De reductie is noodzakelijk, maar biedt geen garanties om alle activiteiten weer op gang te brengen.

Voor het einde van het jaar wil het Adviescollege een tweede advies aanbieden dat gaat over beweiden en bemesten. Het derde deel van het advies wordt in mei 2020 verwacht. In het laatste advies gaat het Adviescollege ook in op sectoren lucht- en scheepvaart, vrachtverkeer en openbaar vervoer.

Wat schrijft minister Schouten van LNV in haar brief van 4 oktober 2019?

In haar brief schrijft minister Schouten onder meer dat het kabinet gaat investeren in natuurherstel, inzetten op een drempelwaarde voor stikstofdepositie zodat het proces voor het verlenen van toestemming voor (kleine) activiteiten en projecten weer in gang kan worden gezet, toestemmingverlening op gang brengen via intern salderen en extern

salderen onder voorwaarden. Indien nodig stelt het kabinet financiële en juridische middelen beschikbaar en worden bronmaatregelen genomen waar deze gebiedsgericht effect hebben. Dit laatste gebeurt onder meer door vrijwillige en warme sanering van agrarische bedrijven in de buurt van Natura 2000-gebieden, investeringen in innovaties voor agrariërs die willen blijven en gerichte snelheidsverlagingen daar waar het effect heeft op stikstofdepositie.

Om beter inzicht te krijgen in de wijze waarop en de voorwaarden waaronder een nieuwe stikstofsysteem ontwikkeld kan worden, vraagt het kabinet hierover voorlichting aan de Afdeling Advisering van de Raad van State. Voor het einde van het jaar 2019 wil het kabinet duidelijkheid verschaffen.

Minister Schouten schrijft dat toestemmingsverlening via intern salderen weer kan starten per 11 oktober 2019. Wat betekent dat?

In het kader van de natuurtoestemming kan met de AERIUS Calculator 2019 berekend worden of en wat de stikstofdepositie veroorzaakt op daarvoor gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Bij intern salderen wordt de depositie binnen de plan- of projectgrenzen in de beoogde situatie verrekend met de oude situatie, de feitelijk gerealiseerde en vergunde capaciteit. Als op basis van verrekening per saldo geen of een afname aan stikstofdepositie plaatsvindt op hexagoonniveau ten opzichte van de referentiesituatie, kan het bevoegd gezag natuurtoestemming verlenen.

Wat schrijft minister Schouten van LNV in haar brief van 13 november 2019?

In haar brief van 13 november 2019 schrijft minister Schouten onder meer dat gewerkt wordt aan een Spoedwet Aanpak Stikstof. Deze spoedwet heeft betrekking op het volgende:

- A) Er komt overdag een snelheidsverlaging naar 100 kilometer per uur op autosnelwegen.
- B) Er wordt ammoniakreductie bereikt via voermaatregelen (enzymen in voer, minder eiwit).
- C) Er wordt reductie van stikstofdepositie bereikt via warme sanering van de varkenshouderijen.
- D) 70% van de door deze maatregelen beschikbaar komende depositieruimte kan gebiedsgericht worden gebruikt voor geoormerkte ontwikkelingen; 30% komt ten goede aan de natuur.
- E) Er komt een register waarin e.e.a. wordt geregistreerd.
- F) Er komt een lijst met activiteiten (kruimellijst) die geen significante gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden.

Wat betekent afroaming?

Bij extern salderen dient 30% van de N-emissierechten, de vergunde hoeveelheid stikstofuitstoot, van de saldogevende locatie te worden "afgeroomd" ten gunste van de natuur. Hierbij is het doel dat met dit afroamingspercentage een feitelijke reductie van stikstofdepositie plaatsvindt. Op die manier daalt de stikstofuitstoot, hetgeen ten goede komt aan de natuur. Het betekent echter dat slechts gesaldeerd mag worden met 70% van de vergunde N-emissierechten ten behoeve van de beoogde ontwikkeling.

Wat betekent extern salderen?

Bij extern salderen wordt de depositie buiten de plan- of projectgrenzen in de beoogde situatie verrekend met de oude situatie; de feitelijk gerealiseerde en vergunde capaciteit. Als op basis van verrekening per saldo geen of een afname aan stikstofdepositie plaatsvindt op hexagoonniveau ten opzichte van de referentiesituatie, kan het bevoegd gezag natuurtoestemming verlenen.

Wanneer vindt afroming plaats?

Bij extern salderen vindt 30% afroming plaats.

Mijn project veroorzaakt slechts tijdelijk depositie. Kan ik sneller een natuurtoestemming krijgen?

Voor projecten waarbij geldt dat slechts sprake is van een tijdelijke emissie in de aanleg-/realisatiefase die depositie veroorzaakt, is het afhankelijk van de gebiedsspecifieke omstandigheden mogelijk een ecologische onderbouwing, een ecologische voortoets, aan te leveren. Afhankelijk van de gebiedsspecifieke omstandigheden is het mogelijk dat dan toestemming kan worden verleend. Als op basis van de voortoets significant negatieve effecten op basis van objectieve gegevens kunnen worden uitgesloten is geen vergunning nodig. Het is aannemelijk dat kleinschalige bouwprojecten op een redelijke afstand van Natura 2000-gebieden waarschijnlijk via deze weg doorgang kunnen vinden. Wat "kleinschalige" projecten en een "redelijke" afstand van Natura 2000-gebieden inhoudt, is niet in zijn algemeenheid te zeggen.

Moet ook toestemming worden gevraagd voor de verbouwing van een woning?

Juridisch genomen moet je dit project op dezelfde wijze als een ander woningbouwproject behandelen. Is op voorhand niet uit te sluiten dat significant negatieve effecten optreden voor Natura 2000-gebied(en) dan moet een passende beoordeling worden uitgevoerd in het kader van de vergunningsaanvraag op grond van de Wnb. Praktischer kan het zijn om de toestemming te laten aanhaken bij de omgevingsvergunning middels een verklaring van geen bedenkingen.

Moet ook toestemming worden gevraagd voor de bouw van één woning?

Strikt juridisch genomen behandel je dit project op dezelfde wijze als een ander woningbouwproject. Dient op voorhand niet uit te sluiten dat significant negatieve effecten optreden voor natura 2000-gebied(en) dan dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd in het kader van de vergunningsaanvraag Wnb. Praktischer lijkt het de Nbw-vergunning te laten aanhaken bij de omgevingsvergunning middels een verklaring van geen bedenkingen.

Kan een onherroepelijke vergunning worden ingetrokken?

Een onherroepelijke natuurvergunning kan worden ingetrokken op grond van artikel 5.4, Wnb. Op grond van artikel 5.4, tweede lid, Wnb wordt een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, in ieder geval ingetrokken of gewijzigd indien dat nodig is ter uitvoering van artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn.

Wanneer kan een vergunning worden ingetrokken?

Volgens de wettekst van de wet natuurbescherming wordt een vergunning in elk geval ingetrokken (of gewijzigd) als dat nodig is ter uitvoering van artikel 6, tweede lid, van de

Habitatrichtlijn. Artikel 6, tweede lid, bepaalt dat lidstaten passende maatregelen dienen te treffen om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats niet verslechtert en er geen storende factoren optreden voor zover die factoren, gelet op de doelstellingen van de Habitatrichtlijn een significant effect zouden kunnen hebben. Met andere woorden, het intrekken van een vergunning kan in dat licht gezien worden als een passende maatregel om verslechtering van de natuurlijke beschermde habitats of storende factoren te voorkomen.

De rechtbank Oost-Brabant heeft op 19 augustus 2019 een uitspraak gedaan tot intrekking van een onherroepelijke natuurvergunning (ECLI:NL:RBOBR:2019:4830).

In deze zaak betreft het een agrarisch bedrijf met een onherroepelijke natuurvergunning uit 2013 voor het houden van 19.008 gespeende biggen nabij het Natura 2000 gebied 'Kampina & Oisterwijkse Vennen'. Van deze vergunning is (nog) geen gebruik gemaakt. Milieuverenigingen hebben verzocht om intrekking van deze vergunning op basis van artikel 5.4 lid 1 en 2 van de Wet natuurbescherming. Volgens de rechtbank voldoet de beoordeling van de gevolgen van de stikstofdepositie op het nabijgelegen Natura 2000 gebied in de natuurvergunning niet aan de eisen van artikel 6.3, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Uitvoering van het project kan leiden tot significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied Kampina. De rechtbank heeft aan het bevoegd gezag (provincie Noord-Brabant) de opdracht gegeven een nieuw besluit te nemen op het bezwaar van de milieuorganisaties. Het gebruik van de natuurvergunning is in de tussentijd verboden.

Er is een onherroepelijk bestemmingsplan en omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen. Moet ook nog toestemming op grond van de NBw worden gevraagd?

In dit geval zijn meerdere situaties denkbaar. Het onherroepelijke bestemmingsplan kan

1. Voor wat betreft het onderdeel stikstof gebaseerd zijn op de passende beoordeling van het PAS of
2. Voor wat betreft het onderdeel stikstof niet gebaseerd zijn op de passende beoordeling van het PAS.

Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen dient ofwel afzonderlijk een Wnb vergunning te worden aangevraagd of kan een Wnb vergunning aangehaakt worden. Echter, is voor deze natuurtoestemming een natuurtoets, onderzoek naar interne salderingsmogelijkheden en in het geval significant negatieve effecten niet zijn uit te sluiten een passende beoordeling nodig. Er kan worden verwezen naar de passende beoordeling van het bestemmingsplan indien geen gewijzigde inzichten bestaan. Dit is alleen mogelijk indien dit bestemmingsplan geen gebruik gemaakt heeft van de passende beoordeling gebaseerd op het PAS (situatie 2).

Is echter het bestemmingsplan voor wat betreft het onderdeel stikstof gebaseerd op de passende beoordeling van het PAS (situatie 1) kan hier in de natuurtoestemming geen gebruik meer van worden gemaakt na de uitspraak van 29 mei 2019. Dit betekent dat opnieuw een passende beoordeling moet worden gemaakt.

In welke gevallen is het mogelijk om de bouw van woningen op grond van de ADC-toets toe te staan?

Dit is een zeer casuïstische vraag. Uit de brief van minister Schouten van 4 oktober 2019 staat dat geen andere voorwaarden worden gesteld aan het toepassen van de ADC-toets. BIJ12 heeft een handreiking opgesteld ten behoeve van initiatiefnemers. Zie ook:

<https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-toestemmingsbesluiten/adc-toets/>

Op dit moment moet voor woningbouwopgave in ieder geval rekening worden gehouden met de vertragende factor die optreedt bij het gebruik van het instrument van de ADC-toets. Vooral omdat voor wat betreft de (D) dwingende redenen van groot openbaar belang bij woningbouw veel aandacht uitgaat naar economische en/of sociale redenen van groot openbaar belang. In het geval hier sprake van is, dient toestemming te worden verkregen van de Europese Commissie. De vertraging ziet naar verwachting op circa 9 tot 12 maanden extra doorlooptijd.

Kan ik voor het woningbouwproject een ADC-toets doorlopen?

De ADC-toets betreft een (zware) toets waarbij zorgvuldig getoetst dient te worden aan de volgende drie (cumulatieve) criteria:

- **A:** alternatieven/alternatieve oplossingen ontbreken. De vraag die hierbij centraal staat, betreft niet alleen de vraag of het plan of project op een andere locatie kan worden gerealiseerd, maar ook of er een alternatieve oplossing voor het plan of project bestaat die geen of een geringere aantasting van de betrokken Natura 2000-gebieden tot gevolg heeft;
 - **D:** er is een dwingende reden van groot openbaar belang (met inbegrip van sociale of economische redenen). De vraag die bij dit toetsingscriterium centraal staat, betreft de vraag of het belang van de realisering van de beoogde ontwikkeling op de lange termijn zwaarder moet wegen dan het belang van het behoud van de waarden in het Natura 2000-gebied;
 - **C:** de nodige compenserende maatregelen worden getroffen. De schadelijke effecten van een ontwikkeling moeten worden gecompenseerd. Deze compensatie dient uitgewerkt te zijn in een compensatieplan en de uitvoering van de compensatie dient juridisch geborgd te worden (bijvoorbeeld door een voorwaardelijke verplichting op te nemen in het bestemmingsplan).
- **Let op:** Het doorlopen van de ADC-toets heeft gelet op de vereiste 'dwingende reden van groot openbaar belang' alleen zin als sprake is van een woningbouwontwikkeling die aan dit criterium kan voldoen. Het is niet gemakkelijk om een woningbouwontwikkeling als zodanig aan te merken. Mogelijk dat een grote behoefte aan woningbouw binnen een specifieke regio dan wel gemeente voldoende dwingende reden kan opleveren. Dit moet zorgvuldig en gedegen worden onderbouwd.
- **Let op:** Als er zogenoemde 'prioritaire' soorten of habitats in het Natura 2000-gebied aanwezig zijn, kan het economisch en/of sociaal belang alléén als openbaar belang worden aangemerkt nadat advies is ingewonnen bij de Europese Commissie. Dit advies dient te worden gevraagd door de Minister van LNV.

Vanaf wanneer kan ik de gevolgen van de snelheidsverlaging gebruiken voor mijn woningbouwplan?

Het gebruik maken van de effecten van snelheidsverlagingen op het hoofdwegennet is op dit moment niet mogelijk. Als er een landelijke snelheidsverlaging wordt toegepast, is die niet

direct gekoppeld aan het bestemmingsplanbesluit of omgevingsvergunning met natuurtoestemming. Dit betekent dat in de AERIUS berekening voor de plan- of projectbijdrage de snelheid in zowel de referentiesituatie als in de beoogde situatie gelijk is. De plan- of projectbijdrage wordt daardoor niet beïnvloed.

Pas op het moment dat er weer een wettelijk systeem is om stikstofdepositie afkomstig van stikstofreductie te verdelen over nieuwe ontwikkelingen zijn er mogelijkheden om deze ruimte te gebruiken. Minister Schouten schrijft in haar brief van 13 november 2019 onder meer dat het kabinet een register opzet om stikstofruimte als gevolg van bijvoorbeeld de landelijke snelheidsverlaging op hoofdwegen in kaart te brengen. In dit register wordt bijgehouden hoeveel stikstofruimte er is, hoeveel er wordt uitgegeven en hoeveel nog beschikbaar is voor andere activiteiten. Deze maatregelen zijn onderdeel van de Spoedwet Aanpak Stikstof welke ter advisering ligt bij de Raad van State en waar vervolgens zowel de Tweede als Eerste Kamer mee moeten instemmen. Vóór dat moment kunnen de effecten van de snelheidsverlaging nog niet gebruikt worden voor (woningbouw)plannen.

Hoeveel tijd kost gemiddeld het verkrijgen van een natuurtoestemmingsbesluit?

Voor het verkrijgen van een natuurvergunning moet rekening gehouden worden met een termijn van minimaal 20 weken.

Moet ik rekening houden met andere woningbouwprojecten in de omgeving of andere plannen of projecten die stikstofdepositie kunnen veroorzaken (cumulatie)?

De cumulatietoets is vooral van belang voor plannen/projecten die een mogelijk negatief (maar niet significant) gevolg hebben, om te bezien of een project in cumulatie alsnog tot een significant effect zou kunnen leiden. Dit is een uitwerking van het voorzorgsbeginsel.

Kort gezegd dient rekening te worden gehouden met ontwikkelingen die al zijn vergund maar nog niet gerealiseerd. Hierbij wordt gelet op de datum van verlening van de Wnb-vergunning voor het moment waarop de cumulatieve beoordeling moet plaatsvinden, tenzij een beslissing op bezwaar is genomen.

Deze projecten dienen alleen meegenomen te worden als er sprake is van negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied die niet significant zijn. Wnb-vergunningen voor projecten die enkel een effect op een niet-stikstofgevoelige Natura 2000-gebied hebben, hoeven niet te worden betrokken bij het cumulatieonderzoek.