

Stikstofdepositieonderzoek

Zevenmorgen 26, Ingen

Gemeente Buren



Ontwikkeling door advisering

HDD Advies
Sir Rowland Hillstraat 10
4004 JT Tiel

T. 0344 – 21 00 00
www.hddadvies.nl
info@hddadvies.nl

Bevoegd gezag: Gemeente Buren & Omgevingsdienst Rivierenland
Planlocatie: Zevenmorgen 26, Ingen
Opdrachtgever: Fam. van Toorn & van Ledden
Opgesteld door: Mevr. I.G. Zaaijer
Datum: 18 maart 2024

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Wettelijk kader	4
2.1	Algemeen.....	4
2.2	Onderzoek naar significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden	4
2.3	Toetsing stikstofdepositie	4
2.4	Rekenprogramma AERIUS Calculator	4
2.5	Ligging t.o.v. Natura 2000-gebieden.....	5
3.	Uitgangspunten.....	6
3.1	Algemeen.....	6
3.2	Kengetallen.....	6
3.3	Vervoersbewegingen.....	6
4.	Invoerparameters.....	8
4.1	Sloop van de bedrijfsloods	8
4.2	Bouwen van de vrijstaande woning	10
4.3	Aanleggen van bestrating	12
4.4	Gebruiksfase van de twee woningen.....	12
4.5	Totale emissie	12
5.	Conclusie	13

1. Inleiding

Aan de Zevenmorgen 26 worden twee nieuwe, vrijstaande woonhuizen gevestigd. In de huidige situatie is er een verouderde bedrijfsloods aanwezig die ter plaatste van de te vestigen woonhuizen zal worden gesloopt. De nieuwe woonhuizen hebben elk een inhoud van ongeveer 750 m³ en tezamen een totale oppervlakte van ca. 290 m².

Figuur 1.1 geeft de nieuwe situatie weer voor de percelen.



Figuur 1.1 – Beoogde situatie aan de Zevenmorgen 26 te Ingen.

Ten behoeve van de realisatie van de nieuwbouw, zullen verschillende werkzaamheden worden verricht. De werkzaamheden gerelateerd aan dit project, inclusief de gebruiksfase, hebben mogelijk invloed op de Natura 2000 gebieden. Dit is onderzocht met het uitvoeren van een AERIUS-projectberekening in AERIUS-calculator versie 2023.1. Alle facetten in de bouw, sloop en gebruiksfase zijn hierin opgenomen. Hiermee worden de mogelijke effecten op stikstofgevoelige habitats bepaald. Dit document beschrijft de voorgenomen werkzaamheden en de daarvoor ingevoerde parameters in de projectberekening.

Onlangs heeft de Raad van State, in een uitspraak over het project 'Porthos'¹, aangegeven dat voor wat betreft de realisatiefase er geen gebruik meer mag worden gemaakt van de bouwvrijstelling. In verband daarmee is nu onderzocht wat de mogelijke invloed op de stikstofdepositie van de realisatie van deze planontwikkeling is en of deze ontwikkeling in de realisatiefase leidt tot significante gevolgen op Natura 2000-gebieden.

De planontwikkeling bestaat uit vier projecten, namelijk:

- ✔ Sloop van de bedrijfsloods;
- ✔ Bouw van de twee vrijstaande nieuwbouwwoningen;
- ✔ Aanleggen van de bestrating;
- ✔ Gebruiksfase.

¹ ECLI:NL:RVS:2022:3159

2. Wettelijk kader

2.1 Algemeen

Het gebiedsbeschermingsdeel van de Wet natuurbescherming heeft als doel het beschermen van Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden) in Nederland. Op 1 januari 2024 is de Wet natuurbescherming (Wnb) opgegaan in de Omgevingswet. Projecten die significante gevolgen voor deze gebieden kunnen hebben, zijn in beginsel – zonder vergunning – niet toegestaan. Ook het vaststellen van plannen zoals een bestemmingsplan of een inpassingplan is niet toegestaan, als het betreffende plan significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden. Naast direct effecten (bijv. ruimtebeslag), dient ook gekeken te worden naar indirecte effecten als gevolg van externe werking zoals stikstofdepositie.

2.2 Onderzoek naar significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Bij het plannen van activiteiten binnen of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied is het cruciaal om tijdens de verkennende fase grondig te onderzoeken of de voorgenomen ontwikkeling mogelijk aanzienlijke (negatieve) gevolgen kan hebben voor het betreffende Natura 2000-gebied. Als het onderzoek aantoont dat het niet vooraf kan worden uitgesloten dat de activiteit aanzienlijke gevolgen heeft, is het essentieel om in een meer gedetailleerde fase de effecten van de activiteit nauwkeuriger in kaart te brengen. Dit gedetailleerde onderzoek staat bekend als een 'passende beoordeling'.

Volgens artikel 3.9 lid 4 onder a van de Omgevingswet zijn er programma's opgesteld met als doel de depositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden te verminderen, om zo te voldoen aan de omgevingswaarden. Bovendien moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening worden gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen voor de aanwezige habitats (artikel 3.9, lid 4, onder b). Het is daarom noodzakelijk om een passende beoordeling uit te voeren, waaruit blijkt dat de beoogde activiteit(en) geen aanzienlijke gevolgen hebben. Hiermee wordt gegarandeerd dat de Omgevingswet, onderdeel Natuur, geen belemmering vormt voor de besluitvorming met betrekking tot gebiedsbescherming.

2.3 Toetsing stikstofdepositie

De situatie voorafgaande aan de beoogde situatie wordt de referentiesituatie genoemd. De referentiesituatie is de feitelijke, huidige, planologisch legale situatie voorafgaande aan het planbesluit. Daarnaast gelden nog specifieke regels voor al gestaakte activiteiten en voor wel verleende, maar nog niet gerealiseerde Wnb-vergunningen.

Als een ontwikkeling op zichzelf of vergeleken met de referentiesituatie niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ($> 0,00$ mol/ha/jaar), dan is op grond van objectieve gegevens uitgesloten dat de ontwikkeling qua stikstofdepositie significante gevolgen voor Natura 2000-gebied heeft. De Omgevingswet, onderdeel Natuur staat dan besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) niet in de weg.

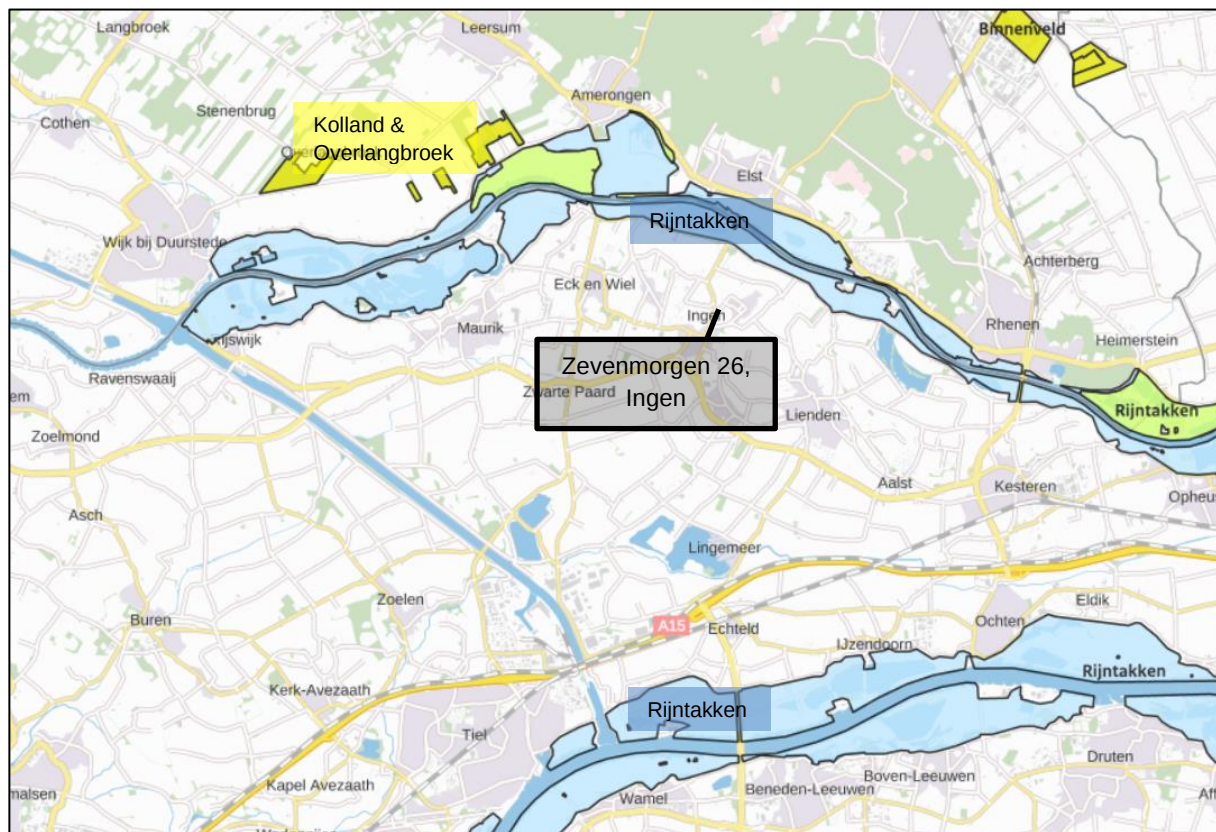
2.4 Rekenprogramma AERIUS Calculator

Voor de berekening van de extra depositie door een activiteit op de onderscheiden hexagonen van de voor stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden, wordt in de Omgevingsregeling een standaardmethode voorgeschreven in de vorm van een digitaal beschikbare rekenmethodiek die is gebaseerd op de best beschikbaar kennis, te noemen de AERIUS Calculator². Dit verzekert ook dat de benodigde, schaarse depositieruimte overal op gelijke wijze wordt bepaald en dat niet meer of minder aan ruimte wordt toegedeeld dan noodzakelijk is.

² Op grond van de artikelen 4.3, vierde lid, en 16.6 Omgevingswet

2.5 Ligging t.o.v. Natura 2000-gebieden

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde vogel- en habitatrictlijngebied vanaf de planlocatie betreft het gebied Rijntakken. De afstand van de planlocatie tot het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied bedraagt ongeveer 1,0 km. Zie figuur 2.1 voor de situering van het plangebied ten opzichte van de Natura-2000 gebieden.



Figuur 2.1 - Uitsnede van situering Natura 2000-gebieden (Bron: AERIUS-calculator).

3. Uitgangspunten

3.1 Algemeen

Het plangebied bevindt zich aan de Zevenmorgen 26 te Ingen. De kavels zullen gasloos worden opgeleverd. Er zullen geen verdere emissies volgen als gevolg van de nieuwe gebouwen. Ten behoeve van de realisatie van de nieuwe situatie is een AERIUS-berekening opgesteld die betrekking heeft op de aanleg- en gebruiksfase. Alle facetten in de bouw en voor het gebruik zijn hierin opgenomen. Hiermee worden de effecten op stikstofgevoelige habitats en stikstofgevoelige habitats van soorten bepaald. Het project bestaat uit verschillende projecten, te weten:

- ✔ Sloop van de bedrijfsloods;
- ✔ Bouw van de twee vrijstaande nieuwbouwwoningen;
- ✔ Aanleggen van de bestrating;
- ✔ Gebruiksfase.

Het voorgenomen rekenjaar voor dit project is 2024.

3.2 Kengetallen

Tijdens de verschillende fases kan er op twee manieren stikstof vrijkomen namelijk door werkvoertuigen op de bouwlocatie en verkeersbewegingen van en naar plangebied (dit betreft de verkeersbewegingen van- en naar het plangebied c.q. bouwlocatie). Voor de berekening van de stikstofdepositie in de aanlegfase is gebruik gemaakt van kengetallen op basis van ervaringen bij vergelijkbare bouwprojecten elders in het land. In deze gegevens is uitgegaan van het brandstofverbruik per type werkvoertuig. Het (te verwachten) aantal draaiuren is berekend op basis van het aantal dagen dat een werkvoertuig gemiddeld op de bouwplaats draait.

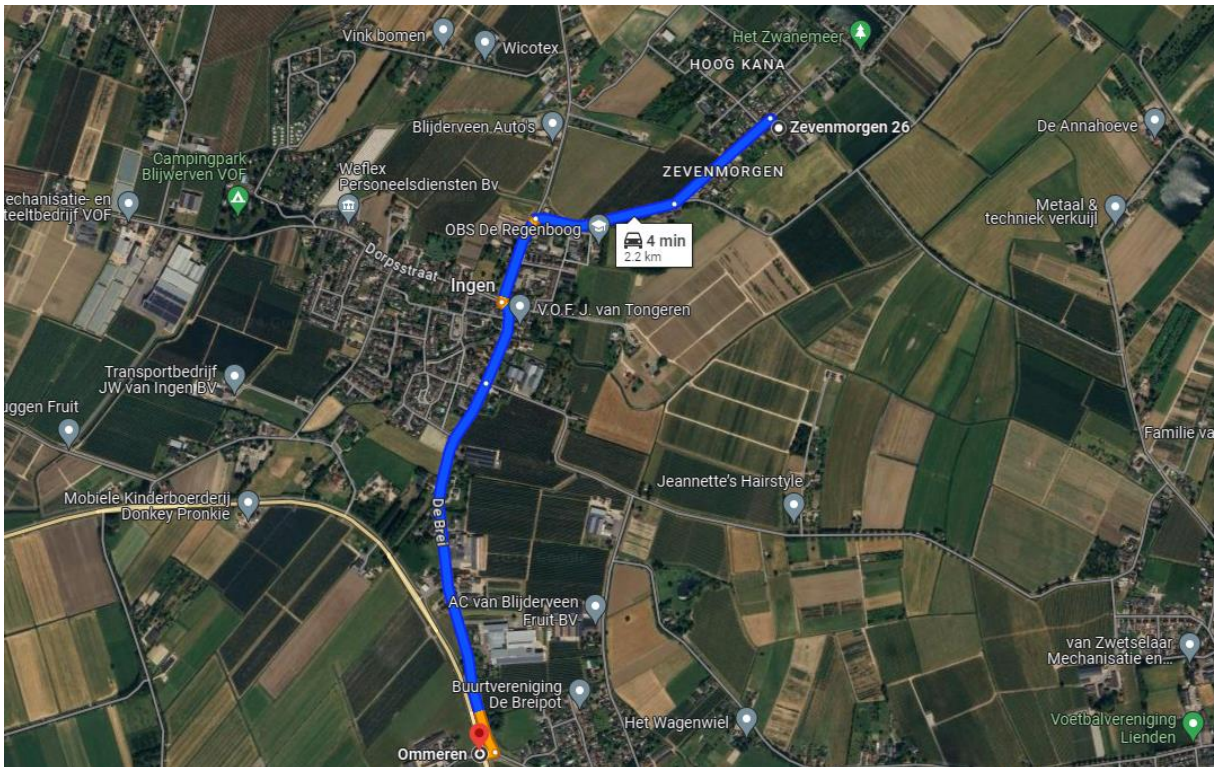
In de voorliggende berekening wordt alleen rekening gehouden met de inzet van werktuigen vanaf bouwjaar >2014 (Stage IV), omdat werkvoertuigen van dit bouwjaar tegenwoordig meest gangbaar zijn. Daarbij kan er bij deze werkvoertuigen gebruik gemaakt worden van verduurzamingstechnieken, waaronder AdBlue. Met toepassing van AdBlue kan de uitstoot van de werkvoertuigen en daarmee de emissie van NO_x en NH₃ worden beperkt. Bij toepassing van AdBlue dient er echter wel rekening gehouden te worden met het onderzoek van TNO (Ligterink et al., 2021), waaruit blijkt dat de AdBlue verbruik maximaal 6% van het diesilverbruik mag bedragen. Invoerparameters zijn hierop aangepast.

3.3 Vervoersbewegingen

Projecten kunnen ook leiden tot extra verkeer en vervoer van en naar het projectgebied. Hierbij kan worden gedacht aan de aan- en afvoer van grondstoffen en producten en het personenautoverkeer van en naar een inrichting. Dit wordt ook wel aangeduid als de 'verkeersaantrekkende werking' van een project. Bij projecten met een dergelijke verkeersaantrekkende werking, dienen ook deze stikstofemissiebronnen te worden meegenomen.

Wanneer verkeer- en vervoersbewegingen van en naar de inrichting worden meegenomen als emissiebron, dient ook bepaald te worden tot welke afstand deze meegenomen dienen te worden in het onderzoek. Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting kunnen worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld, hierbij valt de te denken aan N-wegen en andere doorgaande wegen.

De transportbewegingen van van/voor de Zevenmorgen 26 vinden plaats vanaf/naar de planlocatie naar de Provincialeweg (N320). Vanaf daar gaan de vervoersbewegingen over in het gangbare wegverkeer. Figuur 3.1 geeft de voorkeurstransportroute weer vanaf en naar de N320 ten opzichte van de planlocatie. De invoerparameters aangaande vervoersbewegingen zijn allemaal maal twee, in verband met de retourbewegingen.



Figuur 3.1 - Route van transportbewegingen vanaf doorgaande weg richting het plangebied.

4. Invoerparameters

4.1 Sloop van de bedrijfsloods

Een deel van de bestaande bedrijfsloods zal worden gesloopt om plaats te maken voor de nieuwbouwwoningen. Dit betreft het voorste gedeelte van het perceel aan de Zevenmorgen. In totaal zal een oppervlakte van 1645 m² worden vrijgemaakt voor dit doel. Voor de exacte locatie waar de sloopwerkzaamheden zullen plaatsvinden, wordt verwezen naar figuur 4.1.

In het meest ongunstige scenario wordt voorspeld dat de sloop van de bedrijfsloods zes werkdagen zal vergen. Gedurende deze periode zullen de arbeiders dagelijks met hun eigen busjes naar de locatie rijden. Elke dag zullen ongeveer 4 busjes naar de locatie komen en vertrekken, waardoor er in totaal 24 vervoersbewegingen voor de arbeiders plaatsvinden. Bij de aanvang van de werkzaamheden wordt ook een mobiele kraan naar de locatie vervoerd, wat twee zware transportbewegingen met zich meebrengt. De mobiele kraan zal assisteren bij het verwijderen van materiaal en het laden ervan op een trekker met kipper voor afvoer. Het wordt verwacht dat de mobiele kraan gedurende de vijf dagen in totaal 32 uur zal functioneren. Het aantal transportbewegingen van de trekker met kipper wordt geschat op 50, inclusief de terugreis. Daarnaast zullen de arbeiders ter plaatse ook handmatig materialen demonteren, waarvoor geen registratie in AERIUS vereist is.

Na de sloop van het bedrijfsgebouw zal de locatie geëgaliseerd en gereinigd worden om de bouwwerkzaamheden te kunnen starten. Zoals beschreven in de plantoelichting, vereist dit de sanering van de grond. De mobiele kraan zal ook hiervoor worden ingezet. Naar verwachting zal de mobiele kraan ongeveer 10 uur nodig hebben om alle verontreinigde grond te verwijderen. De trekker met kipper zal vervolgens de verontreinigde grond naar de juiste verwerkingsfaciliteit brengen. Voor het transport van de verontreinigde grond zijn in totaal 8 vervoersbewegingen gepland.

Ten behoeve van alle werkzaamheden zal ook een shovel aanwezig zijn op het plangebied. Voor dit werkvoertuigen wordt voor het gehele project 30 draaiuren gerekend. Daarnaast wordt de shovel ook naar locatie gebracht (2 vervoersbewegingen zwaar).

Niet alleen dienen de vervoersbewegingen van de trekker ingerekend te worden. De trekker zal ook op locatie stationair draaien tijdens het wachten en laden. Het stationair draaien AERIUS-calculator³ biedt niet standaard de mogelijkheid dit te modelleren. Voor het indienen van de emissiecijfers voor de trekker met kipper is gebruikt gemaakt van Bijlage 1 van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS-calculator 2023'. In overeenstemming met deze instructies zijn emissies ingevoerd onder de categorie 'Anders'.

Voor de trekkers stationair lopend voor de klus in 2024 dient te worden gerekend met een stationaire waarde NH₃ van 0.9024 g/uur en een stationaire waarde NO_x van 80.6676 g/uur (Zie tabel 4.1). Verwacht wordt dat de trekkers voor het slopen van het bedrijfsgebouw en het saneren van de grond 12 uur stationair zullen draaien. Dit resulteert in totale NH₃ emissie van 10.83 gram en in een totale NO_x emissie van 968.01 gram.

Tabel 4.1 – Voorgenomen verkeerscategorie uit instructiegegevens AERIUS-calculator 2023.

Verkeerscategorie	Voertuigtype	Snelheidstype	SRM-wegtype	Jaar	Waarde stationair NH ₃	Waarde stationair NO _x	Eenheid
Zwaar wegverkeer	vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	stad stagnerend	niet-snelweg	2024	0.9024	80.6676	g/uur

Na het verwijderen van het bedrijfsgebouw en de sanering van de grond blijft de mobiele kraan op locatie voor het volgende project: de bouw van de woningen. Zie tabel 4.2, 4.3 en 4.4 voor de invoergegevens van dit project ten behoeve van de AERIUS-berekening.

³ <https://www.aeriusproducten.nl/documenten/publicaties/2023/12/14/instructie-gegevensinvoer-aerius-calculator-2023.1-versie-3>



Figuur 4.1 – Indicatie van de te slopen bedrijfsbebouwing aan de Zevenmorgen 26 te Ingen.

Tabel 4.2: Gegevens ten behoeve van invoerparameters AERIUS voor project 1.

Werktuigen	Klasse	Brandstof (l/j)	Werkbare uren	AdBlue (l/j)
18-ton mobiele kraan	Stage IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	420	42	25
Shovel	Stage IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	240	30	14

Tabel 4.3: Gegevens ten behoeve van invoerparameters AERIUS voor project 1 – stationair draaien.

Anders	Emissie NOx (kg/j)	Emissie NH ₃ (kg/j)
Emissie stationair draaien: trekker met kipper	1.0	0.01

Tabel 4.4: Invoergegevens vervoersbewegingen voor project 1.

Verkeersemissie, categorie ¹	Betreft	Totaal verkeersbewegingen ¹
Zwaar verkeer	Aan-/afvoer van mobiele kraan	2
	Aan-/afvoer van shovel	2
Totaal		4
Licht verkeer	Personeel	24
Totaal		24

¹ Alle verkeersemissies maal twee gerekend in verband met retourbewegingen

4.2 Bouwen van de vrijstaande woning

Boorpalen

Voor de constructie van de woonhuizen is heien noodzakelijk, waarbij boorpalen worden gebruikt. Het perceel bevindt zich in de directe omgeving van andere woningen. De heistelling zal worden getransporteerd naar de locatie met behulp van zwaar transport. De installatie van de boorpalen gebeurt vrijwel zonder trillingen. Voor de twee woningen zijn in totaal 60 boorpalen nodig. Deze boorpalen worden in 6 transporten naar de locatie vervoerd, wat neerkomt op 12 zware transportbewegingen. Het plaatsen van de boorpalen met behulp van de heistelling zal 4 werkdagen in beslag nemen, wat overeenkomt met 32 werkuren. Per boorpaal is 8 m² beton nodig, wat resulteert in een totaal van 480 m³ beton voor alle boorpalen. Elke zelfrijdende betonmixer kan maximaal 10 m³ beton vervoeren, dus er zullen 48 zelfrijdende betonmixers naar de locatie komen voor dit doel. Daarnaast zal het project worden ondersteund door een mobiele kraan die naar schatting 15 uur zal worden ingezet voor deze werkzaamheden.

Betonstort/ betonwerk

Na het heien met boorpalen worden de betonnen funderingsbalken voor de woningen gestort. Dit wordt aangevoerd met 4 zelfrijdende betonmixers. Alvorens de funderingsbalken worden gestort, wordt de bekisting aangebracht. Dit gebeurt handmatig. Daarvoor zijn geen gegevens in de stikstofberekeningen opgenomen. Voor het storten van de funderingsbalken is 24 uur hulp aanwezig van een verreiker. De verreiker zal naar locatie worden toegebracht met zwaar vervoer en na de werkzaamheden weer worden afgevoerd. De bekisting wordt met 2 vrachtwagens aangevoerd.

Voor de rest van de werkzaamheden zal een spieringskraan worden aangevoerd. De spieringskraan zal de begane vloeren en de eerste verdiepingsvloeren worden voorzien van geïsoleerde kanaalplaten. De kanaalplaten worden vervoerd met zwaar speciaal transport. Dit betreft 10 transporten. De spieringskraan zal voor 12 uur voor deze werkzaamheden worden ingezet.

Metselwerk

De buitengevels, de (spouw-)wanden, de binnenwanden en het metselwerk op de fundering worden gemetseld. Dit is handwerk en is daarom niet opgenomen in de stikstofberekeningen. Wel is het transport van de metselstenen opgenomen. Het betreft 6 transporten met vrachtwagens. Voor deze werkzaamheden wordt een inzet van 10 uur verwacht van de spieringskraan. Ook zal de verreiker worden gebruikt ter ondersteuning met 15 uur.

Constructie en dak

De constructie en de geïsoleerde dakplaten worden geplaatst met de spieringskraan. Dit duurt in totaal 6 werkdagen. De constructie en dakplaten worden aangevoerd met 10 vrachtwagens. Bij montage zal de mobiele kraan ook weer worden ingezet voor 15 uur. Verdere afwerking van de woningen wordt met de hand en zonder voertuigen uitgevoerd. Hiervoor worden 8 transporten ingerekend.

De verwachte doorlooptijd van de bouw van de twee woningen betreft ongeveer 15 maanden, oftewel 300 werkdagen. Gedurende deze 300 werkdagen arriveren dagelijks gemiddeld 4 voertuigen (auto's en busjes) op de bouwplaats. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van 8 verkeersbewegingen per dag en 2400 verkeersbewegingen in totaal voor lichtverkeer voor het gehele project.

Zie tabel 4.5 en 4.6 voor de invoergegevens ten behoeve van de AERIUS-berekening voor de realisatiefase.

Tabel 4.5: Gegevens van werktuigen ten behoeve van invoerparameters van de realisatiefase van de woningen

Werktuigen	Klasse	Brandstof (l/j)	Werkbare uren	AdBlue (l/j)
Heistelling	Stage IV, 2014-2018, >560 kW, diesel, SCR: nee	525	32	-
Mobiele kraan	Stage IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	300	30	18
Verreiker	Stage IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	390	39	23
Spieringskraan	Stage IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	700	70	42

Tabel 4.6: Ingevoerde gegevens van verkeersbewegingen ten behoeve van de realisatiefase van de woningen

Verkeersemissie, categorie ¹	Betreft	Totaal verkeersbewegingen ¹
Licht verkeer	Personeel in busje/auto	2400
Totaal		2400
Zwaar verkeer	Aan-/afvoer heistelling	4
	Aanvoer boorpalen	24
	Aan-/afvoer verreiker	4
	Aanvoer bekisting	4
	Betonwagens	104
	Aan-/afvoer spieringskraan	4
	Transport kanaalplaten	20
	Transport metselstenen	12
	Aanvoer constr./dakpl./materialen	20
	Aanvoer afwerking	16
Totaal		212

¹ Alle verkeersemissies maal twee gerekend in verband met retourbewegingen

4.3 Aanleggen van bestrating

Rondom de nieuwe woningen wordt bestrating aangelegd op een oppervlak van in totaal ca. 200 m². Hiervoor wordt een elektrische shovel voor gebruikt. Het bestraten kost twee werkdagen. Een vrachtwagen kan per keer 20 pallets straatstenen vervoeren. Dit is vergelijkbaar met 160 m² bestrating. Er zijn daarom 2 vrachten bestrating benodigd. Voor deze werkzaamheden komt elke dag een busje met werkkrachten naar de locatie toegereden. Het gebruik van een elektrische shovel voor de grondwerkzaamheden en de benodigde vervoersbewegingen zijn niet meegenomen in de berekening, aangezien deze geen stikstof uitstoot.

Zie tabel 4.7 voor de invoergegevens ten behoeve van de AERIUS-berekening voor de realisatiefase.

Tabel 4.7: Ingevoerde gegevens van verkeersbewegingen ten behoeve van het bestraten.

Verkeersemisatie, categorie ¹	Betreft	Totaal verkeersbewegingen ¹
Licht verkeer	Personeel in busje/auto	4
Totaal		4
Zwaar verkeer	Aanleveren bestrating	4
Totaal		4

4.4 Gebruiksfase van de twee woningen

Volgens de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moeten alle aspecten die onlosmakelijk samenhangen met een project – zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase – als één samenhangend project worden beoordeeld en vergund. Dit betreft dus ook de gebruiksfase wat bestaat uit de aantrekkende werking van het verkeer. Hierbij wordt wel uitgegaan van gasloos bouwen.

Voor de verkeersgeneratie voor de twee nieuwe woningen wordt uitgegaan van 8 ritten per etmaal per woning (16 ritten per etmaal). Dit is ingevoerd in de AERIUS-calculator.

4.5 Totale emissie

De totale emissie van het project in de gebruiks- en aanlegfase bedraagt ongeveer 42,2 kg/j en 0,8 kg/j.

5. Conclusie

Met behulp van het rekenprogramma AERIUS Calculator (versie 2023.1) is een projectberekening uitgevoerd voor het rekenjaar 2024. De AERIUS-projectberekening is bijgevoegd als een separate bijlage. Door de invoer van bovenstaande gegevens in de AERIUS-calculator is aangetoond dat voorgenomen werkzaamheden voor het project aan de Zevenmorgen 26 te Ingen niet zal leiden tot een meetbare depositie NO_x en NH₃ in Natura 2000-gebied(en) gevoelig voor stikstof en/of ammoniak, mits gevolg wordt gegeven aan de uitgangspunten. Daarom wordt geconcludeerd dat er geen sprake zal zijn van een verslechtering van de milieukwaliteit van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden. Geacht wordt hierdoor dat een nader onderzoek achterwege kan blijven.