

Heersend verkeersbeeld: Afdeling accepteert afkappercentage 5%

Bij stikstofonderzoeken speelt regelmatig de vraag wanneer het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. Indien daarvan namelijk sprake is behoeven de gevolgen van deze bewegingen niet meer in het kader van een plan of project te worden beoordeeld. Voor de praktijk is in dit kader een recente uitspraak van de Afdeling van 10 september 2025 ([ECLI:NL:RVS:2025:4335](#)) van belang. Hieruit kan namelijk worden afgeleid dat een afkappercentage van 5% in algemene zin acceptabel is om te bepalen of het verkeer is opgegaan in het heersende verkeersbeeld.

Bij de doorberekening van het verkeer en verkeersstromen wordt de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator (hierna: de Instructie) toegepast. In de Instructie staat wanneer het aan- en afvoerende verkeer van en naar de ontwikkeling geacht wordt opgenomen te zijn in het heersende verkeersbeeld. Als algemeen criterium staat in deze Instructie dat verkeer niet meer aan de ontwikkeling wordt toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens de Instructie is dit het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt gegenereerd en het reeds op de weg aanwezige verkeer. Volgens de Instructie wordt in de regel het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 19 mei 2021 ([ECLI:NL:RVS:2021:1054](#)) geaccepteerd dat de Instructie wordt toegepast bij de doorberekening van het verkeer en de verkeersstromen. Ook heeft de Afdeling expliciet aangegeven dat het 'heersende verkeersbeeld'-criterium in overeenstemming is met de Habitatrichtlijn (zie: ABRvS 8 juni 2022, [ECLI:NL:RVS:2022:1629](#)).

Vervolgens rijst dan de vraag wanneer sprake is van 'verdunding tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer'. Om welk percentage gaat het dan? In een eerdere uitspraak van de Afdeling van 24 januari 2024 ([ECLI:NL:RVS:2024:249](#)) was een afkappercentage van 5% aan de orde. De Afdeling oordeelde in die zaak dat dit percentage, gelet op de plan-specifieke omstandigheden en

onderbouwingen, in dat geval acceptabel was. De Afdeling lijkt in die uitspraak belang te hechten aan het feit dat de desbetreffende wegen drukke wegen zijn, waarop verkeer als gevolg van het plan zich snel vermengt met het overige verkeer. Uit die uitspraak kon derhalve niet worden afgeleid dat het voor elke situatie acceptabel is dat een percentage van 5% wordt gehanteerd.

Uit de recente uitspraak van 10 september 2025 lijkt - gelet op de algemene bewoordingen van de Afdeling - wel te kunnen worden afgeleid dat een afkappercentage van 5% in algemene zin acceptabel is, derhalve zonder daarbij acht te slaan op het karakter van de wegen.

Hierbij past wel een nuance. In (onder meer) een uitspraak van 1 september 2021 ([ECLI:NL:RVS:2021:1960](#), r.o. 21.2) heeft de Afdeling geoordeeld dat uit de Instructie volgt dat indien er netwerkeffecten zijn (zoals bij de realisatie van bijvoorbeeld grote woonwijken het geval kan zijn) het heersende verkeersbeeldcriterium niet kan worden toegepast. Bij een project met netwerkeffecten moeten volgens de Instructie in beginsel ook de effecten van veranderingen in verkeersbewegingen op wegvakken buiten het projectgebied worden meegenomen bij het bepalen van de depositiebijdrage van het project. De grens zal per project bepaald moeten worden en is afhankelijk van de projectspecifieke omstandigheden.

Of in de toekomst wellicht onder omstandigheden nog een hoger afkappercentage dan 5% mogelijk is, zal toekomstige jurisprudentie moeten uitwijzen.

