

Aerius stikstofdepositie rapport

Project: Park Sandevoerde, Kennemerweg 16 te Zandvoort

Auteur: RGP Consult – M. Boven

Opdrachtgever: Vereniging Sandevoerde

Datum: 14/07/2025

RGP Consult

Vechtstraat 132

9725 CX Groningen

T: 0652515998

E: info@rgpconsult.nl

I: www.rgpconsult.nl



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Voorgenomen ontwikkeling	4
3. Uitgangspunten	4
3.1 Uitgangspunten referentie situatie	6
3.2 Uitgangspunten aanlegfase	8
3.3 Uitgangspunten gebruiksfase	10
4. Resultaten	10
4.1 Resultaten aanlegfase	10
4.2 Resultaten gebruiksfase	11
5. Conclusie	11
Bijlagen	11

1. Inleiding

In het kader van de omgevingsvergunning is inzicht in de te verwachten effecten van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden nodig. RGP Consult is gevraagd om de te verwachten stikstofemissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling en de eventuele gevolgen daarvan inzichtelijk te maken. Dit Aerius stikstofdepositie rapport heeft betrekking op de herontwikkeling van Park Sandevoerde aan de Kennemerweg 16 te Zandvoort. Dit betreft, conform de wettelijke kaders en voorschriften van BIJ12, een herberekening van een eerdere Aerius berekening door adviesbureau Witteveen+Bos uit 2023.

In dit rapport zullen voor de referentie situatie, de aanlegfase en de gebruiksfase van het project de uitgangspunten en resultaten van een Aerius stikstofdepositie berekening middels de zogenaamde voortoets stikstof, gebruikmakend van de voorgeschreven en meest recente versie van de Aerius Calculator (bron: RIVM), worden behandeld. Er wordt gekeken naar uitstoot van stikstof, meer specifiek van NO_x, NO₂ en NH₃, en de depositie daarvan op nabij gelegen Natura 2000-gebieden tot 25 km van de projectlocatie. Zowel emissiebronnen op de projectlocatie als de verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie worden daarin meegenomen. Voor de Aerius GML bestanden en de Aerius project berekeningen in PDF verwijzen wij naar de bijlagen bij dit rapport.

De locatie grens direct aan Kennemerland-Zuid het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied dat zich ten noorden, oosten en zuiden van de projectlocatie bevindt (zie afbeelding 1). Deze afstand is kleiner dan 3.000 meter, derhalve is er in de Aerius calculator mogelijk sprake van gebouwinvloed. Er worden echter geen stationaire puntbronnen gemodelleerd. Derhalve wordt conform voorschriften BIJ12 gebouwinvloed niet opgenomen in de berekening. Kennemerland-Zuid is een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Binnen een straal van 25 km bevinden zich geen buitenlandse natuurgebieden.



Afbeelding 1: Project locatie t.o.v. dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied

2. Voorgenomen ontwikkeling

Het project betreft:

- Herontwikkeling van Park Sandevoerde naar 245 prefab chalets
- Terreininrichting



Afbeelding 2: Luchtfoto plangebied met in het midden het Park Sandevoerde

3. Uitgangspunten

Wij conformeren ons binnen de wettelijke kaders en de voorschriften van BIJ12 zoveel mogelijk aan de uitgangspunten van de eerdere Aerius stikstofdepositieberekening t.b.v. dit plan uitgevoerd door Witteveen+Bos. Het rapport met de toelichting op de berekening van Witteveen+Bos dateert van 30 juni 2023 met de project berekening van de aanlegfase d.d. 1 juni 2023 en de project berekening van de gebruiksfase d.d. 30 juni 2023. Omdat op basis van deze Aerius stikstofdepositieberekening de voorgenomen herontwikkeling haalbaar leek is per 26 maart 2024 een huuropzegging gestuurd aan de standplaats huurders van Park Sandevoerde. Derhalve is de datum 26 maart 2024 relevant en houden wij daarom deze datum aan als juridisch relevante datum.

Er zijn sinds de datum van 26 maart 2024 drie belangrijke wijzigingen van de wettelijke kaders en voorschriften van BIJ12 inzake stikstofdepositieberekeningen zijnde (i) het intern salderen zoals ook toegepast in deze casus door Witteveen+Bos is o.b.v. de uitspraak van de Raad van State per 18 december 2024 met terugwerkende kracht tot 1 januari 2020 niet meer toegestaan in een stikstof voorttoets, (ii) koude starts van motorvoertuigen moeten vanaf de datum van de update van de Aerius calculator per 1 oktober 2024 als additionele bron worden opgevoerd en, (iii) toetsing op hersteldoelen Natura 2000-gebieden zijn tevens verplicht vanaf datum van de Aerius update per 1 oktober 2024. Omdat deze wijzigingen plaatsvonden na het juridische toetsingsmoment 26 maart 2024 worden deze drie zaken buiten beschouwing gelaten.

Bij de beoordeling van de stikstofdepositieberekening van Witteveen+Bos komen twee belangrijke aandachtspunten naar voren welke we hieronder nader toelichten:

1. Aerius berekening Witteveen+Bos niet meer geldig op 26 maart 2024

De wet schrijft voor dat op het moment van vergunningverlening de Aerius berekening dient te zijn doorerekend in de laatste versie van de Aerius calculator. Op 26 maart 2024 heeft de vergunning verlening voor de herontwikkeling van Park Sandevoerde nog niet plaats gevonden. De Aerius project berekeningen van Witteveen+Bos van 1 juni 2023 (aanlegfase) en 30 juni 2023 (gebruiksfase) zijn derhalve niet meer geldig op 26 maart 2024 (datum huuropzegging). Er hebben immers per 5 oktober 2023 en 6 november 2023 updates van de Aerius calculator plaats gevonden (bron: BIJ12). Gezien de wijzigingen in de Aerius calculator als gevolg van de updates per 5 oktober 2023 en 6 november 2023 is het daarom per 26 maart 2024 zonder geldige stikstofberekening niet bekend of deze herontwikkeling onder de stikstofdepositie norm van afgerond 0,01 mol/ha/jaar zal blijven.

2. Verkeersbewegingen referentie situatie in berekening Witteveen+Bos onjuist ingevoerd

Witteveen+Bos hanteert in haar stikstofberekening voor het bepalen van de verkeergeneratie de cijfers van het CROW. CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor bedrijven en overheden en geeft in haar publicatie 744 voor diverse functies parkeercijfers en de verkeersgeneratiecijfers. CROW wordt bv. veel gebruikt door architecten t.b.v. het bepalen van de parkeerdruk. De verkeersgeneratiecijfers zijn juist voor het opstellen van een stikstofberekening relevant. De CROW verkeersgeneratiecijfers kunnen gezien worden als de algemeen geaccepteerde gouden standaard voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen t.b.v. stikstofberekeningen voor een plan of project. Witteveen+Bos maakt echter in de referentie situatie een fout bij de functie keuze binnen de CROW categorisering. Men categoriseert de bestaande jaarstandplaatsen als zijnde een “bungalow” in een “Bungalowpark (huisjescomplex)”. Dit is onjuist. Park Sandevoerde is een kampeerterrein waar sprake is van camping standplaatsen. Zo wordt er geen OZB geheven over de op de standplaatsen geplaatste (sta)caravans en/of overige kampeermiddelen, hetgeen wel zou worden geheven als er sprake zou zijn van bungalows. Alle (sta)caravans zijn ook op wielen en dus mobiel, zonder vaste aansluiting aan een fundering. Voorts wordt in de gehele vergunning historie van Park Sandevoerde het park uitsluitend omschreven als “camping”, “stacaravanpark” of “kampeerterrein” waar sprake is van “standplaatsen”, “stapplaatsen”, “jaarplaatsen”, “jaarstandplaatsen”, “toerplaatsen”, “seizoenplaatsen”, etc. Er wordt in de vergunning historie zelfs diverse malen expliciet benoemd dat het geen zomerhuizen, gezinsverblijven of kamphuizen betreft. Dit sluit aan bij de omschrijvingen in de voor Park Sandevoerde geldende bestemmingsplannen 'Kostverlorenstraat' uit 2003 en 2015. Hiermee staat vast dat het in de bestaande situatie gaat om standplaatsen op een kampeerterrein en niet om bungalows in een bungalowpark (huisjescomplex). Nota bene noemt de auteur van het rapport van Witteveen+Bos op diverse plekken in het eigen rapport zelf ook dat het gaat om standplaatsen (bv. onder hoofdstuk 3) en stacaravans en tenten (bv. onder paragraaf 3.1). Binnen de CROW categorisering dient in de referentie situatie voor wat betreft de jaarstandplaatsen derhalve gekozen te worden voor “Camping (kampeerterrein)” per “standplaats” in plaats van voor een “Bungalowpark (huisjescomplex)” per “bungalow”.

Naast de bovengenoemde twee belangrijke aandachtspunten zijn er nog enkele kleinere punten die wij, op basis van onlogische modellering en/of feitelijke onjuistheden en/of de voorschriften van BIJ12, op de berekening uitgevoerd door Witteveen+Bos, corrigeren. Dit zijn de volgende punten:

- De emissie van de propaangas stook voor verwarming wordt als enkele puntbron gemodelleerd. Dit terwijl de emissie feitelijk in een groter vlak plaats vindt en deze derhalve als vlakbron gemodelleerd dient te worden. Wij modelleren dit als vlakbron i.p.v. een puntbron.
- De emissie van de propaangas stook vindt tevens logischerwijs vanuit de rookafvoerkanalen op een hogere niveau dan de door Witteveen+Bos gehanteerde 0,0 meter plaats, wij hanteren 3,5 meter.
- De aan- en afvoerroute is niet bepaald conform de richtlijnen van BIJ12. Deze dient langer te zijn, dit corrigeren wij.
- Er wordt wegtype buiten de bebouwde kom gekozen daar waar de aan- en afvoerroute blijkens de PDOK kaart (bron: <https://app.pdok.nl/viewer>) binnen de bebouwde kom vallen. Dit wordt gecorrigeerd.
- Ook schuift het project t.o.v. het uitgangspunt in het rapport van Witteveen+Bos uit 2023 minimaal 2 jaren in de tijd aangezien de werkzaamheden nog niet zijn opgestart.
- Er zitten diverse onduidelijkheden, discrepanties en inconsistentie in het toelichtend rapport van Witteveen+Bos en de Aeries berekeningen van Witteveen+Bos. Zo zijn er in het rapport diverse NOx emissies en aantallen verkeersbewegingen berekend terwijl afwijkende waarden in de Aeries berekeningen worden gehanteerd. Ook wordt aangegeven bij de referentie situatie in het rapport: *“In de referentiesituatie zijn alleen seizoensplaatsen aangenomen, dit betreft een conservatief uitgangspunt.”*. Dat suggereert dat de jaarstandplaatsen buiten beschouwing worden gelaten in de referentie situatie, die worden echter wel meegenomen en dat zelfs als bungalow i.p.v. standplaats waarvan wij eerder concludeerden dat dat onjuist is. Het rapport van Witteveen+Bos mist hierdoor consistentie waardoor het lastig is om goed te doorgronden wat men exact heeft beoogd.

3.1 Uitgangspunten referentie situatie

De referentie situatie is in de berekening van Witteveen+Bos bepaald en intern salderen is toegepast in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Inmiddels is dit niet meer mogelijk aangezien de Raad van State per 18 december 2024 heeft geoordeeld dat intern salderen met terugwerkende kracht tot 1 januari 2020 niet meer mag worden betrokken in de voortoets stikstof. Omdat in deze casus het juridische toetsingsmoment de datum van huuropzegging d.d. 26 maart 2024 relevant is, en destijds intern salderen nog was toegestaan, wordt intern salderen ook in deze herberekening toegepast. Daarbij wordt aangesloten bij de benaderingslijn uit het rapport van Witteveen+Bos. In het rapport van Witteveen+Bos wordt aangegeven dat het referentiejaar is gedefinieerd als het jaar waarop Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid onder de bescherming van Habitatrichtlijn (92/43/EEG) is gekomen. Voor het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid is dit 2004. In dat jaar gold het bestemmingsplan 'Kostverlorenstraat' vastgesteld op 2 december 2003. In 2015 is een nieuw bestemmingsplan opgesteld, dat niet minder toestaat dan het bestemmingsplan uit 2003. Er wordt derhalve in het rapport van Witteveen+Bos uitgegaan van 550 standplaatsen. Dat houden wij aan.

Voor de verkeersgeneratie wijken wij, zoals benoemd onder punt 2 onder hoofdstuk 3 Uitgangspunten, af van het rapport van Witteveen+Bos waarin de jaarstandplaatsen binnen de CROW categorisering foutief worden gemodelleerd als zijnde een “bungalow” in een “bungalowpark (huisjescomplex)”. Wij gaan uit van de werkelijke situatie, en modelleren alle standplaatsen binnen de CROW categorie als “standplaats” op een “Camping (kampeerterrein)”. Hoewel wij het onwaarschijnlijk achten dat er uitsluitend lichte verkeersbewegingen zullen plaatsvinden, conformeren wij ons op dit punt aan het rapport van Witteveen+Bos.

De aan- en afvoerroute loopt in de berekening van Witteveen+Bos vanaf locatie via de Kennemerweg naar de N201, en stopt daar abrupt. Dit is een logische route, echter is deze te kort en daarmee onjuist ingevoerd. BIJ12 schrijft voor dat de lijnbron van wegverkeer doorgetrokken dient te worden tot het bestemmingsverkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld. Dat is pas zodra het de snelheid van het overige verkeer heeft aangenomen. Omdat de kruising van de inrit vanaf de N201 geen stoplichten heeft en het verkeer op de N201 daar dus niet stilstaat, gaat het bestemmingsverkeer pas later op de N201 op in het heersend verkeersbeeld daar waar het bestemmingsverkeer respectievelijk geaccelereerd heeft tot de snelheid van het overige verkeer of start met afremmen om de inrit van de Kennemerweg in te draaien. Derhalve verlengen wij in onderhavige berekening de aan- en afvoerroute met 150 meter op de N201. Daarnaast passen wij aangezien de aan- en afvoerroute door de bebouwde kom loopt het wegtype aan naar “Binnen bebouwde kom (normaal)” daar waar Witteveen+Bos wegtype “Buitenweg” hanteert, wat feitelijk onjuist is.

Het is sinds de Aerius update van 1 oktober 2024 verplicht om de koude starts van motorvoertuigen te modelleren, omdat het hier echter een herberekening van een Aerius berekening betreft en we als juridische relevante datum 26 maart 2024 hanteren laten we koude starts buiten beschouwing.

Voor een detaillering van de te genereren verkeersbewegingen verwijzen wij naar respectievelijk tabblad 1 en 2 van het als bijlage 6 bijgevoegde Excel overzicht.

Totaal verkeersbewegingen overige verkeer per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):

- Licht verkeer 80.300
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 0

Wij houden voor de verwarming van de stacaravans en tenten de berekening Witteveen+Bos aan. Het verbruikte propaangas voor de verwarming van de accommodaties in de referentiesituatie in het rapport van Witteveen+Bos leidt tot een uitstoot van 13,7 kg NOx, per jaar. Deze bron is in de berekening van Witteveen+Bos gemodelleerd als puntbron, echter hanteren wij hiervoor een vlakbron omdat er niet op 1 punt maar in feite in het hele vlak sprake is van emissie. Ook modelleren wij deze bron op een logischer hoogte van 3,5 meter daar waar Witteveen+Bos een hoogte van 0,0 meter hanteert.

Er wordt in Aerius gekozen voor het oudst mogelijke rekenjaar voor de berekening van de referentie situatie, dat is 2024.

3.2 Uitgangspunten aanlegfase

In de berekening van de aanlegfase door Witteveen+Bos wordt 2025 als rekenjaar gekozen waarbij de totale sloop- en bouwperiode tezamen wordt ingeschat op 4 jaren. Conform het voorschrift van BIJ12 wordt voor het rekenjaar de aaneengesloten periode van 12 maanden met de hoogste uitstoot gekozen. Dat is, zo wordt bepaald in het rapport van Witteveen+Bos, het 3^{de} jaar van de bouwperiode. Destijds in de beoogde planning was dit het jaar 2025. Inmiddels zijn 2 jaren verstreken en zijn de werkzaamheden nog niet gestart, daarmee schuift de planning i.i.g. 2 jaren op. Wij hanteren derhalve het rekenjaar 2027 voor de aanlegfase.

Het project en de sloop- en bouwwerkzaamheden worden in het rapport van Witteveen+Bos niet in detail beschreven. Wel wordt aangegeven dat het om de bouw van 245 chalets gaat en dat dit grotendeels elektrisch zal plaatsvinden en er qua niet elektrische mobiele werktuigen uitsluitend een kraan t.b.v. het plaatsen van de prefab chalets zal worden ingezet. Wat opvalt is dat deze kraan een relatief laag vermogen heeft van slechts 78,5 KW en een navenant laag diesel verbruik van 8 liter per uur. Het valt te betwijfelen of een dergelijke lichte kraan de last van een prefab chalet kan hijsen. Verder is de inzet van alle overige mobiele werktuigen elektrisch. Hoewel dat theoretisch mogelijk is, vergt dat zeker voor een project van deze omvang, heel veel van de aannemer. Alle mobiele werktuigen als bv. shovels, lichte shovels, graafmachines, lichte graafmachine, betontruckmixers, betonpompen, vrachtwagenhijskranen, trilplaten, hoogwerkers, verreikers, heftrucks etc. dienen elektrisch te zijn. Uitgaande dat de inzet van elektrische mobiele werktuigen theoretisch kan en dat de kraan met een vermogen van slechts 78,5KW een gehele prefab chalet/recreatiewoning kan hijsen houden wij met deze kanttekening de uitgangspunten van Witteveen+Bos aan, en modelleren wij als mobiele werktuig op fossiele brandstof uitsluitend een (lichte) kraan.

Qua aantallen verkeersbewegingen zijn er drie kanttekeningen m.b.t. de input in het rapport van Witteveen+Bos. Ten eerste vragen wij ons af hoe het bouwpersoneel op locatie komt aangezien er uitsluitend zwaar vrachtverkeer wordt gemodelleerd voor de bouwwerkzaamheden en geen licht bouwverkeer zoals personenauto's en busjes of middelzwaar vrachtverkeer t.b.v. de bouw. Waarom licht en middelzwaar bouwverkeer niet meegenomen is zou verklaart dienen te worden, dit is namelijk niet gangbaar, niet logisch en daarmee niet aannemelijk.

Ten tweede wordt voor het overige verkeer in de aanlegfase t.b.v. de dan nog resterende stacaravans en reeds gerealiseerde nieuwe chalets/recreatiewoningen uitsluitend licht verkeer gemodelleerd. Conform de richtlijnen dient ook rekening gehouden te worden met vrachtverkeer t.b.v. zaken als pakketbezorging, leveranciers, afvalophaal etc. Waarom voor het overige verkeer geen rekening gehouden is met vrachtverkeer zou verklaart dienen te worden, dit is namelijk niet gangbaar, niet logisch en daarmee niet aannemelijk.

Als derde gaan wij conform de tweede opmerking in hoofdstuk 3 en in afwijking op het rapport van Witteveen+Bos uit van de correcte CROW categorisering "camping (kampeerterrein)" per "standplaats" voor de dan nog resterende standplaatsen i.p.v. "bungalows" in een "bungalowpark (huisjescomplex)".

De aan- en afvoerroute loopt in de berekening van Witteveen+Bos vanaf bouwlocatie via de Kennemerweg naar de N201, en stopt daar abrupt. Dit is een logische route, echter is deze te kort en daarmee onjuist ingevoerd. BIJ12 schrijft voor dat de lijnbron van wegverkeer doorgetrokken dient te worden tot het bestemmingsverkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld. Dat is pas zodra het de snelheid van het overige verkeer heeft aangenomen. Omdat de kruising van de inrit van de Kennemerweg vanaf de N201 geen stoplichten heeft en het verkeer op de N201 daar dus niet stilstaat, gaat het bestemmingsverkeer pas later op de N201 op in het heersend verkeersbeeld daar waar het bestemmingsverkeer respectievelijk geaccelereerd heeft tot de snelheid van het overige verkeer of start met afremmen om de inrit in te draaien. Derhalve verlengen wij in onderhavige berekening de aan- en afvoerroute met 150 meter op de N201. Daarnaast passen wij aangezien de aan- en afvoerroute door de bebouwde kom loopt het wegtype aan naar “Binnen bebouwde kom (normaal)” daar waar Witteveen+Bos wegtype “Buitenweg” hanteert, wat feitelijk onjuist is.

Verder wordt voor het stationair draaien van het bouwverkeer op locatie een vlakbron gemodelleerd. Hier gaat Witteveen+Bos uit van 32,5 draaiuren, 2,4 kg NO, en 0,03 kg NH₃, dat nemen wij over.

Het is sinds de Aerius update van 1 oktober 2024 verplicht om de koude starts van motorvoertuigen te modelleren, omdat het hier echter een herberekening van een Aerius berekening betreft en we als juridische relevante datum 26 maart 2024 hanteren laten we koude starts buiten beschouwing.

Voor een detaillering van de te genereren verkeersbewegingen en inzet mobiele werktuigen op brandstof verwijzen wij naar respectievelijk tabblad 1 en 2 van het als bijlage 6 bijgevoegde Excel overzicht.

Totaal verkeersbewegingen bouwverkeer per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):

- Licht verkeer 0
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 460

Totaal verkeersbewegingen overige verkeer per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):

- Licht verkeer 135.683
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 0

Totaal gebruik mobiele werktuigen op brandstof (zie voor detaillering tabblad 2 bijlage 6):

- Kraan 200 draaiuren

Naast de inzet van mobiele werktuigen en de verkeersbewegingen wordt conform het rapport van Witteveen+Bos de stikstofemissie van de propaangas voor verwarming opgenomen in de berekening. Het gaat daarbij om 0,7 kg NO_x. Deze bron is in het rapport van Witteveen+Bos gemodelleerd als puntbron, echter hanteren wij hiervoor een vlakbron omdat er niet op 1 punt maar in feite in het hele vlak sprake is van emissie. Ook modelleren wij deze op een logischer hoogte van 3,5 meter daar waar Witteveen+Bos een hoogte van 0,0 meter hanteert.

3.3 Uitgangspunten gebruiksfase

Voor de gebruiksfase hanteren wij rekenjaar 2029 aangezien wij voor de gehele bouwperiode uitgaan van 2 jaar vertraging t.o.v. de uitgangspunten uit het rapport van Witteveen+Bos waar men voor de gebruiksfase uitgaat van rekenjaar 2027.

Qua aantallen verkeersbewegingen gaan wij uit van dezelfde aantallen als opgenomen in de berekening van Witteveen+Bos. Wel plaatsen wij daarbij de kanttekening dat het niet gangbaar, logisch en aannemelijk is dat er gedurende de gebruiksfase geen vrachtverkeer voor bv. leveranciers, post- of pakketbezorging en het ophalen van afval etc. naar de locatie komt. Wij hanteren dezelfde aan- afvoerroute als voor het overige verkeer in de aanlegfase. Ook nu wordt conform de opmerking daarover in de aanlegfase de lijnbron voor de aan- en afvoerroute van het verkeer wel verlengd met 150 meter zodat het verkeer op de N201 de snelheid van het overige verkeer kan aannemen. Daarnaast passen wij aangezien de aan- en afvoerroute door de bebouwde kom loopt het wegtype aan naar “Binnen bebouwde kom (normaal)” daar waar Witteveen+Bos wegtype “Buitenweg” hanteert, wat feitelijk onjuist is.

Het is sinds de Aerius update van 1 oktober 2024 verplicht om de koude starts van motorvoertuigen te modelleren, omdat het hier echter een herberekening van een Aerius berekening betreft en we als juridische relevante datum 26 maart 2024 hanteren laten we koude starts buiten beschouwing.

Voor een detaillering van de te genereren verkeersbewegingen verwijzen wij naar respectievelijk tabblad 1 en 2 van het als bijlage 6 bijgevoegde Excel overzicht.

Totaal verkeersbewegingen per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):

- Licht verkeer 383.710
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 0

Het park en alle chalets/recreatiewoningen worden gasloos en elektrisch verwarmd. Er is derhalve geen emissie vanuit de verwarming.

4. Resultaten

4.1 Resultaten aanlegfase

Het resultaat van de Aerius berekening Own2000 instandhoudingsdoelen is een overschrijding van de norm met een grootse toename van 0,13 mol/ha/jaar. De norm is een maximale toename van 0,0049 mol/ha/jaar. Met de toename van 0,13 mol/ha/jaar wordt in de aanlegfase de norm 26 keer overschreden. Er is sprake van een 25,25 hectare van Natura 2000-gebied waar de norm voor instandhoudingsdoelen wordt overschrijden. De normoverschrijdingen instandhoudingsdoelen vinden plaats in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

4.2 Resultaten gebruiksfase

Het resultaat van de Aerius berekening Own2000 instandhoudingsdoelen is een overschrijding van de norm met een grootste toename van 0,66 mol/ha/jaar. De norm is een maximale toename van 0,0049 mol/ha/jaar. Met de toename van 0,66 mol/ha/jaar wordt in de gebruiksfase de norm 134 keer overschreden. Er is sprake van een relatief groot gebied van 92,67 hectare van Natura 2000-gebied waar de norm voor instandhoudingsdoelen wordt overschrijden. De normoverschrijdingen instandhoudingsdoelen vinden plaats in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

5. Conclusie

De voorgenomen activiteiten leiden zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase tot een significante toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig Natura 2000-gebied (Kennemerland-Zuid) met instandhoudingsdoelen. Dit project wordt derhalve aangemerkt als een Natura 2000 activiteit in het kader van de Omgevingswet en is vergunningplichtig.

Bijlagen

- Bijlage 1: Aerius PDF projectberekening Wnb-aanvraag – Aanlegfase
- Bijlage 2: Aerius PDF projectberekening Wnb-aanvraag – Gebruiksfase
- Bijlage 3: Aerius GML bestand – Referentie situatie
- Bijlage 4: Aerius GML bestand - Aanlegfase
- Bijlage 5: Aerius GML bestand - Gebruiksfase
- Bijlage 6: Excel overzicht verkeersbewegingen en mobiele voertuigen