

Aan:  
Het college van B&W van de gemeente Velsen

Kopie:  
De Raad van de gemeente Velsen  
Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland

Datum: 9 september 2024

Betreft: Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen  
**Bezwaarbrief # 4:** De onverklaarbare analyses op het sub criterium Stikstof

Geachte leden van het college van B&W van de gemeente Velsen,

## Aanleiding

In onze brief van 5 juli 2024 hebben wij uiteengezet waarom wij het nodig achten om het door bureau Sweco uitgebrachte locatieonderzoek m.b.t. de vestiging van een AZC in Velsen nader te analyseren. In die brief hebben we ook een kort overzicht gegeven van onze bezwaren. In onze brief van 26 juli hebben we vervolgens ons bezwaar m.b.t. de methodiek van scoretoekenning op de hoofdcriteria in detail toegelicht. Daarna zonden we u op 20 augustus onze bezwaar m.b.t. de onverklaarde verschillen in onderzoek diepgang tussen wel-BPL en niet-BPL locaties.

In deze brief onderbouwen wij ons bezwaar ten aanzien van de door Sweco uitgevoerde analyses op het subcriterium Stikstof. Wij zijn namelijk van mening dat de uitkomsten van deze analyses discutabel zijn.

## De discutabele analyses op het subcriterium Stikstof

In de door Sweco opgestelde afwegingsmatrix op pagina 52 van haar rapport, scoren de locaties Valkenhoeflaan en Maasstraat een score nul op het hoofdcriterium Ecologie. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat beide locaties op het onderliggende subcriterium Stikstof een score gelijk aan nul ("groot risico") scoren. Dit is volgens Sweco het gevolg van het feit dat (zie pagina 14) "*er zeer snel sprake is van een te hoge toename aan stikstofdepositie op het Natura-2000 gebied*". Hierdoor worden deze locaties weinig kansrijk geacht.

Sweco noemt haar stikstof-uitgangspunten (zeer) conservatief, oftewel het zijn "worst case" uitgangspunten die leiden tot deposities die een soort van bovengrens vormen. Het is opmerkelijk dat op basis van deze bovengrens-deposities Sweco meent te kunnen concluderen dat de stikstofdepositie te snel en te veel toeneemt en dat er dus sprake is van een hoog risico. Dat is methodologisch onjuist en deze conclusie kan helemaal niet worden getrokken op basis van een worst-case analyse. Daarvoor dient eerst te worden vastgesteld wat het realiteitsgehalte van de worst-case uitgangspunten is.

Gegeven de o.a. door Sweco zelf gehanteerde classificatie "zeer conservatief" achten wij de kans groot dat de Sweco-benadering tot veel hogere deposities leidt dan in werkelijkheid verwacht mag worden, met als gevolg dat op basis van de uitkomsten van de Sweco-berekeningen niet de conclusie getrokken kan worden dat het risico hoog is.

Sweco lijkt dat inmiddels ook te hebben erkend, want naar aanleiding van kritische vragen hierover gesteld tijdens de Klankbordsessie van 17 juni jl. heeft zij aanvullende berekeningen geproduceerd, waarvan de uitkomsten zijn opgenomen in de door de gemeente Velsen verspreide samenvatting van die klankbordsessie. De vraag is of die uitkomsten daar vermeld hadden moeten worden maar het is in ieder geval gecommuniceerd als een herziening van eerdere berekeningen.

De uitkomsten van de aanvullende Sweco-berekeningen luiden bovendien enigszins onnavolgbaar in de zin dat “het nog steeds niet uitkomt”. Daarmee zijn onze bezwaren echter niet weggenomen. Deze bezwaren betreffen enerzijds de *berekening* van de indicatieve deposities en anderzijds de *normering* om, gegeven de uitkomst van de berekening, te komen tot een classificatie “groot risico” (score 0) voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat in de afwegingsmatrix. Hier gaan wij in het vervolg van deze brief nader op in.

## 1. De door Sweco berekende indicatieve deposities in haar locatieonderzoek zijn te hoog

De realisatie van een AZC kent een bouwfase (aanlegfase) en een gebruiksfase. Sweco heeft in haar locatieonderzoek voor beide fases indicatieve berekeningen gemaakt voor de stikstofdepositie in nabij liggend Natura-2000 gebied.

Deze stikstofdepositie dient te worden bepaald m.b.v. van de door de rijksoverheid ter beschikking gestelde applicatie Aerius (zie [www.aerius.nl](http://www.aerius.nl)). Deze online-applicatie bepaalt op basis van door de gebruiker ingevoerde gegevens de extra stikstofneerslag in Natura-2000 gebieden als gevolg van de bouw en het gebruik van het AZC. Indien die extra stikstofneerslag meer bedraagt dan 0,005 mol stikstof per hectare per jaar (0,005 mol N/ha/jr), dan dient met een nadere analyse aangetoond te worden dat die extra depositie geen significante nadelige gevolgen heeft voor het Natura-2000 gebied. Indien de stikstofdepositie minder dan 0,005 mol N/ha/jr bedraagt, dan kan worden uitgesloten dat er een significante verslechtering optreedt van Natura-2000 gebied.

In onderstaande tabel vatten wij de Aerius-uitkomsten van de Sweco-berekeningen in het locatieonderzoek m.b.t. het subcriterium Stikstof voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat samen. De Stichting heeft dus hetzelfde programma gebruikt als Sweco. Het betreft de (indicatieve) maximale stikstofneerslag in naburig Natura-2000 gebied uitgedrukt in mol N (stikstof) per hectare per jaar (mol N/ha/jr).

Tabel 1: Uitkomsten indicatieve stikstofberekeningen door Sweco en daaraan ten grondslag liggende aannames

Locatie	Bouwfase: Stikstofdepositie (mol N/ha/jr)	Bouwfase aannames	Gebruiksfase: Stikstofdepositie (mol N/ha/jr)	Gebruiksfase aannames
Valckenhoeflaan	0,20	Geen prefab bouw, geen elektrisch materieel, geen elektrisch vervoer	0,06	230 auto's per etmaal = 84.000 per jaar
Maasstraat	5,92	Geen prefab bouw, geen elektrisch materieel, geen elektrisch vervoer	0,56	230 auto's per etmaal = 84.000 per jaar

Sweco heeft in haar locatieonderzoek aangegeven dat zij (zeer) conservatieve aannames heeft gehanteerd bij het berekenen van bovenstaande waarden. Met andere woorden: De berekende depositiewaarden vormen een bovengrens, de werkelijke waarden zullen in de praktijk veel lager uitvallen.

De in de tabel weergegeven waarden liggen voor beide locaties zowel voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase boven de grenswaarde van 0,005 mol N/ha/jr waardoor er significante nadelige effecten zijn op Natura-2000 gebied. Hierdoor is mogelijk een vergunning Wet Natuurbescherming benodigd.

Op basis van de cijfers in de tabel concludeert Sweco dat voor Maasstraat en Valckenhoeflaan het risico groot is. Voor Maasstraat lijkt dat *op het eerste gezicht* nog op te gaan gezien de relatief hoge omvang van de depositie in – met name – de aanlegfase, maar voor de locatie Valckenhoeflaan (met depositieniveaus die overigens in dezelfde orde grootte liggen als die van De Elta en Handgraaf, zie het locatieonderzoek) komt dat merkwaardig over. Dit geldt temeer, omdat – zoals Sweco zelf aangeeft – uitgegaan is van (zeer) conservatieve uitgangspunten. Op die uitgangspunten gaan we hieronder nader in.

Een belangrijk uitgangspunt voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is de stikstofuitstoot door het extra verkeer dat het gevolg is van het AZC. Dit betreft bouwverkeer in de aanlegfase en gebruikersverkeer in de gebruiksfase. Voor de gebruiksfase is dit extra verkeer zelfs de enige bron van stikstofdepositie. Een belangrijk uitgangspunt voor alleen de aanlegfase is de bouwmethode (bijvoorbeeld traditioneel of modulair) en het type materieel (fossiel of elektrisch).

De stikstofdepositie in Natura-2000 gebied als gevolg van de realisatie van een AZC is daarmee afhankelijk van de volgende factoren:

1. De route van het AZC-gerelateerde verkeer in de gebruiksfase
2. De intensiteit van het AZC-gerelateerde verkeer in de gebruiksfase
3. Het bouwverkeer, de bouwmethode en het gebruikte materieel in de aanlegfase

Met betrekking tot de derde factor, heeft Sweco inmiddels – als antwoord op een tijdens de Klankbordgroep van 17 juni jl. gestelde vraag – aangegeven dat de depositie als gevolg van de aanlegfase geen groot risico met zich meebrengt, omdat in deze fase “*voldoende alternatieven zijn (elektrisch materieel) om het project haalbaar te maken*”. Hieronder gaan we dan ook alleen in op de eerstgenoemde twee factoren.

#### Ad 1: De route van het AZC-gerelateerde verkeer in de gebruiksfase

Sweco heeft in haar rapport expliciet gemaakt hoe de verkeersroutes voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat zijn vastgesteld:

Tabel 2: Modelling extra verkeer gebruiksfase als gevolg van het AZC

Locatie	Gemodelleerde verkeersroute vanaf de fictieve AZC-parkeerplaatsen tot aan:
Valckenhoeflaan	De Santpoortse Dreef
Maasstraat	Kruising Heerenduinweg – Minister van Houtenlaan

De route van het extra AZC-gerelateerd verkeer dient volgens de Aerius instructies (bevestigd door de Raad van State) vanaf het beoogde AZC te worden gemodelleerd totdat het opgaat in het heersende verkeersbeeld. Dit is 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 die door het AZC wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer.

Bovengenoemde locaties liggen dichtbij Natura-2000 gebied. Als gevolg hiervan heeft de *exacte* keuze voor de verkeersroutes vanaf de fictieve AZC-parkeerplaatsen tot aan het eindpunt van de modellering grote invloed op de stikstofdeposities in de gebruiksfase. De keuzes die Sweco hierbij heeft gemaakt blijken dan ook van grote invloed op de einduitkomsten.

Op basis van de verkeersroutes zoals in de tabel hierboven weergegeven, hebben wij de berekeningen van Sweco met betrekking tot de gebruiksfase kunnen repliceren (zie bijlage). Daarbij is ons zondermeer opgevallen dat voor de Maasstraat en de Valckenhoeflaan langere verkeersroutes zijn gehanteerd dan noodzakelijk, leidend tot meer stikstofuitstoot en -depositie dan noodzakelijk. Dit lijkt ook door Sweco te zijn ingezien, want naar aanleiding van vragen gesteld tijdens de Klankbordgroep van 17 juni jl. heeft Sweco aanvullende berekeningen gemaakt. In deze berekeningen zijn de gemodelleerde verkeersroutes als volgt aangepast:

Tabel 3: Aangepaste verkeersroutes gebruiksfase in aanvullende berekeningen Sweco

Locatie	Gemodelleerde verkeersroute van de fictieve AZC-parkeerplaatsen tot aan:
Valckenhoeflaan	Via Valckenhoeflaan tot aan Schipbroekerweg (~300m)
Maasstraat	Via de Spaarnestraat tot aan de Heerenduinweg (~50m)

Tegelijkertijd heeft Sweco in haar aanvullende berekeningen ook aantal verkeersbewegingen per etmaal verlaagd van de zeer conservatieve 230 naar een – volgens Sweco – relatief laag aantal van 100 (zie hieronder onder “Ad 2”).

Helaas heeft Sweco – in tegenstelling tot in haar gepubliceerde locatieonderzoek – in haar nieuwe aanvullende berekeningen de depositie-uitkomsten niet gekwantificeerd. Met andere woorden, niet aangepast als gevolg van deze herberekening. Gezien de wijze waarop de verkeersroutes zijn aangepast, verwachten we echter vooral voor de Maasstraat een materiële verlaging van de stikstofuitstoot.

Overigens benadrukken we nog expliciet dat de aannames omtrent de verkeersroute in bovenstaande tabel zeker geen “best case” aannames zijn (en dus geen te optimistisch beeld schetsen). Er zijn bijvoorbeeld beleids-vuistregels door de provincie Gelderland opgesteld<sup>1</sup>, die bevestigen dat binnen de bebouwde kom al na 50 meter rijden het AZC-gerelateerde lichte verkeer in het heersende verkeersbeeld opgaat. Die 50 meter wordt mede onderbouwd op basis van het acceleratievermogen van het gemiddelde voertuig en de daaruit volgende lengte van het wegvak dat dat voertuig nodig heeft om de maximale snelheid op dat wegvak te halen. Inmiddels wordt al in de praktijk in stikstofonderzoeken aan die aanname van 50 meter gerefereerd en gaan wij daar dus ook hier vanuit.

#### Ad 2: De intensiteit van het AZC-gerelateerde verkeer in de gebruiksfase

Sweco stelt in haar locatieonderzoek voor de gebruiksfase het aantal verkeersbewegingen op een – naar eigen zeggen “zeer conservatieve” – 230 bewegingen per etmaal.

In de (in de vorige paragraaf genoemde) aanvullende herberekeningen die Sweco heeft gemaakt naar aanleiding van vragen in de Klankbordgroep van 17 juni jl, gaat zij echter uit van 100 verkeersbewegingen per etmaal. Sweco stelt dat dit fors *lager* is dan het aantal waarvan is uitgegaan bij het aspect Wegenstructuur in haar locatieonderzoek (230 verkeersbewegingen per etmaal) en dat in andere onderzoeken naar de verkeersgeneratie van AZC's eenzelfde globale hoeveelheid (als die 230) aan verkeersbewegingen per etmaal wordt toegekend. Mede vanwege het feit dat zelfs bij een vermeende lage aanname over de verkeersintensiteit de stikstofnorm wordt overschreden, concludeert Sweco dat beide locaties “in geen geval” onder de stikstofnorm blijven.

<sup>1</sup> Zie pagina 8 van deze link: [Checklist Gelderland - Aanvraag vergunning Wet Natuurbescherming](#)

Echter, de gemeente Velsen heeft echter in haar memo “Onderbouwing verkeer en ontsluiting realisatie AZC De Elta en Handgraaf in Santpoort Zuid” van 19 maart 2024 (zie deze link: [Woo Velsen - Verkeersmemo AZC](#)) een *onderbouwde* berekening opgenomen van een *worst-case* scenario voor het verkeer in de gebruiksfase. Die berekening leidt tot *maximaal* 130 verkeersbewegingen per dag. Dat spreekt elkaar dus tegen.

Wij concluderen daar ten eerste uit dat bij de totstandkoming van het locatieonderzoek er klaarblijkelijk geen afstemming heeft plaats gevonden tussen de gemeente Velsen en Sweco over het aantal worst-case verkeersbewegingen per dag (130 versus 230).

Ten tweede blijkt hier ook uit dat de conclusie van Sweco dat “in geen geval” onder de stikstofnorm wordt gebleven aan de stellige kant is, aangezien de in de aanvullende berekeningen gehanteerde aangepaste aanname van zelfs 100 verkeersbewegingen per dag helemaal niet zo onwaarschijnlijk laag is als Sweco beweert. Immers de Gemeente Velsen gaat daar zelf vanuit. Dat betekent dat niet uit te sluiten valt dat een nader onderzoek uitwijst dat wel degelijk onder de stikstofnorm wordt gebleven.

Zoals hiervoor ook aangegeven heeft Sweco de uitkomsten van haar aanvullende berekeningen niet nader gekwantificeerd, maar indien de aan het AZC gerelateerde verkeer met een factor 100/230 is verlaagd, ligt het voor de hand dat als gevolg van die verlaging ook de deposities met diezelfde factor 100/230 laager uitvallen.

Uit het voorgaande maken wij op dat in de aanvullende Sweco-berekeningen voor (zeer waarschijnlijk) de Valckenhoeflaan en mogelijk ook de Maasstraat de deposities in de gebruiksfase amper afwijken van de deposities van de locaties De Elta en Handgraaf bij 230 verkeersbewegingen per dag (voor de twee laatstgenoemden bedragen die deposities 0,03 mol N/ha/jr, zie locatieonderzoek Sweco). Die 0,03 mol N/ha/jr wordt voor de locaties De Elta en Handgraaf in het locatieonderzoek als “klein risico” geclassificeerd, terwijl de deposities van Valckenhoeflaan en Maasstraat – die nu zoals gezegd zeer waarschijnlijk dicht in de buurt van locaties Handgraaf en De Elta zullen liggen – in de aanvullende berekeningen nog steeds als “groot risico” worden geclassificeerd.

Er lijkt dus sprake van een inconsistentie in de normering voor enerzijds Valckenhoeflaan/Maasstraat en anderzijds Handgraaf/De Elta die nog niet is verklaard door Sweco. Om deze reden stellen we hier aan het eind van deze brief nadere vragen over

#### **Onze conclusie over de stikstofberekeningen:**

Sweco heeft in haar locatieonderzoek de stikstofberekeningen voor de gebruiksfase van de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat gebaseerd op verkeersroutes die qua lengte en/of richting zodanig zijn gekozen, dat deze leiden tot hogere deposities dan noodzakelijk. Aanvullend is de verkeersintensiteit voor de gebruiksfase veel te hoog ingeschat.

In haar aanvullende berekeningen heeft Sweco hier veranderingen voor aangebracht, maar is de door Sweco getrokken conclusie dat beide locaties nog steeds een “groot risico” vormen onnavolgbaar en inconsistent met de locaties De Elta en Handgraaf die in het locatieonderzoek vergelijkbare deposities veroorzaken, maar daarentegen wél bij die vergelijkbare deposities een “klein risico”-classificatie krijgen.

## **2. De door Sweco gehanteerde normen zijn te laag voor een score 0 (“hoog risico”)**

Sweco classificeert de door haar berekende toenames in stikstofdepositie voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat als “*zeer snel*” een “*te hoge*” toename. Dat is met name voor de Valckenhoeflaan opvallend, omdat als gevolg van die classificatie de Valckenhoeflaan onmiddellijk afvalt als alternatieve locatie, terwijl de hoogst door Sweco berekende deposities in haar locatieonderzoek (dus nog vóór de aanvullende berekeningen zoals genoemd in de vorige paragraaf) laag zijn en:

- slechts een factor twee hoger zijn dan de eveneens lage deposities bij de locaties De Elta en Handgraaf
- zich beperken tot slechts een kleine oppervlakte (<1% van het Natura-2000 gebied Zuid-Kennemerland dat een totale oppervlakte heeft van ~8.000ha)
- zelfs onder de zeer conservatieve aannames van Sweco in de gebruiksfase onder de 0,1 mol/ha/jr blijven. In de aanvullende berekeningen komen deze deposities zeer waarschijnlijk zelfs nog een stuk lager uit. Over een periode van 20-30 jaar blijft de extra cumulatieve stikstofdepositie dus onder de (in totaal) 1,0mol/ha.

De hierboven genoemde maximale deposities zijn relevant, omdat over de omvang van mogelijk schadelijke (jaarlijkse) deposities in diverse professionele stikstofonderzoeken en -uitingen (ook door Sweco zelf) het volgende is opgemerkt:

1. Sweco/2019 (zie pagina 7 [van Sweco - Stikstofdepositie en Woningbouwontwikkeling](#)): “Op basis van de *beschikbare wetenschappelijke onderzoeken is het aannemelijk dat een toename van stikstofdepositie van minder dan 1 mol/ha/jaar onder alle omstandigheden niet zal leiden tot een meetbaar effect op de kwaliteit van habitattypen/leefgebieden. Dit nog is aannemelijker als het gaat om tijdelijk toenames, zoals bij de aanleg van woningen*” (onderstreping door SSSZ)

2. Royal HaskoningDHV/December 2020 (zie [RHDHV - Onderzoek stikstofdepositie A27-A12](#)) en Royal HaskoningDHV/December 2023 (zie [RHDV - Onderzoek stikstofdepositie Pinkenberg](#)): “De omvang van een bijdrage van enkele honderdsten molen tot een tiende mol is te beperkt om ecologische doorwerking te hebben.” Deze stelling dat een bijdrage lager dan 0,1 mol/ha/jr geen ecologische relevantie heeft wordt vervolgens door RHDHV uitgebreid onderbouwd, onder andere aan de hand van (fluctuaties in) jaarlijkse achtergronddeposities en een vergelijking met de totale jaarlijkse stikstofkringloop
3. Website Sweco (zie [Sweco - Hoe verder na het PAS](#)): “Het is een misvatting dat iedere toename aan stikstof altijd tot significante effecten leidt of tot een vergunningplicht. Na een stikstofberekening heb je een ecologische beoordeling nodig om dat vast te stellen. Mijn collega's en ik komen dan regelmatig tot de conclusie dat effecten van een geringe toename aan stikstofdepositie in een specifiek gebied zijn uit te sluiten.”
4. Tennenet Aanvraag Wnb-vergunning (mede opgesteld door Sweco, zie pagina's 58 en 65 van [Jmuiden Ver - Aanvraag WNB-vergunning](#)): Zelfs voor Natura-2000 leefgebieden waarbij zowel de kwaliteit *slecht* is als de trend *neerwaarts*, is bij stikstofdeposities die gemeten over de gehele looptijd (dus in geval van een AZC over een periode van maximaal 20-30 jaar) lager zijn dan 1% van de Kritische Depositie Waarde KDW (in de praktijk 0,4-2,4 mol N/ha) de kans op een significant effect “*uiterst gering tot afwezig*”

Wij benadrukken hier met name de volgende vooralsnog onverklaarde tegenstelling tussen de volgende Sweco-uitingen (onderstreping door SSSZ):

- Het is aannemelijk dat deposities **lager dan 1,0 mol N/ha/jaar onder alle omstandigheden geen meetbaar effect** hebben op de kwaliteit van habitattypen/leefgebieden (Sweco-rapport in opdracht van de Nederlandse Organisatie van Project Ontwikkeling Maatschappijen NEPROM, zie pagina 7 van de link onder 1 hierboven)
- Deposities **hoger dan 0,05 mol N/ha/jaar** (Valckenhoeflaan) vormen “**zeer snel**” een “**te hoge toename**” aan stikstofdepositie en dientengevolge zijn de betreffende locaties “**weinig kansrijk**” (zie pagina 14 van het Sweco-rapport in opdracht van de gemeente Velsen m.b.t. mogelijkheden voor de realisatie van een AZC op land)

We realiseren ons overigens wel dat elke toename in depositie (dus meer dan 0,00 mol N/ha/jr) nog steeds expliciet onderzocht moet worden op daadwerkelijke negatieve effecten op Natura-2000 gebied. Echter, gezien de hierboven genoemde uitingen van professionele partijen – waaronder Sweco zelf! – worden deposities zoals berekend voor de Valckenhoeflaan en de Maasstraat in de praktijk niet als een grote belemmering ervaren. Dat betekent dat de gevolgtrekkingen hiervan niet overeind kunnen blijven en Maasstraat en Valckenhoeflaan om die reden niet kunnen afvallen.

#### **Onze conclusie over de normering van de stikstofscores:**

Van elke toename in de depositie, ongeacht de grootte, moeten de effecten nader worden onderzocht. In de praktijk blijkt dat professionele adviesbureaus (waaronder Sweco zelf) deposities tussen de 0,1 mol N/ha/jr en 1,0 mol N/ha/jr niet als een grote belemmering ervaren voor de realisatie van een bouwproject.

De in het locatieonderzoek impliciet gehanteerde grens tussen “klein risico” en “groot risico” (die rond de 0,05 mol N/ha/jr lijkt te liggen) is daarom onbegrijpelijk, op geen enkele wijze onderbouwd en ligt ver onder deze praktijk-consensus. In de aanvullende Sweco-berekeningen lijkt de normering (in ieder geval voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat) voor een risicoclassificatie “hoog” zelfs verder te zijn verlaagd naar 0,00 mol N/ha/jr.

#### **Onze overall-conclusie m.b.t. stikstof:**

Sweco heeft in haar gepubliceerde locatieonderzoek de te hoge uitkomsten van haar berekeningen (ons eerste bezwaar op pagina 1) vergeleken met te lage normen voor de classificatie als “groot risico” (ons tweede bezwaar op pagina 4) en heeft op basis hiervan voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat de voorbarige conclusie getrokken dat voor deze locaties sprake is van een groot risico. Deze locaties zijn dan ook ten onrechte meteen afgevallen. Sweco heeft deze conclusie bovendien getrokken zonder aanvullend diepgaander onderzoek naar dit cruciale stikstof-criterium, terwijl zo'n diepgaander onderzoek wél heeft plaatsgevonden op (onder meer) het cruciale BPL-criterium voor de locaties De Elta en Handgraaf.

Gezien de (te hoge Sweco-)depositie uitkomsten in het locatieonderzoek en de lagere uitkomsten van de aanvullende berekeningen van Sweco, dient de risico-classificatie voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat gelijk te worden aan die voor De Elta en Handgraaf voordat ook maar enige uitspraak kan worden gedaan. Indien we vervolgens uitgaan van de praktijk-consensus (waaronder van Sweco zelf in eerdere onderzoeken) ten aanzien van depositieniveaus die nog geen grote belemmering vormen, zou deze risicoclassificatie “klein risico” (score 2) moeten luiden.

## Samenvatting

Een nadere analyse van de door Sweco in haar gepubliceerde locatieonderzoek uitgevoerde stikstofberekeningen met betrekking tot de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat wijst uit dat de berekende stikstofdeposities op aantoonbaar onjuiste of te conservatieve aannames zijn gebaseerd. De later uitgevoerde aanvullende berekeningen van Sweco bevestigen dit beeld. Daarnaast hanteert Sweco een lage (dus strenge) normering ten aanzien van stikstofdepositioniveaus die de grens tussen "klein risico" en "groot risico" bepaalt. Immers, die normering is in tegenspraak met eerdere expliciete uitingen van professionele onderzoeksbureaus (waaronder Sweco zelf) waarin wordt gesteld dat pas bij veel hogere stikstofdeposities een meetbaar effect op de kwaliteit van Natura 2000-habitattypen/leefgebieden niet uitgesloten kan worden.

De locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat hebben dan ook veel te snel het predicaat "groot risico" gekregen m.b.t. het subcriterium Stikstof en zijn dan ook in het locatieonderzoek onterecht (want voorbarig) afgevallen.

Kort gezegd:

**De gemaakte analyses en getrokken conclusies zijn, zoals aangetoond in deze brief, onnavolgbaar en onverklaarbaar.**

## Ons verzoek

Wij verwachten dat in het locatieonderzoek de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat een score 2 ("klein risico") op het subcriterium Stikstof toegekend krijgen in plaats van de huidige score 0 ("groot risico") óf dat de locaties De Elta en Handgraaf een score 0 ("groot risico") toegekend krijgen in plaats van de huidige score 2 ("klein risico"). Tevens dienen de eindconclusies van het locatieonderzoek daarop te worden aangepast.

Indien besloten wordt de score 0 ("groot risico") voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat te handhaven, dan verwachten wij dat deze scores nader worden onderbouwd door middel van een diepgaander stikstofonderzoek, net zoals voor de locaties De Elta en Handgraaf het potentieel "hoog risico" scorende BPL-criterium diepgaand is onderzocht (zie ook de inhoud van onze vorige brief van 20 augustus).

## Onze afsluitende vragen

Tot slot hebben wij nog de volgende vragen m.b.t. het subcriterium Stikstof:

1. Welke normering (in mol N/ha/jr) heeft Sweco in haar locatieonderzoek toegepast, dat als gevolg heeft dat de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat een 0 (*groot risico*) scoren op het subcriterium Stikstof, en de locaties De Elta en Handgraaf een 2 (*klein risico*) scoren?
2. Wat is de onderbouwing van de onder 1 uitgevraagde normering?
3. Hoe hoog is de "stikstofnorm" waar Sweco aan refereert in haar *aanvullende berekeningen* (opgenomen in de samenvatting van de klankbordgroepsessie van 17 juni) op basis waarvan zij concludeert dat de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat "in geen geval" onder de stikstofnormen blijven?
4. Wat is de onderbouwing van de onder 3 uitgevraagde stikstofnorm?
5. Indien de normering onder vraag 1 afwijkt van de normering onder vraag 3: wat is de reden hiervan?
6. Wat zijn de exacte uitkomsten van de door Aerius berekende stikstofdeposities in de door Sweco uitgevoerde aanvullende berekeningen voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat?
7. Wat is de exacte situering van (fictieve) parkeerplaatsen en van de eindpunten die Sweco in haar locatieonderzoek en in haar aanvullende berekeningen heeft gebruikt voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat?
8. Graag ontvangen wij van Sweco de Aerius input- en outputbestanden voor de gebruiksfase van de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat. Dit betreft zowel de bestanden die zijn gebruikt in haar locatie-onderzoek als die in haar latere aanvullende berekeningen met aangepaste verkeersroutes en verkeersintensiteiten
9. Sweco stelt in haar aanvullende berekeningen dat in andere onderzoeken naar de verkeersgeneratie van AZC's eenzelfde globale hoeveelheid aan verkeersbewegingen per etmaal wordt toegekend dan bij het aspect Wegenstructuur in haar locatieonderzoek (i.c. 230 verkeersbewegingen per etmaal). Graag ontvangen wij die door Sweco andere onderzoeken naar de verkeersgeneratie van AZC's waaruit dat aantal van (ongeveer) 230 blijkt.
10. Zijn de opstellers van het Sweco locatie-onderzoek bekend met de inhoud van het door Sweco zelf in 2019 uitgebrachte NEPROM-rapport waarin op basis van wetenschappelijk onderzoek wordt gesteld dat deposities lager dan 1 mol/ha/jr *onder alle omstandigheden* geen nadelig effect hebben op de kwaliteit van habitattypen/leefgebieden in Natura-2000 gebied?

11. Indien het antwoord op de voorgaande bevestigend is: hoe verklaart Sweco de tegenstelling tussen aan de ene kant deze 1 mol/ha/jr en aan de andere kant de (impliciet) gehanteerde “groot risico”-grens van ~0,05 mol/ha/jr (zie locatie Valckenhoeflaan)? Indien het antwoord op de voorgaande vraag ontkennend is: is Sweco bereid de stikstof-risicoclassificaties van de betreffende percelen in het locatieonderzoek aan te passen?
12. Zijn er sinds 2019 aanvullende gegevens of wetenschappelijk onderzoek beschikbaar gekomen waaruit blijkt dat de onder vraag 10 genoemde grenswaarde van 1 mol/ha/jr dient te worden teruggebracht en zoja, tot welk niveau en waar kunnen we dat onderzoek terugvinden?
13. Op basis van welke *causale* redenering meent Sweco in haar locatieonderzoek een criterium (in dit geval Stikstof) een score 0 (“*groot risico*”) te kunnen toekennen op basis van “*zeer conservatieve*” uitgangspunten (= uitgangspunten die leiden tot veel hogere deposities dan wat er werkelijk verwacht mag worden)? Voor zover wij kunnen nagaan, is zo’n classificatie “groot risico” alleen mogelijk als reeds basis van *optimistische* uitgangspunten blijkt dat de norm wordt overschreden. Een score op basis van *pessimistische* (conservatieve) uitgangspunten is hiervoor niet geschikt.
14. Wordt het officiële locatieonderzoek nog aangepast naar aanleiding van de aanvullende stikstofberekeningen? Zoniet, waarom niet?

Wij zien uw inhoudelijke reactie op ons verzoek en op onze afsluitende vragen met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
Bestuur Stichting Samen Santpoort Zuid

[bestuur@samensantpoortzuid.nl](mailto:bestuur@samensantpoortzuid.nl)

## APPENDIX: Details over de AERIUS-simulaties

### Valkenhoeftlaan

De locatie Valkenhoeftlaan ligt direct aan de doorgaande weg Santpoortse Dreef. Zodra het verkeer deze Dreef oprijdt, gaat het – zoals het Sweco locatieonderzoek aanneemt – meteen op in het heersende verkeersbeeld. Echter, omdat het slechts om een kort stuk weg gaat vanaf het (nog te realiseren AZC-) fictieve parkeerterrein tot aan de Santpoortse Dreef, is het ook zeer relevant waar Sweco dat fictieve parkeerterrein heeft geprojecteerd. Immers, de afstand vanaf het parkeerterrein tot aan de Santpoortse Dreef is bepalend voor de stikstofdepositie in de gebruiksfase.

We hebben zelf voor de locatie Valkenhoeftlaan de volgende Aerius controleberekening uitgevoerd, waarvan de uitkomst overeenkomt met die van Sweco in haar locatieonderzoek:

- Het lijkt erop dat Sweco de fictieve parkeerplaats in/rond het centrum van de onderzochte locatie heeft geprojecteerd en niet op de vereiste plek (zie pagina 42 van het COA Ruimtelijk Functioneel Programma van Eisen) aan de rand aan de noordzijde van het perceel bij de (voorzien) ingang. Zie onderstaande Aerius-uitvoer:



### Maasstraat

De locatie Maasstraat ligt direct aan de relatief drukke doorgaande weg Heerenduinweg. Ook hier is het echter relevant waar Sweco de AZC-parkeerplaatsen heeft geprojecteerd. Het lijkt erop dat Sweco die in haar locatie-onderzoek direct aan de Heerenduinweg heeft geplaatst en vervolgens om voor ons onverklaarde redenen het AZC-gerelateerde verkeer pas 1,2km verderop (namelijk op de kruising met de minister van Houtenlaan) op laat gaan in het heersende verkeersbeeld.

We hebben zelf voor de locatie Maasstraat de volgende Aerius controleberekening uitgevoerd, waarvan de uitkomst overeenkomt met die van Sweco in haar locatieonderzoek:

- Het lijkt erop dat Sweco de fictieve parkeerplaats direct aan de Heerenduinweg heeft geprojecteerd. Zie onderstaande Aerius-uitvoer:

