

51007616-STI-001

Auteur Hans Jaspers

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name

Klant sweco.mainCustomer.name

Projectleider sweco.projectManager.firstName

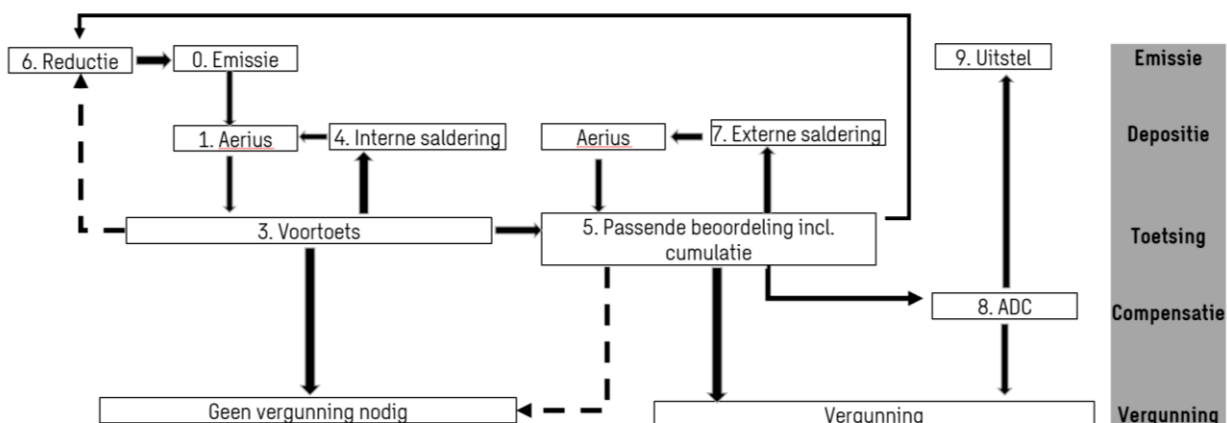
sweco.projectManager.lastName

Haalbaarheidsonderzoek stikstofdepositie Guisweg

1. Inleiding

In deze notitie wordt nader inzicht gegeven in de mogelijkheden om tot een haalbaar traject te komen vanuit de problematiek van de stikstofdepositie. De aanleiding hiervoor is dat de uitgevoerde onderzoeken vooralsnog niet hebben geleid tot een volledig zicht op de haalbaarheid.

In figuur 1 zijn de mogelijke stappen/routes weergegeven die al dan niet kunnen leiden tot een haalbaar project. Hierbij zijn er meerdere routes mogelijk, die echter niet allemaal even kansrijk zijn, vanuit juridisch, beleidsmatig of praktisch oogpunt. De haalbaarheid per route kan ook per habitattypen verschillen afhankelijk van het nemen van bijvoorbeeld natuurherstel of compensatiemaatregelen. In de zoektocht naar de meest kansrijke oplossing zijn meerdere iteratieslagen mogelijk, waardoor dit geen rechtlijnig proces is. In de navolgende hoofdstukken worden de verschillende routes onderzocht op haalbaarheid/kansrijk voor de Guisweg. Op basis hiervan wordt en de conclusies en aanbevelingen inzicht gegeven in de meest kansrijke route(s). Aangezien er nagenoeg geen routes zonder risico's blijft het een risicobenadering, waarbij de keuze(s) voor het te volgen traject door de initiatiefnemer zal moeten worden gemaakt.



Figuur 1. Overzicht van mogelijk routes voor een haalbaar traject

2. Aeriusberekeningen

2.1 Aanlegfase

De depositie in de aanlegfase is niet berekend, omdat in de voorgaande fase er van uit is gegaan dat dit niet nodig was vanwege de bouwvrijstelling. In het kader van het vervallen van de bouwvrijstelling is berekening hiervan alsnog nodig. De omvang van de depositie ten opzichte van de gebruiksfase is afhankelijk van de aard van de werkzaamheden in relatie tot de afstand tot met name het gebied Polder Westzaan. Indien er werkzaamheden worden uitgevoerd met zware machines binnen enkele honderden meters van gevoelig habitat dan kan de depositie hoger zijn dan in de gebruiksfase. Dit is wel tijdelijk. In dit kader kan het noodzakelijk zijn om de werkzaamheden zoveel mogelijk elektrisch uit te voeren, wat echter voor zware machines lastig is. Indien de effecten groter zijn dan in de gebruiksfase zal hier een aanvullende analyse voor moeten worden uitgevoerd in de planfase.

2.2 Gebruiksfase

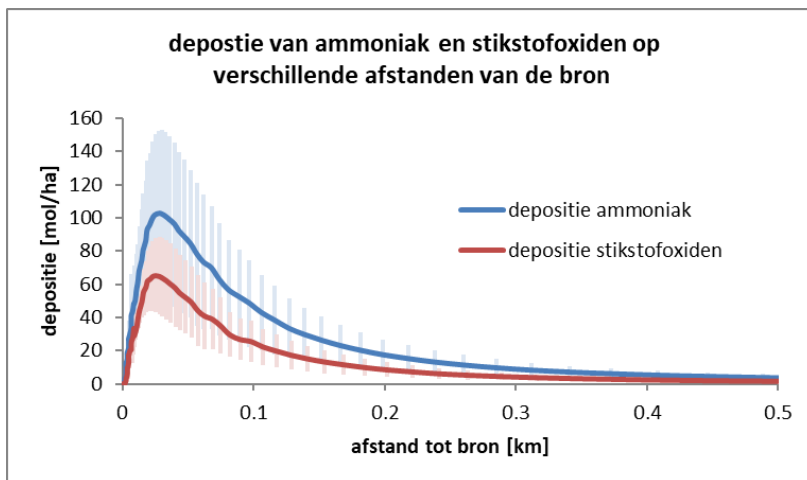
Voor de gebruiksfase zijn Aeriusberekeningen gemaakt op 26 januari 2022. In tabel 1 is een overzicht gegeven van de maximaal berekende netto¹ toename als gevolg van het project op de in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden. Hieruit blijkt dat er sprake is van deposities >0,00 mol op 7 Natura 2000-gebieden, variërend van maximaal 0,01 mol/ha/jr tot 26,56 mol/ha/jr. Binnen deze gebieden is sprake van 1 tot 17 habitattypen per gebied, waarop een toename aan depositie berekend is. Inmiddels hebben er wijzigingen in het ontwerp plaatsvonden. Deze zullen naar verwachting tot geringe veranderingen leiden. In december 2022 wordt de release van een nieuwe Aeriuser versie verwacht. Hierbij zal sprake zijn van nieuwe habitattypenkaarten, achtergronddeposities en berekeningen. Dit kan leiden tot grotere veranderingen, maar naar verwachting blijven de deposities wel in dezelfde orde van grootte. In het vervolg van het project zullen wel nieuwe berekeningen moeten worden gemaakt.

Tabel 1.1: Overzicht Natura 2000-gebieden met een toename aan stikstofdepositie door de voorgenomen ontwikkeling en de maximale toename ervan.

Naam Natura 2000-gebied	Maximale toename aan stikstofdepositie (mol N/ha/jaar)	
	Noordvariant	Zuidvariant
Polder Westzaan	22,28	26,56
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	1,08	4,01
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	0,19	2,48
Kennemerland-Zuid	0,03	0,04
Noordhollands Duinreservaat	0,02	0,03
Schoorlse Duinen	0,01	0,02
Eilandspolder	0,01	0,02

De hoogste deposities vinden plaats in Polder Westzaan, dat het dichtstbij gelegen is. De depositie neemt met toenemende afstand snel af (zie onderstaand figuur 2). De Eilandspolder ligt op enige afstand van de emissiebronnen en heeft daarmee direct veel lagere deposities. De deposities op de duingebieden zijn op basis van de afstand nog veel lager.

¹ inclusief interne saldering



Figuur 2. Afname van stikstofdepositie met de afstand

Conclusie: uit de Aeriusberekeningen blijkt, dat er op meerdere Natura 2000-gebieden en daarbinnen gelegen gevoelige habitattypen sprake is van een toename aan stikstofdepositie. Dit betekent dat er vervolgstappen nodig zijn in de vorm van een Voortoets. Voor de planfase is een nieuwe berekening noodzakelijk, waarbij ook de aanlegfase moet worden doorgerekend. Afhankelijk of de depositie hoger is dan in de gebruiksfase is hier een aanvullende ecologische beoordeling nodig in de planfase.

3. Voortoets

De Voortoets is de eerste fase van een ecologische beoordeling. In deze beoordeling wordt onderzocht in hoeverre de Kritische Depositiewaarde van de habitattypen waarop er een toename is wordt overschreden. Uit deze analyse blijkt dat dit voor zes gebieden en 1 tot 14 habitattypen per gebied het geval is.

Conclusie: Uit deze analyse blijkt dat vervolgstappen nodig zijn. In eerste instantie is dit onderzoek naar de mogelijkheden voor interne saldering, omdat dit juridisch het meest zeker is.

4. Interne saldering

Interne saldering is mogelijk indien er door de ingreep stikstofbronnen worden weggenomen bijvoorbeeld het uit productie nemen van landbouwgrond of industrie. De depositie die hier mee wordt weggenomen mag verrekend worden met de toename aan depositie. Voorwaarde is wel dat de weggenomen depositie onlosmakelijk met het project verbonden is. Indien dit niet het geval is, dan is er sprake van externe saldering, ook al zijn ze binnen het projectgebied gelegen. Het onderscheid is van belang, omdat de haalbaarheid van interne saldering juridisch/beleidsmatig zeker, terwijl dit voor externe saldering niet het geval is.

Voor de Guisweg zijn in de berekeningen voor de gebruiksfase de veranderingen in verkeerstromen meegenomen en is deze interne saldering al meegerekend in de depositie. Voor zover bekend zijn er geen andere stikstofbronnen, die worden weggenomen als onderdeel van het projecten kunnen leiden tot een afname.

Conclusie: De mogelijkheden voor interne saldering zijn (voor zover bekend) niet aanwezig. Dat betekent dat er vervolgstappen moeten worden genomen in de vorm van het uitvoeren van een passende beoordeling.

5. Passende beoordeling

Voor het project is een passende beoordeling uitgevoerd. Hierbij is onderzocht of de toename van stikstofdepositie kan leiden tot significante effecten op habitattypen/leefgebieden, waarvan de KDW al wordt overschreden door de achtergronddepositie. In dit kader is gekeken naar de kwaliteit van de vegetatie, de mogelijke relatie tussen de kwaliteit en de overbelasting met stikstof en andere factoren die van invloed kunnen zijn op de kwaliteit.

Uit dit onderzoek blijkt dat op zes Natura 2000-gebieden op 1 tot 3 habitattypen per gebied significante effecten niet kunnen worden uitgesloten. In totaal gaat het om 5 habitattypen, waarvan 2 habitattypen met relatief hoge projecttoenames van 2 tot 16 mol/ha/jr over relevante arealen (>10ha) in het veenweidegebied en 3 habitattypen in het duingebied met lage toenames van maximaal 0,03 mol/ha/jr echter wel over grote oppervlakten (tot ca 600 ha).

Tabel 2. Overzicht van deposities/arealen voor habitattypen per Natura 2000-gebied, waarop significante effecten niet kunnen worden uitgesloten op basis van de Passende beoordeling. In vet grotere toenames of arealen

Natura 2000-gebied	Polder Westzaan	IJperveld	Wormerveld	Kennemerland Zuid	Noord-Holland duinreservaat	Schoorl
Habitattypen						
H2130B				0,03/372,58	0,03/469,42	0,01/0,61
H2130C				0,01/0,12	0,02/7,17	
H2180Abe				0,04/608,65		0,02/143,81
H4010B	2,04/0,09		0,11/1,02			
H7140B	16,28/13,69	4,01/7,34	2,48/14,32			

De verwachting is, dat voor de op de habitattypen in de duingebieden significante effecten in een nadere passende beoordeling in de planfase op basis van nieuwe jurisprudentie alsnog kunnen worden uitgesloten, vanwege het feit dat de deposities zodanig laag zijn, dat deze niet meetbaar zijn. De juridische zekerheid op deze onderbouwing kan worden ontleend aan de recente uitspraak van de Raad van State betreffende de Servicehaven Urk.

Voor een nadere beoordeling van de effecten kan in het veld worden onderzocht wat de actuele kwaliteit is van de habitattypen, waarop een significant effecten niet zonder meer kan worden uitgesloten. In deze situatie gaat het om depositie over grote oppervlakten in meerdere gebieden. Het is in dit kader praktisch gezien niet mogelijk om voor alle hexagonen een kwaliteitsbeoordeling in het veld uit te voeren. Daarbij is de kans dat dit een gunstig resultaat oplevert naar verwachting beperkt.

Conclusie: Op 2 Natura 2000-gebieden kunnen op H4010B en H7140B significante effecten niet worden uitgesloten. In dit kader zijn vervolgstappen nodig in de vorm van effectbeperkende maatregelen (stap 6), externe saldering (stap 7) of compensatie (stap 8).

6. Effectbeperkende maatregelen

Effectbeperkende maatregelen kunnen bestaan uit reductie van de emissie aan de bron, reductie van depositie door het wegvangen van stikstof dat op weg is naar een N2000-gebied of door het verwijderen van stikstof op de plaats waar het neerslaat in de vorm van natuurherstelmaatregelen.

Emissiereductie

- **Aanlegfase**

Vermindering van emissie aan de bron kan in de aanlegfase worden gerealiseerd door zoveel mogelijk elektrisch werkmaterieel en vrachtwagens in te zetten. Dit is voor een belangrijk deel mogelijk, maar naar verwachting niet 100%, omdat niet alle werktuigen elektrisch verkrijgbaar zijn, dan wel dat aannemers deze niet hebben. Door gebruik van katalysatoren kan de emissie van brandstofmotoren wel met 90% worden gereduceerd. De inzet van de aangegeven middelen zullen leiden tot kostenverhoging.

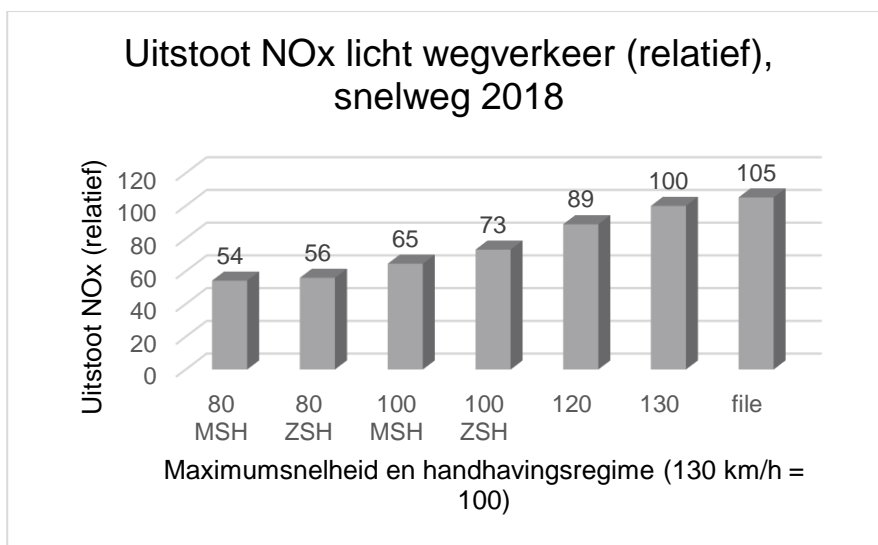
- **Gebruiksfase**

Schonere auto's

In de gebruiksfase kan de emissie worden gereduceerd door schonere auto's. Het reguleren van de uitstoot vindt plaats door de euronormering voor nieuwe auto's. De effecten hiervan zijn echter al meegenomen in de stikstofdepositieberekeningen, aangezien deze gedaan zijn voor de referentiesituatie, die bestaat uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling. Aanscherping van de normering op projectbasis is niet mogelijk.

Snelheidsverlaging

Emissiebeperking door snelheidsverlaging van het wegverkeer kan leiden tot vermindering van de uitstoot aan stikstofoxiden. Bij een lagere snelheid is de uitstoot per voertuigkilometer normaliter lager dan bij een hogere snelheid. Dit is echter alleen het geval bij een snelheid van meer dan 80 km/h. Het verschil in depositie bij verschillende snelheden zal echter richting 2030 steeds kleiner worden en een snelheidsverlaging heeft dus maar tijdelijk een beperkt effect. Verdere snelheidsverlagingen naar onder de 80 km/h zullen naar verwachting niet tot verdere afname van deposities leiden.



Figuur 1 Uitstoot van stikstofoxiden door wegverkeer bij verschillende snelheden en handhavingsregimes.

Depositiereductie

Schermen

De toepassing van luchtschermen kan de depositie direct achter het scherm verlagen, doordat de lucht naar boven wordt gestuwd. Bovendien vergroten luchtschermen de turbulentie in de omgeving van de weg, waardoor de verdunning met schone lucht wordt vergroot en de concentraties daardoor worden verlaagd. Op enkele honderden meters hebben luchtschermen veel minder invloed meer op de concentratie en depositie van stikstofoxiden. Het toepassen van schermen zal er niet toe leiden, dat de maximale depositie minder wordt dan 1 mol/ha/jr en alsnog compensatie noodzakelijk is. Schermen die stikstof kunnen invangen (Durisol) leiden volgens onderzoeksbronnen, niet meer dan 1% reductie van de depositie op2. De opstuwende werking van schermen zal groter zijn door het verdunningsaffect.

Bomenrijen

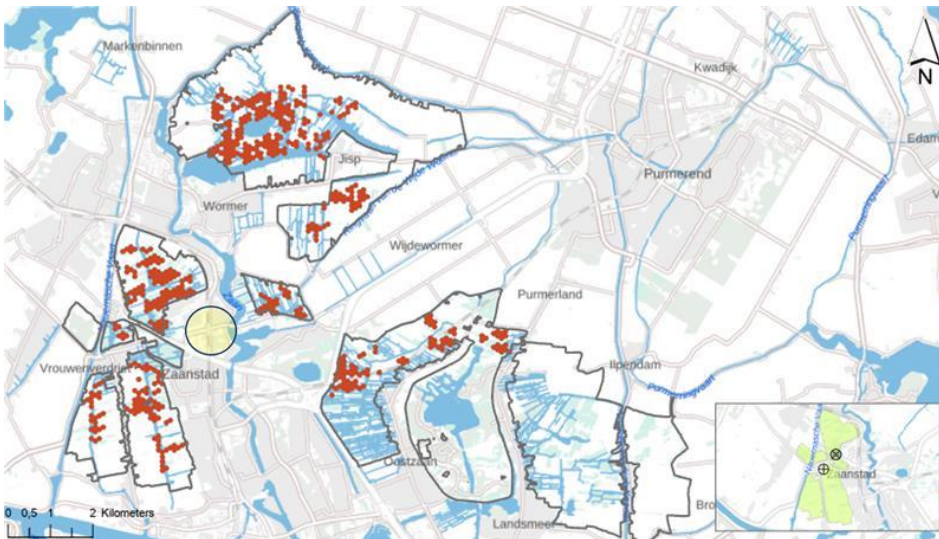
Het verlagen van de depositie is mogelijk door het invangen van stikstof met bomen. Uit onderzoek van Alterra (Oosterbaan, Tonneijck , en de Vries 2006) blijkt dat bomen een rol kunnen vervullen bij de tegengaan van luchtvervuiling. In AERIUS wordt bij de terreinruwheid en het landgebruik bij het berekenen van de stikstoftoename van een project rekening gehouden met het invangen van stikstof door bestaande beplanting. Door nieuwe aanplant van bomen langs een weg kan meer stikstof worden ingevangen, wat resulteert in een beperking van de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden. Dit zal dan wel moeten gaan om meer een relevant oppervlak met bomen en niet alleen een enkele bomenrij. Aangezien met name hoge bomen zorgen voor invang van stikstof, en het jaren duurt voordat nieuw aangeplante bomen voldoende groot zijn om een wezenlijk deel van de stikstofuitstoot in te vangen, wordt deze mogelijke mitigerende maatregel niet als effectief beschouwd. Dit nog los van de vraag of het wenselijk is hoge bomen te planten in het open polderlandschap.

Ontwerp aanpassen

Reductie van depositie op gevoelige habitattypen kan mogelijk worden verminderd door het ontwerp aan te passen, waardoor verkeersbewegingen verschuiven en de depositie op minder gevoelige plaatsen terecht komt. In dit kader is het wenselijk om op ruimtelijk niveau de relatie tussen emissie en depositie in beeld te brengen. Omdat dit in beeld te brengen zou dit per wegvak moeten worden berekend. Het gaat dan met name om de plekken met de hoogste toename in de verkeersintensiteit. Daarnaast kan een verhoogde of verdiepte ligging, net zoals schermen en wallen, een invloed hebben op de verspreiding en depositie van stikstof. Met een overkapping of ondertunneling kan direct naast de weg depositie worden voorkomen maar levert dan wel een verhoogde depositie aan de openingen. In hoeverre kan een combinatie van maatregelen in het ontwerp de depositie kan worden doorgerekend op basis van een nieuw ontwerp in de planfase. Dat zou tot een relevante afname kunnen leiden maar niet tot maximale deposities <1 mol/ha/jr, waardoor alsnog compensatie nodig zal zijn.

 2

https://puc.overheid.nl/PUC/Handlers/DownloadDocument.ashx?identificer=PUC_134749_31&versienummer=1



Figuur 2 Locaties met relevante projectbijdrage op gevoelige habitattypen

Natuurherstelmaatregelen

De effecten van stikstofdepositie kunnen in bepaalde situaties worden verminderd door effectgerichte natuurbeheer- en herstelmaatregelen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn maaien, plaggen, begrazing en de aanleg van stuifkuilen. Door maaien, plaggen en begrazing kan verstruweling tegen gegaan worden en stikstof worden afgevoerd. Door de dynamiek in duinen terug te brengen kunnen de effecten van stikstofdepositie eveneens worden verminderd. Als gevolg van de overbelasting van de betreffende natuurgebieden worden hier echter al de noodzakelijke maatregelen getroffen, om deze effecten te verminderen. Het is niet mogelijk om deze effecten nog verder te verminderen door bijvoorbeeld vaker te maaien, omdat dit de ontwikkeling van de vegetatie belemmert.

Conclusie: De mogelijkheden voor het treffen van effectbeperkende maatregelen zijn beperkt tot het zoveel mogelijk uitvoeren van de aanlegwerkzaamheden met elektrisch materieel en het verlagen van de maximumsnelheid in de gebruiksfase. In de gebruiksfase, die het meest relevant is omdat het gaat om permanente depositie zal dit echter maar een beperkte afname opleveren. Dit zal niet leiden tot andere conclusies dan in de reeds uitgevoerde Passende beoordeling. In dit kader zijn vervolgstappen nodig in de vorm van externe saldering (stap 7) of de ADC toets (stap 8).

7. Externe saldering

Definitie

Onder externe saldering valt het verrekenen van de toename van depositie van het project met een afname van de depositie door het wegnemen van stikstofbronnen in de omgeving, die niet onlosmakelijk met het project verbonden zijn. Te denken valt aan het uitkopen van bedrijven of het verlagen van de maximumsnelheid op wegen in de omgeving. In hoeverre externe saldering juridisch houdbaar is, is niet zeker. De stikstof die vrijkomt wordt namelijk weer vervangen door de stikstof vanuit het project en komt hiermee niet volledig ten goede aan de noodzakelijke reductie van stikstofdepositie. In dit kader is het beleidsmatig onzeker of provincies hier aan mee willen werken, door een vergunning in te trekken, aangezien ze zelf de opgave hebben om de reductie te realiseren. In het algemeen is het voorschrift vanuit de overheid, dat 30% van de

emissie afgeroomd moet worden om bij te kunnen dragen aan de reductieopgave. Mogelijk wordt dit percentage nog verhoogd. Een voorwaarde voor het slagen van extern saldering is dat de reductie van stikstofbetrekking heeft op alle gebieden en locaties (hexagonen), waarop het project een toename aan stikstofdepositie heeft. Deze bijdrage moet daarbij minimaal zo groot zijn als de projectbijdrage, omdat er anders een projecteffect resteert, dat alsnog significant kan blijven.

Puntbronnen

De Guisweg betreft een lijnbron, wat het moeilijker maakt om dit te salderen met een enkele puntbron zoals een landbouwbedrijf of een fabriek. De looptijd van een dergelijk traject is afhankelijk de tijd, waarmee er een bedrijf kan worden gevonden en kan worden aangekocht. Dat kan variëren van een half jaar tot meerdere jaren. Het plaatsen van een stikstoffilter op de nabij gelegen Olamfabriek kan een relevante bijdrage leveren in het kader van externe saldering, aangezien het gaat om uitstoot van ammoniak, wat sterker verzurend werkt dan NOX van het verkeer en ook dicht bij de bron neerslaat. De reductie zal met name relevant zijn voor dichtgelegen hexagonen. Deze fabriek is een hele grote bron van stikstofdepositie maar omdat onbekend is wat de reductie zou zijn na toepassen van maatregelen kan hier geen uitspraak worden gedaan of dit voldoende is om de depositie van het project zodanig terug te brengen dat geen compensatie meer noodzakelijk is. Daarbij is de Olamfabriek ook al voor andere projecten in onderzoek voor mogelijke externe saldering en zal de provincie deze claimen voor hun opgave voor stikstofreductie, waardoor de kansrijkheid om deze saldering voor de Guisweg te kunnen inzetten beperkt is.

Lijnbronnen

Een andere door de gemeenteraad aangedragen te onderzoeken optie is de snelheidsverlaging op de nabijgelegen A8 van 100 naar 80 km/h. De A8 is geen onderdeel van het project, waardoor dit zou vallen onder externe saldering. Emissiebeperking door snelheidsverlaging van het wegverkeer op de A8 kan leiden tot vermindering van de uitstoot aan stikstofoxiden. Momenteel is op een snelweg bij een lagere snelheid de uitstoot per voertuigkilometer normaliter lager dan bij een hogere snelheid (figuur 1). Echter op basis van de cijfers van TNO blijkt dat deze verschillen in de toekomst veel kleiner zullen worden en dus de effectiviteit van een zo'n snelheidsmaatregel zal afnemen. Daarbij zal ook rekening moeten worden gehouden dat bij een snelheidsverlaging de routekeuze van de autorijder ook kan wijzigen en daarmee voor een verschuiving van het verkeer naar elders veroorzaakt en daar dan een toename van de depositie oplevert. Het is op dit moment niet bekend wat de depositie op de Natura 2000-gebieden in de omgeving is. De A8 ligt wel relatief dicht bij Polder Westzaan, het Natura 2000-gebied met de hoogste project depositie. Ook het grote aantal auto's kan leiden tot een relevante afname, met name door de dichtbij gelegen gebieden Polder Westzaan en IJperveld. De verwachting is echter wel dat er nog steeds sprake zal zijn van een netto toename van depositie op de betreffende gebieden en relevante habitattypen. Ook dan zullen er vervolgstappen moeten worden genomen in de vorm van bijvoorbeeld compensatie. Hooguit zal de compensatie opgave kleiner worden, maar dit is feitelijk niet relevant.

Conclusie: Vooralsnog is er geen zicht op goede mogelijkheden voor externe saldering. Voor de A8 zou dit doorgerekend kunnen worden. De vraag is of RWS daar aan mee wil werken en of de Omgevingsdienst dat acceptabel vindt. Hiervoor is nader overleg nodig. Daarbij is beleidsmatige houdbaarheid van externe saldering onzeker. Hierover zou met de Provincie moeten worden overlegd, indien er salderingsbronnen worden gevonden. Tenslotte is externe saldering juridisch onzeker, al wordt dit in de praktijk wel toegepast.

8. ADC toets

Een ADC toets wordt uitgevoerd indien op basis van de voorgaande stappen significante effecten alsnog niet kunnen worden uitgesloten. Een project kan in deze situatie alleen doorgang vinden indien er geen alternatieven zijn met minder effecten, er sprake is van dwingende redenen van openbaar belang en de effecten worden gecompenseerd. Bij een positieve toetsing moet dus aan alle voorwaarden worden voldaan. Onderstaand wordt weergegeven aan welke eisen op deze onderdelen moet worden voldaan en hoe kansrijk dit wordt geacht voor de Guisweg.

8.1 Alternatieven

Uitgangspunt voor toetsing op alternatieven is, dat dit alternatieven betreft vanuit ecologisch oogpunt, in dit geval dus met minder depositie. Dit onderzoek naar alternatieven wordt in redelijkheid wel begrensd door de praktische haalbaarheid/betaalbaarheid van het project. Voor de Guisweg zijn in het voortraject meerdere alternatieven onderzocht. Uiteindelijk zijn er twee alternatieven geselecteerd een Noord- en een Zuid-variant. De verschillen in depositie tussen deze alternatieven zijn dusdanig klein, dat deze niet relevant zijn in het kader van het alternatievenonderzoek, aangezien het dezelfde orde van grootte betreft. Omdat het een project betreft dat specifiek de problemen van de kruising van de Guisweg met het spoor op moet lossen zijn er mogelijk geen locatiealternatieven, die zullen leiden tot relevant andere effecten. Wel kan het zijn dat er alternatieven zijn met betrekking al dan geen op- en afritten op de A8 en een technische maatregelen als een tunnelbak of andere routing, die zouden kunnen leiden tot lagere deposities.

Conclusie: De is op dit moment niet zeker, dat het project zal voldoen aan de eisen die aan het alternatievenonderzoek worden gesteld. Nadere onderbouwing hiervan dient plaats te vinden door de initiatiefnemer, omdat de haalbaarheid van het gehele compensatietraject bepaald.

8.2 Dwingende redenen van openbaar belang

Het begrip "dwingende reden van groot openbaar belang" wordt in de Habitatrictlijn niet omschreven. Dwingende redenen zijn in elk geval wel 'de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten'³. Andere dwingende redenen van groot openbaar belang kunnen alleen door openbare instanties of particuliere organisaties behartigde openbare belangen zijn. Projecten van particuliere organisaties kunnen alleen in overweging worden genomen als ze aantoonbaar het openbaar belang dienen. Welke dwingende redenen van groot openbaar belang aangevoerd mogen worden hangt mede af van de status van de betreffende soort of het betreffende habitatype. Onderscheid wordt gemaakt in prioritaire soorten of habitattypen en overige soorten en habitattypen. Prioritaire soorten en habitattypen zijn in Europees ('communautair') opzicht extra belangrijk, bijvoorbeeld doordat ze een beperkt verspreidingsgebied hebben waardoor ze extra kwetsbaar zijn.

In het geval van de Guisweg zal er naar verwachting sprake zijn van een openbaar belang. Dwingende redenen zijn wel meer specifiek benoemd vanuit de Wnb. Dit betreft voor projecten o.a. gezondheid en veiligheid. Beiden zijn vanuit de Guisweg aan de orde. Deze zijn ook van toepassing bij de voor het project relevante prioritaire habitattypen die in de duingebieden zijn gelegen.

³ (Alleen) Deze dwingende redenen kunnen worden aangevoerd bij compenserende maatregelen gericht op prioritaire soorten en habitattypen. In Laag-Holland zijn er echter waarschijnlijk geen prioritaire soorten of habitattypen die significante schade ondervinden door de aanpassing van de Guisweg

Conclusie: De verwachting is dat het project zal voldoen aan de eisen die aan de dwingende redenen van openbaar belang worden gesteld. Nadere onderbouwing hiervan dient nog wel plaats te vinden door de initiatiefnemer. Om inzicht te krijgen in de haalbaarheid zou dat nu al wel moeten worden uitgezocht, om zekerheid te krijgen over het slagen hiervan.

8.3 Compensatie

Compenserende maatregelen hebben tot doel de negatieve resteffecten van het plan of project te compenseren teneinde de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk te behouden en kunnen alleen worden overwogen in het kader van artikel 6, lid 4 (Europese Commissie, 2019). Voorwaarden waaraan bij compensatie voldaan moet worden⁴:

- Maatregelen moeten 'bewezen effectief' zijn
- Maatregelen moeten effect hebben vóórdat aanpassing effect heeft op de betrokken habitattypen
- Effect van maatregelen moet ten minste even groot zijn als omvang van de effecten
- Uitvoering compenserende maatregelen moet aantoonbaar zijn en vast staan, aan de hand van een overeenkomst met terreineigenaren

De compensatie heeft betrekking op de habitattypen, waarop significante effecten uiteindelijk niet kunnen worden uitgesloten. De omvang van de compensatie wordt afgeleid uit de eerdere berekeningsmethode die voor de Maasvlakte II. Hierbij speelt de omvang en de duur van de depositie een rol. Het tijdstip waarop de compensatie moet zijn gerealiseerd is afhankelijk van de ontwikkelingstermijn, die verschilt per habitatype. In ieder geval dienen de inrichtingswerkzaamheden voor aanvang van het project zijn uitgevoerd. De compensatie dient in principe te worden uitgevoerd binnen de Natura 2000-gebieden, waar de effecten betrekking op hebben, omdat er per gebied instandhoudingsdoelen zijn opgesteld. In de effecten betrekking hebben op meerdere gebieden kunnen deze in de praktijk worden gecombineerd, al levert dat wel enige juridische onzekerheid op. De haalbaarheid voor compensatie is ook afhankelijk van de zekerheid dat de ontwikkelingen ook daadwerkelijk gaan plaatsvinden. Dit is minder zeker voor habitattypen, die specifieke eisen stellen aan hun milieu.

Voor de Guisweg kunnen op basis van de passende beoordeling significante effecten niet worden uitgesloten voor H2130B (3x), H2130C (2x), H2180Abe (2x), H4010B (2x) en H7140B (3x) in 2 tot 3 gebieden per habitatype. Tauw heeft in een eerdere fase een compensatieberekening gemaakt voor de laatste twee habitattypen. Op basis hiervan beslaat de compensatie opgave voor de betreffende habitattypen naar verwachting maximaal enkele honderden vierkante meters. Deze opgaven kunnen per habitatype worden gebundeld. Voor de ontwikkelingsduur van de habitattypen moet rekening worden gehouden met ca 30-50 jaar voor H2180Ae Droog duinbos en ca 5-20 jaar voor de overige habitattypen. De ontwikkelingsduur is afhankelijk van de uitgangssituatie. Hierbij is van belang of het zich kan ontwikkelen door omvorming van bestaande vegetatie dat geschikt is als voorstadium of dat het zich geheel vanuit een situatie moet ontwikkelen, waarin er geen voorstadium aanwezig is. Of realisatie van de betreffende habitattypen binnen juridisch mogelijk is, hangt af tussen de relatie tussen tijd waarover de verslechtering voortschrijdt en de ontwikkeltijd. Voor H2180Ae wordt verwacht dat dit niet haalbaar is. Of dit voor de andere typen wel

⁴ Zie voor uitvoerige toelichting (Europese Commissie, 2019)

kan dient door middel van een berekening te worden bepaald. Voor H2180Ae lijkt een nadere ecologische beoordeling (stap 5b) een juridisch kansrijkere optie.

Wat betreft de zekerheid in de ontwikkelingen, is met name de ontwikkeling van H2130C onzeker, die van H4010B en H7140B matig zeker, en die van H2130B en H2180Abe redelijk zeker. Voor H2130C lijkt een nadere ecologische beoordeling juridisch meer kansrijk. Voor H2130B is dit in praktisch opzicht eveneens meer kansrijk. Dit betekent, dat de compensatie zich naar verwachting kan beperken tot de habitattypen in de veenweidegebieden en wel H4010B en H7140B. Hierbij kan worden voortgebouwd op de eerdere analyse van Tauw (26 januari 2021). Voor beide habitattypen is er in 1 of meerdere gebieden een uitbreidingsopgave. De compensatie mag hier niet mee overlappen, wat de kansrijkheid verminderd.

Habitatype	Ontwikkelingsduur	Zekerheid
H2130B	5-10 jaar	Redelijk
H2130C	5-10 jaar	Laag
H2180Ae	30-50 jaar	Redelijk
H4010B	10-20 jaar	Matig
H7140B	10-20 jaar	Matig

Bij het realiseren van de compensatieproces dient er rekening mee te worden gehouden dat dit geen eenvoudig traject en een minimale doorlooptijd van 2 jaar beslaat. Hierbij speelt ook de bereidheid van terreinbeheerders een belangrijk rol om hier aan me te werken.

Voor de realisatie van de compensatie dienen te volgende stappen te worden genomen:

- Definitieve berekening van de depositie
- Berekenen van de compensatieopgave
- Onderzoek naar de ecologische vereisten
- Bepalen of de ontwikkelingstermijn past binnen de effecttermijn
- Onderzoek naar mogelijke geschikte locaties
- Overleg met betreffende terreinbeheerders
- Keuze van de locaties voor compensatie
- Opstellen van een inrichting- en beheerplan
- Afstemming met de Omgevingsdienst
- Opstellen van overeenkomsten met beheerders incl. financiering
- Uitvoeren van de inrichting
- Monitoring (ca 10 jaar)

Conclusie: compensatie is mogelijk voor de habitattypen in de veenweidegebieden, maar dit is een complex en tijdrovend traject. Deze route is juridisch wel kansrijk. De compensatie moet zijn uitgevoerd als het project klaar is. De compensatie moet effectief zijn binnen de nader te berekenen effecttermijn (ca 20 jaar).

9. Uitstel project

Op dit moment is de overheid bezig met het opstellen van plannen en regelingen om de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden naar beneden te brengen. Hierdoor ontstaat er mogelijk ruimte om weer vergunningen uit te geven voor

projecten met depositie. De verwachting is dat dit een traject is dat meerdere jaren kan duren. Daarbij is het juridisch onzeker of de reductie, die wordt gerealiseerd ook weer ingezet kan worden voor toename van deposities. Dit is waarschijnlijk maar deels het geval en is ook dan juridisch onzeker of dit zolang de achtergronddepositie niet onder de KDW is gezakt.

Conclusie: voordat er ruimte ontstaat voor stikstofdepositie moet gerekend worden op 1-2 jaar. Dit is mede afhankelijk van de prioritering van de regering. Of dit juridisch houdbaar is blijft daarbij onzeker. Het is aan te bevelen dat de gemeente zelf een stikstofbank opzet om de mogelijkheden voor externe saldering te vergroten.

10. Conclusies en aanbevelingen

De kansrijkheid van verschillende routes vanuit juridische/beleidsmatige en praktische wordt voor de Guisweg als onderstaand weergegeven ingeschat

Route	Juridisch/beleidsmatig	Praktisch
Interne saldering	Zeër kansrijk, omdat deze meegerekend mogelijk worden in de depositie	Weinig kansrijk, omdat er geen extra salderingsbronnen zijn
Externe saldering	Matig kansrijk, omdat dit generieke reductie beperkt	Weinig kansrijk, omdat er geen extra salderingsbronnen zijn
Nadere ecologische beoordeling	Kansrijk voor lage deposities in duingebieden op basis van jurisprudentie	Zeër kansrijk, omdat dit weinig extra inspanning kost
Reductie emissie	Zeër kansrijk, omdat dit direct verrekend mag worden met de depositie	Weinig kansrijk, omdat er weinig mogelijkheden zijn
Compensatie	Matig kansrijk uitgezonderd H2180Ae, indien goed uitgevoerd, maar met rest risico ten aanzien van alternatieven	Matig kansrijk, vanwege complexiteit, inspanning en duur
Uitstel	Kansrijk, er van uitgaande dat er op termijn stikstofruimte ontstaat	Matig kansrijk, omdat dit de uitvoering vertraagd

Op basis van de analyse van de mogelijke routes in het kader van de haalbaarheid en interne afstemming met de gemeente Zaanstad wordt geconcludeerd dat de mogelijkheden voor saldering onvoldoende zeker zijn en dat de mogelijkheden voor reductie van de emissie dan wel depositie er naar verwachting niet toe zullen leiden dat er geen compensatie meer nodig is. Dit leidt tot de conclusie dat het compensatietraject zal moeten worden ingezet.

Hiervoor zal er een compensatieplan moeten worden opgesteld. Het is aan te bevelen dit te doen als onderdeel van een ADC-toets, omdat de onderdelen hiervan een samenhangend geheel vormen vanuit juridisch oogpunt. Er moet namelijk aan alle voorwaarden worden voldaan. Voor het uitvoeren van deze toets zou kunnen worden gewacht tot de planfase, omdat dan pas het vergunningstraject wordt ingezet. Gezien de duur van het compensatietraject en de onzekerheden over de haalbaarheid hiervan is het wel aan te bevelen om hier al een nadere verkenning naar uit te voeren. Hierbij kan een deel van de stappen zoals aangegeven in hoofdstuk 8.3 al op hoofdlijnen kan worden uitgevoerd.

Parellel hieraan is het van belang om de ontwikkelingen met betrekking tot stikstofmatregelen van het kabinet en de Provincie te blijven volgen. Daarnaast

is het overwogen om een gemeentelijke stikstofbank op te zetten, indien er meerdere ontwikkelingen zijn dan wel komen, die met dezelfde problematiek te maken krijgen. Afhankelijk van de fasering kan in dit kader ook eventueel extra benodigde compensatie worden gecombineerd.