

# Instructie Stikstof

## Uitgangspunten projectspecifieke onderbouwing stikstofdepositie

Versie 1.1

Opgesteld door: **WVL Afdeling Geluid, Lucht en natuur en CD Afdeling BJV Expertise**

---

### Inhoud

1	Inleiding .....	3
2	Algemeen juridisch Kader .....	4
2.1	Inleiding en context.....	4
2.2	Milieueffectrapportage en m.e.r.-beoordeling .....	4
2.3	Toetsing stikstofdepositie in het kader van de Wn .....	6
3	Planuitwerkingsfase .....	9
3.1	Doel en te doorlopen stappen .....	9
3.2	Stap 1: Bepalen uitgangspunten depositieberekeningen .....	10
3.3	Stap 2: Effectanalyse project-m.e.r. ....	10
3.4	Stap 3: Toetsing Wn.....	13
3.5	Stap 4: Opstellen rapportage.....	13
4	Uitgangspunten depositieonderzoek .....	14
4.1	Algemeen.....	14
4.2	Uitgangspunten depositieonderzoek HWN.....	15
4.3	Uitgangspunten depositieonderzoek HVWN.....	19
4.4	Uitgangspunten depositieonderzoek HWS .....	25
4.5	Uitgangspunten depositieonderzoek beheer en onderhoud (B&O) .....	27
4.6	Uitgangspunten depositieonderzoek vervanging en renovatie (V&R) .....	27
4.7	Uitgangspunten depositieonderzoek 130KM/U.....	27
5	Uitgangs- & aandachtspunten passende beoordeling stikstofdepositie.....	28
5.1	Aandachtspunten met betrekking tot de procedure.....	28
5.2	Indeling van de stukken bij Tracébesluiten .....	29
5.3	Ecologische beoordeling .....	29
5.4	RWS Natuurprojecten en stikstofdepositie .....	32
5.5	Effecten op buitenlandse gebieden .....	34
5.6	Mitigatie.....	35
5.7	Onderbouwing A (alternatieven) van de ADC-toets.....	37
5.8	Onderbouwing D (dwingende reden) van de ADC-toets .....	38
5.9	Onderbouwing C (compensatie) van de ADC-toets.....	41
5.9.1	Transitietabellen.....	41
5.9.2	Omvang van de compensatieopgave .....	42
5.9.3	Effecten realisatie compensatie .....	43
5.9.4	Locatiebepaling compensatie .....	43

5.9.5	Zekerstelling compensatieopgave .....	43
5.9.6	Tijdigheid compensatie.....	44
5.9.7	Realisatie van een compensatiegebied dat groter is dan de compensatieopgave .....	44
5.10	Samenhang A-D en C:.....	44
6	Bijlagen .....	45
6.1	Bijlage A Rekenregels AERIUS .....	45
6.2	Bijlage B Voorbeeld uitgangspunten aanlegfase HWN project .....	48
6.3	Bijlage C MIRT proces .....	50
6.4	Bijlage D Achtergrondinformatie m.e.r.- (beoordelings)plicht .....	52
6.5	Bijlage E Definitie beheer en onderhoud .....	53
6.6	Bijlage F Beoordeling B&O-projecten .....	57
6.7	Bijlage G Toelichting MV2 model .....	58
6.8	Bijlage H Habitattypen waarvoor in elk geval op dit moment de generieke afnamesnelheid kan worden toegepast.....	62
6.9	Bijlage I - Factsheet 'Typische Soorten en N2000-gebieden' .....	63
6.10	Bijlage J Procedure artikel 6.4 Hrl Europese Commissie .....	66

**Opmerking - Disclaimer:**

Deze instructie is gebaseerd op de beschikbare inzichten van 4 oktober 2019. Voor vragen over de instructie voor voorstellen om de instructie te verbeteren kan contact opgenomen worden met het Steunpunt Natuur van RWS.

Specifieke vragen over AERIUS (functionaliteiten, programmatuur e.d.) kunnen worden gesteld aan de helpdesk van BIJ12. Ook verbeterwensen voor AERIUS kunnen bij de helpdesk worden ingediend.

.....  
Steunpunt Natuur  
Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving  
Lange Kleiweg 34 | 2288 GK RIJSWIJK | 6e verdieping  
Postbus 7007 | 2280 KA RIJSWIJK  
[steunpunt-natuur@rws.nl](mailto:steunpunt-natuur@rws.nl)  
.....

# 1 Inleiding

Dit document beschrijft op hoofdlijnen de uitgangspunten van het ecologische onderzoek voor de projectspecifieke onderbouwing van activiteiten/projecten die stikstofdepositie veroorzaken. Op 29 mei jl. oordeelde de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS) dat het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS) niet als onderbouwing kan worden gebruikt voor toestemmingsverlening op grond van de Wet natuurbescherming. De Afdeling is van oordeel dat:

- de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt, niet voldoet aan de eisen die de Habitatrichtlijn daaraan stelt. Dit betekent dat het PAS niet als onderbouwing kon dienen voor toestemmingsbesluiten op grond van de Wet natuurbescherming. Voor RWS-projecten betekent dit dat door middel van een projectspecifieke onderbouwing moet worden aangetoond dat stikstofdepositie de (natuurlijke kenmerken van) Natura 2000-gebieden niet aantast. Wanneer dat niet mogelijk is, dient een zogenaamde ADC-toets<sup>1</sup> uitgevoerd te worden.
- de grens-, drempel- of afstandsgrenswaarden die voorzagen in een uitzondering op de vergunningplicht, niet rechtmatig waren. Het gevolg is dat voor activiteiten die sinds de inwerkingtreding van het PAS (1 juli 2015) zonder toestemming (lees: een vergunning) zijn verricht of gerealiseerd, alsnog een natuurvergunning vereist is indien sprake is van mogelijke significant negatieve effecten op N2000-gebieden. Het indienen van een PAS-melding kan niet meer.

Dit document is primair bedoeld voor de (externe) adviseur die de projectspecifieke onderbouwing opstelt. NB. Dit is een groeidocument. Naar aanleiding van ervaringen bij projecten kunnen uitgangspunten worden aangescherpt, genuanceerd of aangevuld.

---

<sup>1</sup> Er is geen **A**lternatief waarbij er minder schadelijke effecten zijn voor Natura 2000-gebieden; er is een **D**wingende reden van groot openbaar belang (zoals openbare veiligheid, volksgezondheid of een economische belang); er worden **C**ompenserende maatregelen worden getroffen voor Natura 2000-gebieden, zoals het creëren van nieuwe natuur.

## 2 Algemeen juridisch kader

### 2.1 Inleiding en context

(Infrastructurele) projecten van IenW worden doorgaans uitgevoerd binnen de context van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Voordat IenW een dergelijk project kan realiseren, worden verschillende stadia<sup>2</sup> doorlopen, waaronder:

- De verkenningsfase die door middel van een trechterend proces leidt tot een maatschappelijk gedragen politiek-bestuurlijke beslissing over de aanpak van een geconstateerd probleem, uitmondend in één voorkeursbeslissing met één voorkeursalternatief.
- De planuitwerkingsfase waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt tot een projectbeslissing. Deze beslissing is gekoppeld aan een bestuursrechtelijke besluit uit de Tracéwet (Tracébesluit), de Wet ruimtelijke ordening (Rijks- of provinciaal inpassingsplan, bestemmingsplan) of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (omgevingsvergunning).

Naast het MIRT kader vindt uitvoering van IenW projecten ook plaats in andere kaders. Het in dit hoofdstuk beschreven juridische kader is ook bruikbaar voor deze projecten.

In dit hoofdstuk worden de wettelijke kaders beschreven die van belang zijn voor het onderzoek naar en de beoordeling van projecteffecten op stikstofdepositie. Dit betreft enerzijds de Wet milieubeheer (milieueffectrapportage) en anderzijds de Wet natuurbescherming (Wn).

Paragraaf 2.2 beschrijft de bepalingen in de Wet milieubeheer (Wm) met betrekking tot de milieueffectrapportage en m.e.r.-beoordeling. Paragraaf 2.3 beschrijft het wettelijk kader voor de toetsing van stikstofdepositie in het kader van de Wn.

### 2.2 Milieueffectrapportage en m.e.r.-beoordeling

Zowel in de verkenningsfase als de planuitwerkingsfase speelt hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer een belangrijke rol. Hierin zijn regels opgenomen met betrekking tot de milieueffectrapportage. Een onderdeel van de milieueffectrapportage is onderzoek naar effecten op natuur als gevolg van stikstofdepositie.

#### Algemeen

De milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) is een hulpmiddel bij besluitvorming, enerzijds om het milieubelang een volwaardige plaats te geven en anderzijds om burgers informatie te verschaffen over de effecten van een project op het milieu.

#### Doel

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Resultaat van de m.e.r.-procedure is een Milieueffectrapport (MER). De grondslag van de m.e.r. is te vinden in de Wet milieubeheer. Het doorlopen van de m.e.r.-procedure betekent niet de verplichting tot het kiezen van het meest milieuvriendelijke alternatief. Het bevoegd gezag komt tot een voorkeursalternatief op basis van een brede belangenafweging. Het milieubelang is daarin één van de te wegen belangen.

#### Type m.e.r.

De Wm maakt onderscheid in een Plan-MER dat betrekking heeft op een plan, zoals een structuurvisie en/of een rijksinpassingsplan dan wel Project-MER dat betrekking heeft op een besluit, zoals een tracébesluit of Wm-vergunning.

#### *M.e.r.-beoordeling*

De Wet milieubeheer bepaalt of sprake is van een m.e.r.-plicht danwel m.e.r.-beoordelingsplicht.

- In een m.e.r.-beoordeling gaat het bevoegd gezag na of een specifiek project dusdanige (nadelige) milieueffecten heeft dat een m.e.r. doorlopen moet worden. Daarbij wordt uitgegaan van het 'Nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen: een m.e.r. hoeft niet doorlopen te worden, tenzij sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Zie bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage voor meer informatie over m.e.r.- (beoordelings)plicht.

---

<sup>2</sup> In bijlage C is het MIRT proces nader toegelicht.



- De uitkomst van een m.e.r.-beoordeling is dat een m.e.r. wel of niet doorlopen dient te worden en is daarmee altijd een tussenfase voor een IenW-wegproject. Voor een m.e.r.-beoordeling volstaat voor depositie een eenvoudige kwalitatieve werkwijze.

#### *Vormvrije-mer-beoordeling*

Vanwege het sinds 1 april 2011 geldende artikel 2 lid 5 Besluit m.e.r. dient er ook voor alle activiteiten met mogelijke stikstofdepositie te worden beoordeeld of een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure ten behoeve van het in kolom 4 van de desbetreffende categorie in Bijlage D van het Besluit Milieueffectrapportage moet worden doorlopen. Deze procedure moet worden doorlopen voor zover op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij EU richtlijn milieubeoordeling projecten niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Deze beoordeling is vormvrij en wordt daarom wel aangeduid als de vormvrije m.e.r.-beoordeling of de informele m.e.r.-beoordeling. Aangezien er materieel geen verschil is tussen de informele en formele m.e.r.-beoordelingsprocedure, wordt in de informele toets vrijwel altijd ook direct beoordeeld of er al dan niet een MER moet worden gemaakt.

Meer specifiek voor de Tracéwet:

#### *Plan-MER*

Er zijn twee type Tracéwetverkenningen: een verkenning die is voorbereid met de uitgebreide Tracéwetprocedure en een verkenning die is voorbereid met de korte Tracéwetprocedure. Beide type verkenningen zijn gericht op een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op of door het ontbreken van een hoofdweg of een hoofdvaarweg. In de uitgebreide Tracéwetprocedure wordt de verkenning met Structuurvisie en Plan-MER uitgevoerd (inclusief voortoets en eventuele passende beoordeling). In de verkorte Tracéwetprocedure is de verkenning vormvrij en wordt er vaak een Verkenningenrapport opgesteld. De uitgebreide Tracéwetprocedure wordt in ieder geval gevolgd als de Minister een oplossing overweegt die bestaat uit de aanleg van een hoofdweg, of hoofdwaterweg, of een wijziging van een hoofdweg met meer dan 2 rijstroken.

In het geval van de uitgebreide Tracéwetprocedure, een bestemmingsplan, een Rijksinpassingsplan of Provinciaal Inpassingsplan zal er veelal naast een voortoets en een eventuele passende beoordeling, een Plan-MER moeten worden opgesteld. Dit volgt uit artikel 7.2, tweede lid, Wet milieubeheer en artikel 2, derde lid en bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage. Bestaat er op basis van deze bijlagen geen verplichting om een plan-MER op te stellen, dan bestaat deze verplichting alsnog als uit de Wn volgt dat er een passende beoordeling moet worden opgesteld voor het project (zie artikel 7.2a, eerste lid, Wet milieubeheer).

#### *Project-MER*

Of er voor een Tracébesluit of een omgevingsvergunning een project-MER moet worden opgesteld volgt eveneens uit de Wet milieubeheer. Of er sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht of een m.e.r.-plicht, volgt uit artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder a, Wet milieubeheer gelezen in samenhang met artikel 2, eerste lid, en bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage. Als een besluit m.e.r.-beoordelingsplichtig is kan de uitkomst van deze beoordeling zijn dat er geen Project-MER hoeft te worden opgesteld. Is een besluit m.e.r.-plichtig dan zal er altijd een Project-MER moeten worden opgesteld. Een opgestelde passende beoordeling behoeft van de gemaakte milieueffectenrapportage geen deel uit te maken, maar kan dat wel. Als er tegelijkertijd met een bestemmingsplan, Rijksinpassingsplan of Provinciaal Inpassingsplan een besluit wordt voorbereid ten behoeve van de uitvoering van deze plannen bijvoorbeeld in de vorm van een omgevingsvergunning dan wordt het Plan-MER en het Project-MER tegelijkertijd voorbereid (artikel 14.4b, Wet Milieubeheer).

#### Procedure

De m.e.r.-procedure staat niet op zichzelf, maar sluit altijd aan bij de zogenaamde 'moederprocedure'. In het geval van IenW-projecten is dat in de meeste gevallen de Tracéwet, maar het kan ook de Wet ruimtelijke ordening zijn bij inpassings- en bestemmingsplannen en de Wabo bij omgevingsvergunningen.

Binnen de Wet milieubeheer wordt onderscheid gemaakt tussen een uitgebreide en een beperkte m.e.r.-procedure<sup>3</sup>. Bij ruimtelijke plannen (Tracébesluit, Rijksinpassingsplan, provinciaal inpassingsplan bestemmingsplan) en complexe besluiten is over het algemeen de uitgebreide procedure van toepassing. Voor bepaalde m.e.r.-plichtige omgevingsvergunningen of besluiten waarbij bijvoorbeeld geen passende beoordeling nodig is in het kader van de Wn (artikel 2.8), of waarvoor niet eerder een Plan-MER is opgesteld, wordt de beperkte procedure gevolgd

Indien projecten zijn opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet (Chw) is sprake van een vereenvoudigde m.e.r.-procedure. In dat geval kan de beschrijving van alternatieven beperkt worden tot enkel het voorkeursalternatief en is de advisering door de Commissie voor de m.e.r. niet verplicht. Naast de in Chw genoemde projecten zijn deze vereenvoudigingen ook van toepassing op bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) aangewezen lokale en (boven)regionale projecten met nationale betekenis.

### **2.3 Toetsing stikstofdepositie in het kader van de Wn**

De Nederlandse wet- en regelgeving voor stikstofdepositie vloeit voort uit de Wn. De Wn is onder meer gericht op:

- a. het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit;
- b. het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies, en
- c. het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies. (artikel 1.10 Wn).

Wn voorziet in specifieke kaders voor gebieden die op grond van internationale verplichtingen moeten worden beschermd, te weten de Natura 2000-gebieden, bedoeld in de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

In paragraaf 2.3.1 wordt in zijn algemeenheid ingegaan op de Wet natuurbescherming in relatie tot besluitvorming en Natura 2000-gebieden.

#### *Wet natuurbescherming en Natura 2000 gebieden*

##### Europese regelgeving

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn voorzien in de bescherming van soorten en in de aanwijzing en bescherming van Natura 2000 gebieden. Doel van beide richtlijnen is het in een gunstige staat van instandhouding behouden of herstellen van soorten en gebieden die op grond van deze richtlijnen bescherming behoeven.

##### Nederlandse regelgeving/ Natura 2000 gebieden

De Wet natuurbescherming geeft uitvoering aan de Europese verplichting om Natura 2000 gebieden te beschermen. Nederland beschikt over circa 160 Natura 2000 gebieden. In de aanwijzingsbesluiten staan de instandhoudingsdoelstellingen vermeld, te weten welke natuurwaarden (vogels, planten, dieren en hun leefgebieden) in welke kwaliteit (de doelen) beschermd dienen te worden en waar dat moet gebeuren (de exacte begrenzing van het gebied). Nadat het Natura 2000 gebied definitief is aangewezen wordt een beheerplan opgesteld. Hierin staat wat er moet gebeuren om de natuurdoelen voor dat gebied te realiseren en wie dat gaat doen. Beheerplannen worden opgesteld in nauw overleg met eigenaren, gebruikers en andere betrokken overheden, vooral gemeenten, waterschappen en provincies.

---

<sup>3</sup> Het belangrijkste verschil tussen de uitgebreide en beperkte m.e.r.-procedure is dat in de uitgebreide variant er een kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een MER moet worden opgesteld en de gelegenheid moet worden geboden om zienswijzen in te dienen over dit voornemen. Daarnaast moet de Commissie MER betrokken worden voor advies. Uiteraard is er geen verplichting om de Commissie MER te betrekken als het project op bijlage II van de Chw staat.



### Vergunningplicht voor projecten en andere handelingen op grond van artikel 2.7 Wn

Ingevolge de Wn zijn projecten en andere handelingen vergunningplichtig indien ze, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, verslechterende gevolgen voor habitattypen<sup>4</sup> of significant versturende gevolgen voor soorten kunnen hebben in de Natura 2000 gebieden. De artikelen 2.7 en 2.8 Wn bevatten specifieke vereisten voor de Natura 2000 vergunningverlening.

### Vaststelling van plannen op grond van artikel 2.7 Wn

De vaststelling van plannen (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) moet aan dezelfde vereisten voldoen als de verlening van toestemming voor een project. Dit is geregeld in artikel 2.7, eerste lid, Wn. De vereisten voor vergunningverlening bij projecten zijn ook van toepassing op plannen. Evenals bij een vergunning voor een project moet voor de vaststelling van een plan worden uitgesloten dat sprake is van verslechtering respectievelijk significante verstoring. Bij plannen zijn Wn-aspecten geïntegreerd in het besluit tot vaststelling. Er hoeft dus voor de vaststelling van het plan geen apart besluit te worden genomen, zoals voor een project de verlening van een vergunning. Wel dient vervolgens voor de uitvoering van een individueel project dat in het plan is opgenomen apart getoetst te worden aan artikel 2.7 en 2.8 Wn. Als voorbeeld dient een bestemmingsplan waarin diverse ontwikkelingen planologisch worden vastgelegd: voor de daadwerkelijke realisatie van deze ontwikkelingen (bv het verplaatsen van overnachtingshavens in de vaarweg) dient nog afzonderlijk een Natura 2000-vergunning op grond van artikel 2.7 Wn te worden verleend.

### Het Tracébesluit op grond van de Tracéwet

Voor (vaar)wegprojecten waarvoor op grond van de Tracéwet (Tw) een Tracébesluit moet worden genomen, geldt sinds de Chw een specifieke regeling voor de gebiedsbeschermingsaspecten. In artikel 13, lid 7 Tw is bepaald dat voor een Tracébesluit geen aparte vergunning op grond van artikel 2.7 Wn hoeft te worden aangevraagd. De natuurbeschermingsaspecten worden direct in het Tracébesluit meegenomen. Dit houdt in dat het Tracébesluit pas mag worden vastgesteld, nadat vaststaat dat er geen sprake is van verslechtering respectievelijk significante verstoring en dient zo nodig eerst een passende beoordeling te verricht om dit aan te tonen (art. 2.8 Wn). Dit is anders dan bij een 'gewoon bestemmingsplan' waar zowel het plan getoetst moet worden aan Wn (artikel 2.7, eerste lid, Wn) als voor uitvoering van onderdelen van het bestemmingsplan die als handelingen in de zin van de Wn kunnen worden aangemerkt een aparte vergunning nodig is op grond van 2.7, tweede lid, Wn.

### Externe werking

Het is niet relevant of plannen en projecten in of buiten een Natura 2000 gebied plaatsvinden, omdat de wet uitgaat van "externe werking". Als een activiteit buiten een Natura 2000 gebied plaatsvindt, maar er wel negatieve gevolgen te verwachten zijn in het Natura 2000 gebied, moet een beoordeling plaatsvinden van de effecten die de activiteit kan hebben op de beschermde natuurwaarden.

### Proces van toetsing

De Habitattoets beoordeelt de totale gevolgen van een Natura 2000 gebied. De Habitattoets bestaat maximaal uit drie stadia:

1) *Voortoets*: In deze fase wordt beoordeeld of op voorhand kan worden uitgesloten dat het project een verslechtering van habitattypen of een significante verstoring van habitatoorten van het Natura 2000 gebied tot gevolg kan hebben. Hierbij dient rekening te worden gehouden met cumulatie van effecten van andere projecten. Als significante effecten op voorhand zijn uitgesloten is er geen nader onderzoek nodig. Als er mogelijk wel sprake is van nadelige gevolgen als gevolg van verslechtering en/of significante verstoring, moet beoordeeld worden of die nadelige gevolgen significant<sup>5</sup> kunnen zijn. Indien significante gevolgen al in de oriëntatiefase kunnen worden uitgesloten, dan moet alleen nog een verslechteringstoets worden uitgevoerd.

2) *Passende beoordeling*: In een passende beoordeling wordt op basis van onderzoek aan de hand van stikstofdepositieberekeningen uitgezocht of met zekerheid kan worden gesteld dat er geen aantasting van natuurlijke kenmerken optreedt. In de passende beoordeling mogen mitigerende maatregelen worden betrokken waarmee wordt beoogd de schadelijke gevolgen die rechtstreeks uit het project voortvloeien te voorkomen of te verminderen ter plaatse van de locatie van het

<sup>4</sup> Het betreft verslechtering van habitattypen en betreft zowel significant als niet significante verslechtering. Er is sprake van significantie wanneer (het project) de instandhoudingsdoelstellingen daarvan in gevaar dreigt te brengen.

<sup>5</sup> De instandhoudingsdoelstellingen daarvan in gevaar dreigt te brengen.

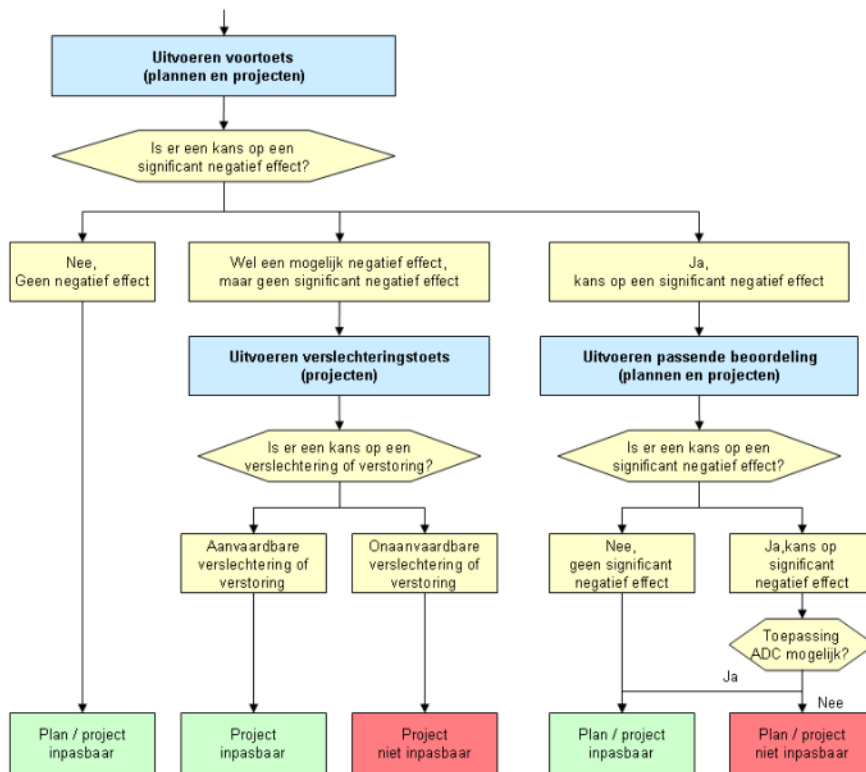
voorkomen van het habitatype dat negatieve gevolgen van het project ondervindt. Indien die zekerheid niet kan worden verschaft, dus ook bij twijfel hierover, gaat men door naar de derde fase. Indien met zekerheid gesteld kan worden dat er geen aantasting van natuurlijke kenmerken zal optreden, zal voor projecten de Verslechteringstoets moeten worden uitgevoerd. Dit is echter niet noodzakelijk indien in de passende beoordeling zowel niet-significante als significante verslechtering wordt uitgesloten.

3) *ADC-fase*: Hierin moeten drie vragen worden beantwoord:

In gevallen waar uit de passende beoordeling blijkt dat negatieve effecten op één of meer instandhoudingsdoelen niet kunnen worden uitgesloten, is toestemmingsverlening, het vaststellen van een plan of Tracébesluit alleen mogelijk wanneer de zogenaamde ADC-toets met succes doorlopen kan worden: er is geen alternatief voor het project dat geen of minder schade toebrengt aan het Natura 2000 gebied (A), er zijn dwingende redenen van groot openbaar belang voor het project (D) en compenserende maatregelen zullen worden getroffen om te waarborgen dat natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast (C).

Als het gaat om prioritaire habitattypen of soorten is het aantal dwingende redenen verder beperkt (de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of voor het milieu wezenlijke gunstige effecten). Ingeval van een andere dwingende redenen van groot openbaar belang bij prioritaire habitattypen of soorten is advies van de Commissie van de Europese Gemeenschappen vereist (art. 2.8, vijfde lid, Wn).

Zie voor meer informatie hierover hoofdstukken 5.7, 5.8 en 5.9.



**Figuur 2.1** Stappen van de habitattoets



## 3 Planuitwerkingsfase

### 3.1 Doel en te doorlopen stappen

In de planuitwerkingsfase wordt één alternatief (het projectalternatief) uitgewerkt om te komen tot een juridisch besluit. Daarbij is het mogelijk dat – binnen de vastgestelde ruimtelijke begrenzing van het projectalternatief – verschillende inrichtingsvarianten worden beschouwd.

Het doel van het stikstofdepositie-onderzoek in de planuitwerkingsfase is:

1. *als er een project-m.e.r. wordt uitgevoerd*: het in beeld brengen van de effecten van het projectalternatief (en in voorkomende gevallen de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven) als gevolg van stikstofdepositie op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden en het beoordelen van de verschillen ten opzichte van de autonome ontwikkeling (effectanalyse project-m.e.r.);
2. *in alle gevallen*: beoordelen of met het projectalternatief aan de wettelijke vereisten voor natuur / stikstofdepositie wordt voldaan (Toetsing in het kader van de Wn).

#### *Effectanalyse project-m.e.r.*

Voor projecten die m.e.r.-plichtig zijn moet in de planuitwerkingsfase een effectanalyse uitgevoerd worden, waarbij de verschillen tussen het projectalternatief (en in voorkomende gevallen de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven), de autonome ontwikkeling evenals de bestaande toestand inzichtelijk worden gemaakt.

In het kader van de beoordeling in kader Wn zal bijna altijd een gedetailleerde berekening nodig zijn van het projectalternatief. Voor eventuele alternatieven zullen aanvullende berekeningen nodig zijn.

Een uitzonderingspositie vormen projecten waarvoor een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden (zie paragraaf 2.2).

#### *Toetsing in het kader van de Wn*

Het depositieonderzoek in de planuitwerkingsfase bevat voor alle projecten een toetsing aan de vereisten van de Wn. De wijze waarop deze toetsing plaatsvindt is afhankelijk van:

- het type besluit: vastgesteld moet worden of voor het betreffende besluit gebruik kan worden gemaakt van ontwikkelingsruimte (er moet worden vastgesteld of sprake is van een toestemmingsbesluit).
- het type project: vastgesteld moet worden of sprake is van een prioritair project (segment 1) of overig project (segment 2 of depositieruimte voor grenswaarden) is.

#### *Te doorlopen stappen*

Voor de toetsing in het kader van de Wn dient voor stikstofdepositie vrijwel altijd een modelberekening met AERIUS Calculator te worden uitgevoerd. Daarnaast dient mogelijk ook voor de project m.e.r. te worden gerekend aan stikstofdepositie. Bij de berekening in het kader van de Wn en de project m.e.r. gaat het om dezelfde berekening.

Soms kan op voorhand worden uitgesloten dat er een (significante) verslechtering als gevolg van stikstofdepositie plaatsvindt, bijvoorbeeld als de aanpassing van een weg ertoe leidt dat het verkeer op grotere afstand van een Natura 2000 gebied gaat rijden.

Het depositieonderzoek in de planuitwerkingsfase wordt uitgevoerd op basis van de volgende stappen:

- Stap 1: bepalen uitgangspunten depositieberekeningen
  - stap 1a: inventariseren projectgegevens
  - stap 1b: vaststellen uit te voeren modelberekeningen
  - stap 1c: bepalen uitgangspunten modelberekeningen
- stap 2: effectanalyse project-m.e.r
- stap 3: toetsing Wn
- stap 4: rapportage

Deze stappen zijn in de volgende paragrafen uitgewerkt.

### 3.2 Stap 1: Bepalen uitgangspunten depositieberekeningen

#### *Algemeen*

De opdrachtnemer van het project is verantwoordelijk voor het beschrijven en onderbouwen van de uitgangspunten. De opdrachtgever is verantwoordelijk voor het vaststellen van de uitgangspunten.

#### *Stap 1a: inventariseren projectgegevens*

In stap 1 worden de relevante projectgegevens geïnventariseerd voor het onderzoek. Het betreffen gegevens die bepalend zijn voor de aanpak van het depositieonderzoek. Deze stap resulteert in een ingevulde tabel met de projectscope en de van toepassing zijnde wettelijke procedures. De tabel dient als input om in stap 2 te bepalen welke depositieberekeningen nodig zijn en om in stap 3 de wijze van onderzoek en de te hanteren uitgangspunten vast te kunnen stellen.

#### *Stap 1b: vaststellen uit te voeren modelberekeningen*

##### Effectanalyse project-m.e.r.

Deze stap wordt alleen doorlopen voor projecten waarvoor in de planuitwerkingsfase een project-m.e.r. wordt uitgevoerd. Voor projecten waarvoor geen project-m.e.r. uitgevoerd hoeft te worden, wordt deze stap overgeslagen.

Er vindt voor de projecten waarvoor een project-m.e.r. wordt uitgevoerd afstemming plaats met het onderzoek voor de toets in het kader van de Wn.

In het kader van de toets Wn zal bijna altijd reeds een gedetailleerde berekening nodig zijn van het projectalternatief. Voor eventuele inrichtingsvarianten zullen aanvullende berekeningen nodig zijn.

##### Toetsing Wet natuurbescherming

Ten behoeve van de toets Wn dient vrijwel altijd een berekening met AERIUS Calculator te worden gemaakt. Een berekening is echter niet nodig voor HWN projecten indien binnen 5 km afstand geen (delen van) relevante Natura 2000-gebieden zijn gelegen. Er is sprake van geen relevante Natura 2000 gebieden indien binnen het beschouwde deel geen voor stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden voor soorten zijn gelegen.

#### *Stap 1c: bepalen uitgangspunten modelberekeningen*

In stap 3 worden de uitgangspunten voor de modelberekeningen bepaald. Modelberekeningen worden uitgevoerd met AERIUS Calculator, AERIUS Connect of AERIUS Scenario. Deze zijn online beschikbaar via de volgende link: <http://calculator.aerius.nl/>.

In hoofdstuk 4 worden de te hanteren uitgangspunten voor modelberekeningen voor HWN, HVWN en HWS nader toegelicht voor de effectanalyse project-m.e.r. (stap 2) en de toets in het kader van de Wn (stap 3).

De uitgangspunten worden door opdrachtnemer opgenomen in een uitgangspuntenrapport. De uitgangspunten dienen afgestemd te worden met de opdrachtgever voordat de berekeningen worden uitgevoerd.

Om enerzijds te waarborgen dat de opdrachtnemer een uniform en compleet inzicht geeft in de relevante uitgangspunten en anderzijds het opstellen van het uitgangspuntenrapport eenvoudiger te maken voor de opdrachtnemer, zullen op termijn voor verschillende type projecten dummy uitgangspuntenrapporten beschikbaar worden gesteld<sup>6</sup>.

### 3.3 Stap 2: Effectanalyse project-m.e.r.

#### Algemeen

Deze stap wordt alleen doorlopen voor projecten waarvoor een project-m.e.r. wordt uitgevoerd. Deze stap resulteert in een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling en een overallscore van het projectalternatief en inrichtingsvarianten met betrekking tot stikstofdepositie.

---

<sup>6</sup> Er wordt gewerkt aan dummy-uitgangspuntenrapporten voor:

- Planuitwerkingsfase HWN;
- Planuitwerkingsfase HVWN;
- Projecten Hoofdwatersysteem (HWS)

Deze stap is niet van toepassing op projecten waarvoor een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling wordt uitgevoerd.

#### Huidige situatie, 2020 en 2030

In een MER moet de bestaande toestand van de natuur en de kritische depositiewaarden van de gevoelige habitattypen en soorten in het onderzoeksgebied beschreven worden.<sup>7</sup> Voor de huidige situatie wordt gevraagd binnen het onderzoeksgebied, op de relevante natuurgebieden, een overzicht te geven van de minimale, gemiddelde en maximale stikstofdeposities (afgerond op gehele mol/ha/j). Hiervoor wordt uit de meest recente versie van AERIUS Calculator<sup>8</sup> de totale depositie in de Natura 2000 gebieden binnen het onderzoeksgebied overgenomen. Let op: het gaat hierbij alleen om de totale deposities voor die delen van het Natura 2000 gebied waar stikstofgevoelige habitattypen dan wel leefgebieden van soorten zijn gelegen. De achtergronddepositie kan als 'AERIUS totale stikstofdepositie' in diverse GIS formaten worden gedownload via [www.nationaalgeoregister.nl](http://www.nationaalgeoregister.nl)

De minimale, gemiddelde en maximale depositie voor de huidige situatie binnen het onderzoeksgebied worden per Natura 2000 gebied in beeld gebracht conform onderstaande tabel. In de tekst dient beschreven te worden op welke (delen van) natuurgebieden deze deposities voorkomen. In de bijlage van het MER wordt een kaart opgenomen met de resultaten. Omdat de meeste gebieden te groot zullen zijn voor een printscreen vanuit AERIUS Calculator, zullen de gegevens over het algemeen op door de opdrachtnemer vervaardigde kaarten inzichtelijk moeten worden gemaakt.

Per Natura 2000-gebied dient per habitattype de KDW weergegeven te worden, inclusief groen/rood-markering (rood = maximale totale depositie is hoger dan de KDW, groen = maximale depositie is lager dan de KDW).

De geprognosticeerde deposities in 2020 en 2030 kunnen op dit moment niet meer op hexagoonniveau worden beschreven en op kaart weergegeven. Met het vernietigen van het PAS is er geen AERIUS Monitor meer beschikbaar waarmee deze prognoses werden berekend. De resultaten voor de toekomstige jaren dienen met name om inzichtelijk te maken dat er sprake is van een daling van de depositie in de tijd. Om hier toch iets over te kunnen stellen, kan daarom gebruik gemaakt worden van de GDN kaarten van het RIVM, welke deze data echter alleen op kilometerhokniveau kunnen weergeven. Hiermee kan worden aangetoond dat er sprake is van een daling van de achtergronddepositie richting de toekomst. Deze daling is echter niet voldoende om een einde te maken aan de overbelaste situatie in (delen van) Natura2000-gebieden.

Tabel 3.1 Stikstofdepositie om huidige situatie, 2020 en 2030

Gebieden	Jaar	Stikstofdepositie [mol/ha/jaar]
	Huidige situatie (@jaar)	@ min –gemiddelde / max depositie per gebied
	2020	@ min –gemiddelde / max depositie per gebied
	2030	@ min –gemiddelde / max depositie per gebied

Er wordt geen expliciete aandacht geschonken aan de verhouding tot instandhoudingsdoelstellingen, maar volstaan met de volgende tekst:

*"In de meeste Natura 2000-gebieden is zowel in de huidige situatie als in 2020 en 2030 sprake van een overbelaste situatie. Dat wil zeggen dat de huidige depositie en de geprognosticeerde depositie voor 2020 en 2030 boven de KDW liggen. Stikstofdepositie kan daarom voor veel habitattypen een bedreiging vormen voor de kwaliteit. Verzuring- en vermistingsgevoelige soorten kunnen uit de vegetatie verdwijnen door hoge stikstofdepositie en algemene soorten, veelal grassen, kunnen gaan domineren. Zie voor een uitgebreide beschrijving per gebied de PAS gebiedsanalyses [gebied A]\*, [gebied B]\*, [gebied...]\*."*

\*in voetnoten verwijzen naar de afzonderlijke meest recente gebiedsanalyses van de Natura 2000-gebieden in het onderzoeksgebied.

<sup>7</sup> Zie ook, [http://api.commissiemer.nl/docs/mer/diversen/stikstof\\_in\\_milieueffectrapportage.pdf](http://api.commissiemer.nl/docs/mer/diversen/stikstof_in_milieueffectrapportage.pdf)

<sup>8</sup> Voor Calculator 2019 is dit het jaar 2018.



### Projectalternatief en effectanalyse project-m.e.r.

Voor een project-m.e.r. wordt een kwantitatieve effectanalyse uitgevoerd. Met de effectanalyse worden de verschillen in de berekende deposities tussen het projectalternatief en inrichtingsvarianten en de autonome ontwikkeling in beeld gebracht (en eventueel de verschillen tussen uitvoeringsvarianten).

In het rapport worden de verschillen in beeld gebracht in een tabel en in kaarten. Het is voldoende de effectanalyse voor het zichtjaar met de hoogste projectbijdrage<sup>9</sup> uit te voeren, ook voor de m.e.r., als dit afwijkt van het standaard m.e.r.-zichtjaar (doorgaans 10 jaar na openstelling).

#### Tabel met verschildeposities

De verschillen in berekende deposities tussen het planalternatief en de autonome ontwikkeling worden conform onderstaande tabel in beeld gebracht. Aan de hand van de berekende depositieverandering in mol/ha/jaar wordt per klasse het percentage relevante hexagonen<sup>10</sup> binnen het onderzoeksgebied bepaald.

**Tabel 3.2**                      **Verskildeposities**

<b>Percentage hexagonen in het onderzoeksgebied met een verandering van de stikstofdepositie tussen alternatief – autonome ontwikkeling</b>	
<b>Verbeteringen</b>	
Maximaal	mol/ha/jaar
Binnen klassen	
< -70 mol/ha/jaar	%
-70 – -35 mol/ha/jaar	%
<b>Geen relevante veranderingen</b>	
-35 – +35 mol/ha/jaar	%
<b>Verslechtingen</b>	
Binnen klassen	
+35 – +70 mol/ha/jaar	%
> +70 mol/ha/jaar	%
Maximaal	mol/ha/jaar

De depositieniveaus in bovenstaande tabel zijn met name ingegeven vanuit de Kritische Depositie Waarde (KDW) systematiek. De kritische depositiewaarden worden primair uitgedrukt in (hele) kilogrammen stikstof per hectare per jaar omdat preciezer dan hele kilogrammen vanuit ecologisch oogpunt niet verantwoord wordt geacht<sup>11</sup>. Eén kilogram stikstof komt ongeveer overeen met 70 mol. Vanwege onzekerheden in stikstofdepositie wordt in het kader van het onderscheiden van varianten gewerkt met de helft van 70 mol/ha/jaar om verbeteringen en verslechtingen aan te geven.

#### Overallscore depositie in m.e.r.

De berekende verschildeposities moeten vertaald worden naar een overallscore voor depositie. De overallscore wordt gebaseerd op het aandeel (%) van de relevante hexagonen waar verslechtingen en verbeteringen optreden binnen de gedefinieerde klassen. Op deze wijze worden zowel het aantal hexagonen als de omvang van de verbeteringen en verslechtingen in mol/ha/jaar meegewogen.

In onderstaande tabel zijn de te hanteren scores en bijbehorende effecten op de depositie opgenomen, uitgaande van een 7-puntsschaal<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> Let op: In principe is 2030 het verst in de toekomst gelegen zichtjaar waarvoor stikstofdepositieberekeningen worden uitgevoerd. Dit omdat dit het verst in de toekomst gelegen zichtjaar is waarvoor emissiefactoren voor wegverkeer beschikbaar zijn.

<sup>10</sup> Hexagonen waar stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden voor soorten voorkomen.

<sup>11</sup> H.F.van Dobben et al (2012), 'Overzicht van kritische depositiewaarden van stikstof toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden', Alterrapport 2397.

<sup>12</sup> Wanneer uitgegaan wordt van een 5-puntsschaal in het MER, kunnen de grootste effecten (20% of meer van de hexagonen heeft een verbetering/verslechting van meer dan 35 mol/ha/jaar) als aparte categorie achterwege worden gelaten. Dat betekent dat bij een score + of - bij een vijf-puntsschaal meer dan 10% van de hexagonen een verbetering of verslechting van 35 mol/ha/jaar heeft.



**Tabel 3.3 Effectscore alternatieven m.e.r.**

Score	Omschrijving (t.o.v. autonome ontwikkeling)	Effect op stikstofdepositie
++	Zeer groot positief effect	20% of meer van de hexagonen heeft een verbetering van meer dan 35 mol/ha/jaar
+	Groot positief effect	10-20% van de hexagonen heeft een verbetering van meer dan 35 mol/ha/jaar
0/+	Gering positief effect	5-10% van de hexagonen heeft een verbetering van meer dan 35 mol/ha/jaar
0	Geen verandering t.o.v. nulalternatief	minder dan 5% van de hexagonen heeft een verandering van meer dan 35 mol/ha/jaar
0/-	Gering negatief effect	5-10% van de hexagonen heeft een kans op verslechtering van meer dan 35 mol/ha/jaar
-	Groot negatief effect	10-20% van de hexagonen heeft een kans op verslechtering van meer dan 35 mol/ha/jaar
--	Zeer groot negatief effect	20% of meer van de hexagonen heeft een kans op verslechtering van meer dan 35 mol/ha/jaar

#### *Verbeteringen en verslechtingen*

Indien er sprake is van verbeteringen en verslechtingen moet uitgegaan worden van de verschillen in verbeteringen en verslechtingen. Ter illustratie hierbij een (hypothetisch) voorbeeld:

- 12% van de hexagonen heeft een verslechting van meer dan 35 mol/ha/jaar en 5% een verbetering van meer dan 35 mol/ha/jaar. Per saldo ( $12\% - 5\% = 7\%$ ) is sprake van 5-10% verslechtingen van meer dan 35 mol/ha/jaar, waarmee tot een score 0/- gekomen wordt;

### **3.4 Stap 3: Toetsing Wn**

Elk project van IenW dient in de planuitwerkingsfase getoetst te worden aan vereisten van de Wn. Stap 3 wordt daarom voor elk project doorlopen. Met het wegvallen van het PAS kan niet meer worden verwezen naar de PB van het PAS, maar dient elk project zijn eigen project specifieke onderbouwing op te stellen. Deels kan teruggevallen worden op de jurisprudentie van voor de inwerkingtreding van het PAS, maar sommige redeneerlijnen die voor inwerkingtreding van het PAS werden toegepast (bijvoorbeeld een verminderde depositiedaling) kunnen nu niet meer worden gebruikt in een passende beoordeling. **De uitwerking van stap 3 is beschreven in hoofdstuk 5.**

### **3.5 Stap 4: Opstellen rapportage**

#### *Effectanalyse project m.e.r.*

De rapportage bestaat uit:

- Een beschrijving (tekst, tabel en kaarten) van de huidige situatie, 2020 en 2030 met de range van de depositie op relevante Natura 2000 gebieden<sup>13</sup> op basis van achtergronddeposities afkomstig uit AERIUS Calculator, GDN kaarten en de kritische depositiewaarden.
- Een beschrijving van het projectalternatief/alternatieven, de projectuitgangspunten en onderbouwing van de invoergegevens voor AERIUS Calculator.
- Een beschrijving en onderbouwing van de overall score voor depositie aan de hand van tabel uit paragraaf 3.3.

#### *Toetsing Wet natuurbescherming*

Onderdelen die in elk geval terug dienen te komen in deze rapportage zijn:

- Een beschrijving van de projectuitgangspunten en onderbouwing van de invoergegevens voor AERIUS.
- Beschrijving huidige situatie stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van de stikstofgevoelige soorten binnen de relevante Natura 2000 gebieden
- Ecologische beoordeling effecten
- Voor zover relevant mitigerende maatregelen
- Voor zover relevant een ADC toets

Zie Hoofdstuk 5 voor een nadere uitwerking van de toetsing aan de Wet natuurbescherming

<sup>13</sup> Er is geen sprake van een relevant Natura2000 gebied indien binnen het beschouwde deel geen (zoekgebieden voor) stikstofgevoelige habitattypen dan wel leefgebieden voor soorten zijn gelegen

## 4 Uitgangspunten depositieonderzoek

### 4.1 Algemeen

#### Rekenmodel

Er wordt gerekend met AERIUS Calculator 2019<sup>14</sup> of AERIUS Scenario 2019<sup>15</sup> (voor bestanden met meer dan 225 bronnen). In AERIUS is het model OPS en standaardrekenmethode 2 (SRM 2) geïmplementeerd. AERIUS bevat alle relevante (officiële) generieke invoergegevens voor emissies (zoals emissiefactoren voor wegverkeer en scheepvaart), meteorologie, ruwheid en rekenpunten (de relevante hexagonen in natuurgebieden).

Zie verder bijlage A over rekenregels AERIUS en de factsheets voor AERIUS<sup>16</sup>. In deze versie wordt onder andere de bijdrage van SRM2-wegen berekend tot op 5 km<sup>17</sup> (de maximale rekenafstand voor SRM2-wegen). Daarnaast rekent deze versie tot 0,00 mol/ha/jaar. Ten opzichte van Calculator 16L (de versie van Calculator die voor de uitspraak van de Raad van State was voorgeschreven in de Regeling natuurbescherming) worden onder andere de volgende relevante wijzigingen meegenomen:

- Er wordt uitgegaan van de emissiefactoren wegverkeer van maart 2019 ipv maart 2017;
- Er wordt uitgegaan van de nieuwe kentallen (emissiefactoren en bronkenmerken) voor de binnen- en zeescheepvaart zoals vastgesteld eind 2018/begin 2019;
- Er hebben aanpassingen plaatsgevonden van de stikstofgevoelige habitats en leefgebieden. Dit betekent dat er wijzigingen hebben plaatsgevonden in de voor de beoordeling relevante locaties;
- Er wordt gerekend op alle stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden, inclusief diegene die geen stikstof gerelateerde knelpunten kennen zoals bv IJsselmeer;
- Er wordt niet meer standaard gerekend op buitenlandse Natura 2000 gebieden;
- De wijzigingen als gevolg van het zgn. Veegbesluit<sup>18</sup> zijn meegenomen.

Een uitgebreidere beschrijving van de wijzigingen staan beschreven in de releasenotes van AERIUS Calculator 2019<sup>19</sup>. Besluitvorming op basis van AERIUS Calculator 2019 is mogelijk omdat deze versie op 16 september is vrijgegeven (het is dus niet nodig dat deze in de regeling wordt voorgeschreven).

#### Beperking toepassingsbereik

De huidige versie van AERIUS (2019.0) kent een beperking van het toepassingsbereik<sup>20</sup>, waardoor deze versie niet geschikt is om te rekenen voor projecten waarbij sprake is van de volgende twee gevallen:

- Emissiebronnen waarbij sprake is van een mechanische ventilatie en een verticale uitstroom van de emissies, en waarbij de warmte-inhoud van de emissie gering is. Bij deze bronnen kan de pluimstijging door impuls (uitreedsnelheid) maatgevend zijn ten opzichte van de thermische pluimstijging
- Emissiebronnen op of nabij vrijstaande gebouwen waarvan de schoorsteenhoogte minder is dan 2.5 maal de maximale hoogte van het relevante gebouw en waarvoor de depositiebijdrage wordt berekend op een rekenpunt binnen 3 kilometer afstand van de emissiebron.

Deze beperkingen worden in de volgende release van AERIUS (2019.1) naar verwachting hersteld. Inschatting is dat deze beperkingen geen gevolgen hebben voor de projecten van RWS. Mocht dat wel het geval zijn of mocht hierover twijfel bestaan, dan wordt geadviseerd om contact op te nemen met WVL via het Steunpunt Natuur.

<sup>14</sup> <https://calculator.aerius.nl/calculator/>

<sup>15</sup> <https://scenario.aerius.nl/scenario>, er kan ook gerekend worden door rechtstreeks het rekenhart van AERIUS aan te sturen via de AERIUS Connect API./

<sup>16</sup> <http://www.aerius.nl/nl/factsheets>

<sup>17</sup> Conform de nota Voorstel uniformering en versterking uitgangspunten stikstofdepositieberekening voor HWN projecten zonder PAS, welke door DGMO in oktober 2018 is vastgesteld.

<sup>18</sup> Ontwerp-wijzigingsbesluit Habitatrichtlijn gebieden vanwege aanwezige waarden, d.d. 23 februari 2018.

<sup>19</sup> [https://www.aerius.nl/files/media/release\\_notes\\_aerius\\_calculator\\_2019.pdf](https://www.aerius.nl/files/media/release_notes_aerius_calculator_2019.pdf)

<sup>20</sup> <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/toepassingsbereik-calculator/16-09-2019>

### **Gebruik eigen rekenpunten**

Standaard rekent AERIUS Calculator in alle Natura 2000 gebieden waar stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden voor soorten zijn gelegen. De berekening zal echter stoppen wanneer er geen rekenresultaten zijn die gelijk zijn aan of groter zijn dan  $0,0050000 \text{ mol}^{21}$ . Eventuele resultaten die onder deze ondergrens liggen worden niet bewaard in de output.

Als er met eigen rekenpunten wordt gewerkt en in de rekenconfiguratie 'bereken eigen rekenpunten' wordt gehanteerd, wordt de depositie op die rekenpunten wel tot 8 cijfers achter de komma doorgerekend. Ten behoeve van vergunningaanvragen of als onderbouwing bij een toestemmingsbesluit wordt voor Nederlandse Natura 2000-gebieden in beginsel niet gerekend met eigen rekenpunten. Eigen rekenpunten kunnen wel gebruikt worden om snel inzicht te krijgen in de gevolgen van het variëren met projectuitgangspunten, omdat de berekening een of enkele rekenpunten veel sneller zal zijn dan een berekening op gebieden. Ook voor buitenlandse gebieden kan het nodig zijn om met eigen rekenpunten te rekenen.

### **Rekenen op buitenlandse gebieden**

Anders dan onder het PAS, wordt de depositie niet meer standaard berekend ter plaatse van de Natura 2000-gebieden in Duitsland en België. Om toch deposities te berekenen in deze gebieden, kan gebruikt worden gemaakt van eigen rekenpunten.

In beginsel kan worden volstaan met rekenen op de dichtstbijzijnde rand om te bepalen of de aldaar gehanteerde grenswaarde wordt overschreden<sup>22</sup>. Wanneer op de rand sprake is van een overschrijding van de daar geldende grenswaarde, kan verder worden ingezoomd door de rekenen op de daadwerkelijke habitattypen.

### **Tijdelijke projecten en middeling**

Onder het PAS werd ontwikkelingsruimte toegekend voor een gehele PAS periode van 6 jaar. Deposities als gevolg van tijdelijke werkzaamheden konden om die reden gecorrigeerd worden voor tijdelijkheid wanneer deze maximaal 5 jaar of korter duurden. Wanneer bijvoorbeeld sprake was van een tijdelijk effect van één jaar, kon het projecteffect gemiddeld worden over deze periode en werd de voor het maatgevende jaar berekende depositie door zes gedeeld. Met het vallen van het PAS wordt er geen ruimte meer afgeboekt en moet de depositie worden berekend voor het jaar met de hoogste depositiebijdrage als gevolg van het project. Het middelen van de berekende depositiebijdrage is dan ook niet meer toegestaan<sup>23</sup>.

AERIUS maakt dus geen onderscheid meer tussen tijdelijke en permanente effecten. Beide worden gepresenteerd als  $\text{mol N/ha/jr}$ . Het onderscheid kan pas inzichtelijk worden gemaakt in de ecologische beoordeling van die effecten. Om een eenmalig depositie in de realisatiefase te vergelijken met de permanente deposities van de gebruiksfase (voor bijvoorbeeld het bepalen van van de maatgevende fase) dient hiermee rekening te worden gehouden. Dat kan bijvoorbeeld door de deposities in de gebruiksfase te beschouwen over een periode van 30 jaar. Door deze te vermenigvuldigen met 30 kun je zo vervolgens kwantitatief vergelijken met de deposities in de aanlegfase.

## **4.2 Uitgangspunten depositieonderzoek HWN**

### **NRM-versie**

Uit de Habitatrictlijn volgt dat voor een passende beoordeling gebruik moet worden gemaakt van de meest actuele wetenschappelijke inzichten. Dit betekent dat – ingeval van het verschijnen van een nieuw Nederlands Regionaal Model (NRM) tussen OTB en TB - beoordeeld moet worden of de eerder gehanteerde verkeerscijfers nog voldoende representatief zijn.

Indien blijkt dat de meest recente NRM-cijfers zodanig afwijken (hoger zijn of sprake is van een andere samenstelling van het verkeer) waardoor de eerder gebruikte cijfers niet langer representatief zijn, is dat aanleiding om over te stappen op deze nieuwe NRM-versie.

<sup>21</sup> Dit geldt bij een enkelvoudige berekening, maar ook bij een verschilberekening wanneer beide situaties een depositie veroorzaken welke lager is dan deze ondergrens

<sup>22</sup> Zie hoofdstuk 5.4 voor meer informatie

<sup>23</sup> Wanneer voor een project dat 1 jaar duurt een PAS berekening wordt vergeleken met een PASloze berekening zal direct opvallen dat deze laatste 6 keer zo hoog zal zijn



Ten behoeve van deze afweging dient daarom een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd te worden naar de verschillen in verkeerscijfers tussen de NRM-versie gebruikt bij het OTB en de meest recente NRM-versie.

Indien het voor het onderwerp natuur noodzakelijk wordt geacht dat een overstap wordt gemaakt naar een nieuw NRM dient vervolgens bezien te worden wat dit betekent voor de nut & noodzaak van het project en de overige milieuonderzoeken (zoals geluid). Mocht het vorenstaande aan de orde zijn, dient afstemming gezocht te worden met WVl en CD.

## Zichtjaren

### a. Zichtjaar bepalen wel/geen overbelaste situatie

De 'huidige situatie' wordt in de Passende beoordeling gebruikt om te bepalen of voor een bepaald habitatype of leefgebied sprake is van een (naderende<sup>24</sup>) overbelasting. Deze beoordeling wordt op hexagoonniveau uitgevoerd. Voor de depositieniveaus in de huidige situatie wordt uitgegaan van de berekende deposities in het gepasseerde kalenderjaar in de meeste recente versie van AERIUS Calculator. Het betreft daarbij de depositieniveaus voor de situatie zonder PAS (bron) maatregelen. Het gepasseerde kalenderjaar in de meest recente versie van AERIUS Calculator 2019 is 2018 .

Wanneer er in de huidige situatie geen sprake is van een overbelasting, dan wel naderende overbelasting, is stikstof geen knelpunt en kunnen effecten op voorhand -in de vorm van een zgn. voortoets- worden uitgesloten.

### b. Zichtjaar bepalen projectbijdrage gebruiksfase

De projectbijdrage wordt berekend voor de volgende zichtjaren:

- het eerste volledige kalenderjaar na openstelling (gelijk aan hiervoor gehanteerde zichtjaar in het TB);
- het jaar 2030 (let op: meestal wordt 2030 als zichtjaar gehanteerd voor de verkeerscijfers en het bepalen van de milieueffecten, maar we zien steeds meer projecten die als zichtjaar 2040 hanteren, omdat 2030 geen representatief beeld geeft van de te verwachten verkeersontwikkeling).

Het maatgevende zichtjaar is het jaar met de hoogste depositiebijdrage als gevolg van het project. Het maatgevende zichtjaar kan per gebied per habitatype/leefgebiedtype verschillen. Er worden daarom altijd twee berekeningen van het projecteffect uitgevoerd: een berekening voor het eerste kalenderjaar na openstelling en een berekening voor het jaar 2030. Wanneer het jaar na openstelling na 2030 ligt, wordt alleen een berekening voor 2030 gemaakt (het verst in de toekomst gelegen zichtjaar waarvoor emissiefactoren voor wegverkeer beschikbaar zijn). Ook als een project open gaat voor 2030, maar gebruik maakt van verkeerscijfers van na 2030 (hiervan kan in incidentele gevallen sprake zijn omdat dat een representatiever beeld geeft van de te verwachten verkeersontwikkeling dan de cijfers voor 2030), wordt gerekend voor het eerste volledige kalenderjaar na openstelling en 2030.

In de passende beoordeling wordt uiteindelijk in tabellen per gebied en per habitatype/leefgebiedtype het projecteffect voor beide zichtjaren inzichtelijk gemaakt.

Voor ecologische beoordeling van het projecteffect (PB) wordt 1 maatgevend jaar bepaald voor alle habitattypen/leefgebiedtypen. Aan de hand van dit jaar worden alle habitattypen en leefgebiedtypen beoordeeld.

In het geval van een ADC-toets moet ten behoeven van de berekening van de compensatieopgave per habitatype/leefgebiedtype 1 maatgevend zichtjaar worden bepaald. Dit om te voorkomen dan onterecht uitgegaan wordt van een te kleine compensatieopgave.

### Afbakening onderzoeksgebied<sup>25</sup>

Bij HWN projecten ontstaan in de regel netwerkeffecten. Er is sprake van een netwerkeffect als, ten gevolge van het voorgenomen project, sprake is van een wijziging van het verkeer op bestaande wegen in de omgeving die niet worden aangepast.

<sup>24</sup> Indien er sprake is van een overschrijding van de KDW van minder dan 70 mol is het uitgangspunt dat sprake is van een overbelaste situatie. Die 70 mol kan worden beschouwd als een veiligheidsmarge (buffer).

<sup>25</sup> Deze methodiek geldt voor zowel een MER-onderzoek als een onderzoek tbv een toestemmingsbesluit



De netwerkeffecten dienen mee te worden genomen bij de bepaling van het onderzoeksgebied. Hierdoor is bij HWN projecten het netwerk op basis waarvan het onderzoeksgebied wordt bepaald groter dan het projectgebied (wegvakken waar het project betrekking op heeft). Het onderzoeksgebied voor een project met betrekking tot het HWN omvat de relevante hexagonen binnen de Natura 2000 gebieden binnen 5 kilometer van:

1. de wegvakken waar het project of de andere handeling betrekking op heeft en;
2. de wegvakken van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op het wegvak waar het project of de andere handeling betrekking op heeft en;
3. de overige wegvakken (HWN en OVN), voor zover hier sprake is van een toename of afname van de weekdaggemiddelde verkeersintensiteit als gevolg van het project of de andere handeling met tenminste 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting<sup>26</sup>.

Het bovenstaande blijft maatwerk per project. In gevallen waarbij er bijvoorbeeld geen sprake is van een traject aan één stuk, maar een doorbroken lijn ontstaat ivm toenames in intensiteiten op achter elkaar gelegen wegvakken die afwisselend boven en onder de 500 mvt/etmaal/rijrichting liggen, kan er voor worden gekozen om toch enkele wegvakken met een toename onder de 500 mvt/etmaal/rijrichting mee te nemen om zo tot een doorgetrokken wegtraject te komen. In afstemming met WVL en CD wordt vervolgens gezien of het onderzoeksgebied akkoord is.

### **Modelgebied**

Het modelgebied omvat de wegvakken waarmee de depositiebijdragen op de relevante hexagonen binnen het onderzoeksgebied worden bepaald. Alleen die wegvakken met projecteffecten waar het NRM uitspraken over kan doen worden hierbij betrokken, ofwel die met een toename of afname van minimaal 500 mvt/etmaal/rijrichting. Bij wegverkeer berekent AERIUS de depositiebijdrage tot maximaal 5 kilometer van de bron. Deze afstand komt overeen met de maximale rekenafstand van SRM2, die ook wordt aangehouden in de NSL monitoring. Het modelgebied omvat dus dezelfde wegvakken die bepalend zijn voor het onderzoeksgebied; het modelgebied is daarom exact hetzelfde als het onderzoeksgebied.

### **SRM1 wegen**

AERIUS berekent de bijdrage van het wegverkeer op basis van een implementatie van Standaardrekenmethode 2 (SRM2) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. SRM2 is bedoeld voor het bepalen van de concentratiebijdrage in een open terrein, gewoonlijk buiten de bebouwde kom. Dit betekent dat er in de omgeving van de weg niet of nauwelijks gebouwen aanwezig zijn die invloed hebben op de verspreiding van de emissies. Snelwegen vallen in de regel onder het toepassingsbereik van SRM2.

Langs veel wegen binnen de bebouwde kom is sprake van min of meer aaneengesloten bebouwing dicht langs de weg. Deze wegen vallen dan ook binnen het toepassingsbereik van standaardrekenmethode 1 (SRM1). Wanneer in AERIUS gekozen wordt voor een weg binnen de bebouwde kom, wordt de emissie van het verkeer op deze weg berekend op basis van emissiefactoren die zijn vastgesteld voor wegen die binnen de het toepassingsbereik van SRM1 vallen. De verspreiding van deze emissie naar de omgeving wordt echter wel op basis van een implementatie van SRM2 berekend. Hierdoor wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de afschermdende werking van de bebouwing die tussen de binnenstedelijke weg en het Natura 2000-gebied ligt. Bij een berekening kan hierdoor sprake zijn van een (beperkte) overschatting van de berekende depositiebijdrage van het verkeer op de SRM1-weg. Het om deze reden niet meenemen van SRM1-wegen in het onderzoeksgebied kan leiden tot ongewenste situaties.

Als een project leidt tot toe- of afnamen van meer dan 500 mvt/etmaal/rijrichting op een SRM1-weg, dan moet met WVL/CD (via het Steunpunt Natuur) worden afgestemd of deze SRM1-weg onderdeel uitmaakt van het onderzoeks- en modelgebied. Dit is maatwerk. Dit geldt ook voor de situatie waarbij de SRM1-weg direct langs het Natura 2000-gebied loopt. In dat geval kan de SRM2-implementatie niet zonder meer worden gebruikt.

---

<sup>26</sup> 500 mvt/etmaal/rijrichting wordt beschouwd als de laagste delta waar het NRM nog een uitspraak over kan doen. Projecteffecten die hieronder liggen zijn derhalve niet aan het project te relateren

## **Verkeersgegevens en wegkenmerken**

Voor het berekenen van effecten van HWN zijn de volgende verkeersgegevens en wegkenmerken nodig:

- Verkeersgegevens:
  - Verkeersintensiteiten, voertuigverdeling en mate van congestie
- Wegkenmerken:
  - Maximum snelheid
  - Wegligging, weghoogte en rijlijnen
  - Locatie en hoogte van schermen en locatie van tunnels

## **Verkeersgegevens**

De verkeersgegevens komen voor wegprojecten van IenW uit het Nederlands Regionaal Model (NRM)<sup>27</sup> en hierbij wordt gewerkt conform het Kader Toepassing NRM van Rijkswaterstaat. De volgende gegevens over het verkeer zijn voor het PAS relevant:

- wekdaggemiddelde etmaalintensiteiten, uitgesplitst in licht, middelzwaar en zwaar verkeer;
- aantal voertuigen in congestie, onderverdeeld naar personenauto's, middelzware vrachtauto's en zware vrachtauto's.

De verrijkte verkeersgegevens dienen te worden aangeleverd als Excel bestand en als Shapebestand.

## **Maximum snelheid**

Aan de wegvakken dienen de juiste (voorzien) snelheidstyperingen te worden toegekend<sup>28</sup>. Snelwegen met een maximum snelheid van 50, 60, 70 of 90 km/u dienen de dichtstbijzijnde hogere geldige (in AERIUS geldige) snelheidstypering toegekend te krijgen (80, 100, 120 of 130 km/uur).

## **Wegligging / rijlijnen**

Voor de wegligging vormen de rijlijnen uit de Monitoringstool van NSL ([www.nslmonitoring.nl](http://www.nslmonitoring.nl)) het vertrekpunt. In de Monitoringstool zijn de rijlijnen gemodelleerd op basis van het NWB<sup>29</sup>. De gegevens uit de Monitoringstool kunnen als shapebestand gedownload worden, de gegevens kunnen vervolgens in een GIS-omgeving gewijzigd worden op basis van projectspecifieke gegevens. Met de NSL Monitoringstool kan een csv-bestand worden gemaakt welke vooralsnog 1-op-1 in AERIUS ingevoerd kan worden. De weghoogte wordt in beginsel meegenomen conform de gegevens in de Monitoringstool NSL.

Benadrukt wordt dat verhoogde wegligging op bijvoorbeeld een flyover of een verdiepte wegligging in een open tunnelbak, relevante positieve effecten op de luchtkwaliteit en daarmee de depositie kunnen hebben. Verhoogde wegligging op een talud heeft een relatief beperkt en in veel gevallen een verwaarloosbaar effect. Beperkte weghoogtewijzigingen zijn daarom vanuit modeltechnisch oogpunt in veel gevallen niet relevant.

## **Schermen**

In de Monitoringstool van het NSL zijn bestaande schermen langs het HWN opgenomen. Deze dienen in de berekeningen meegenomen te worden.

## **Maatgevende fase**

Middels een (liefst) kwalitatieve onderbouwing dient onderbouwd te worden welke fase (aanleg of gebruik) maatgevend is qua projecteffect. Voor de onderbouwing van de effecten van de aanlegfase kan gebruikt gemaakt worden van de onderbouwing zoals die werd gehanteerd (middels kentallen) bij de passende beoordeling gebaseerd op het PAS<sup>30</sup>. Als de aanlegfase tot depositie leidt, hoeft die niet doorgerekend te worden, als kwalitatief/semi-kwantitatief onderbouwd kan worden dat de gebruiksfase overal tot een hogere depositie leidt en maatgevend is voor de depositiebijdrage van het project.

<sup>27</sup> Voor de te hanteren versie van het NRM wordt jaarlijks een beleidslijn afgesproken tussen de beleidskern en RWS

<sup>28</sup> Let op: deze kunnen niet overgenomen worden uit het NRM

<sup>29</sup> NWB: Nederlands Wegenbestand.

<sup>30</sup> Zie bijlage B

Opgemerkt wordt dat de depositiebijdrage in de aanlegfase doorgaans lastig is in te schatten ivm DBFM-contracten. Er moet op worden gelet dat voorkomen wordt dat té worst case gerekend gaat worden, bijvoorbeeld door depositie te berekenen langs alle mogelijke aan- en afvoerroutes van materiaal.

Let wel: Bij een regulier PAS onderzoek werd de maatgevende fase beoordeeld binnen de PAS periode van 6 jaar. Een berekende depositie voor een periode van een jaar kon om die reden gemiddeld worden (gecorrigeerd voor de tijdelijkheid), waardoor de berekende depositie lager uitviel. In het geval van een uitvoering van 1 jaar werd bijvoorbeeld door 6 gedeeld. Die correctie kan nu niet meer plaatsvinden, waardoor de maximale depositietoename in de aanlegfase een stuk hoger kan uitvallen. De vergelijking dient echter niet plaats te vinden door naar de maximale depositie per ha/jr te kijken, maar naar de totale depositie die het project veroorzaakt. Voor de projectspecifieke onderbouwing geldt in principe een onbeperkte projectduur voor de gebruiksfase. Stel dat vanwege projectspecifieke omstandigheden de aanlegfase de hoogste depositie veroorzaakt in mol N/ha/jr voor één of enkele jaren, dan is de kans klein dat deze totale depositie nog steeds maatgevend is wanneer deze gebruiksfase over 30 jaar<sup>31</sup> wordt berekend.

## Aanlegfase

### *Voorbeeld onderbouwing kentallen*

Tijdens de planuitwerking is het lastig om een inschatting te maken van de tijdelijke emissies als gevolg van de aanlegfase. In bijlage 5 zijn daarom ter illustratie voorbeelden van twee recente Tracébesluiten weergegeven voor het gebruiken van kentallen om de aanlegfase te onderbouwen. Deze kunnen dan kwalitatief worden vergeleken met de emissies van de gebruiksfase.

Het is belangrijk om een expert wegen-/waterbouw mee te laten kijken. Doorgaans is het niet slechts een rekensom van grondvolumes gedeeld door verwerkingscapaciteit, aangezien het uitmaakt of het gaat om afgraven, overslag of om grond in profiel brengen. Doorgaans wordt van een project een inschatting gemaakt van materieel en draaiuren en dergelijke voor de kostenraming en uitvoeringsplanning. Die uitgangspunten dienen in beginsel aanhouden te worden ivm consistentie.

## 4.3 Uitgangspunten depositieonderzoek HVWN

### Type projecten en te verwachten effecten

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van veel voorkomende type projecten voor Hoofdvaarwegennetwerk (HVWN). Er is daarbij op hoofdlijnen aangegeven in hoeverre effecten bij de aanlegfase, gebruiksfase en bij beheer en onderhoud zijn te verwachten. In dit hoofdstuk wordt de wijze van onderzoeken van de effecten nader uitgewerkt.

	Aanlegfase	Gebruiksfase
<b>HVWN</b>		
Nieuwe of aanpassing vaarweg	Effecten afhankelijk van de omvang van de werkzaamheden.	Doorgaans is de gebruiksfase maatgevend in de effecten voor stikstofemissie en wordt alleen deze fase beschouwd  Effecten onderzoeken met modelberekeningen
Nieuwe of verandering sluis	Doorgaans heeft de gebruiksfase een hogere emissie dan de aanlegfase. In dat geval wordt alleen de gebruiksfase beschouwd en kwalitatief (of semi-kwantitatief) onderbouwd dat de gebruiksfase maatgevend is.	Doorgaans is de gebruiksfase maatgevend in de effecten voor stikstofemissie en wordt alleen deze fase beschouwd  Effecten onderzoeken met modelberekeningen
Overnachtingshaven	Effecten afhankelijk van de omvang van de werkzaamheden.	Er is in beginsel geen sprake van een netwerkeffect.

<sup>31</sup> Uitgangspunt bij het bepalen van de compensatieopgave (Maasvlakte 2 methode) is dat de stikstofdepositie als gevolg van het project (gebruiksfase) over een periode van 30 jaar plaatsvindt



		Effecten betreffen extra manoeuvreren en generatoren aangemeerde schepen
		Effecten onderzoeken met modelberekeningen

### **Projectbeschrijving**

Er dient een duidelijke beschrijving inclusief kaartmateriaal beschikbaar te zijn van het project.

Voor HVWN projecten gaat het onder meer om

- de afbakening van de te wijzigen onderdelen van het HVWN;
- type wijzigingen (aanpassing vaarweg, sluis, overnachtingshaven inclusief omvang);
- jaar van start aanleg en jaar van ingebruikname.

### **Gebruiksfase**

Voor het bepalen van het effect van de gebruiksfase dient de volgende afbakening te worden gemaakt:

- Vaststellen zichtjaar;
- Vaststellen onderzoeksgebied;
- Vaststellen vaarweggegevens en -kenmerken.

#### Zichtjaren

##### Effectanalyse m.e.r.

In de m.e.r. wordt uitgegaan van de volgende zichtjaren:

- Gepasseerd jaar voor beschrijving van de huidige situatie
- (Toekomstig) zichtjaar met maximale projectbijdrage. Voor dit jaar wordt het effect van de projectalternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling berekend.

##### Toets juridische haalbaarheid

In de toets van de juridische haalbaarheid wordt uitgegaan van het volgende zichtjaar:

- (Toekomstig) zichtjaar waarin de toename van de depositie als gevolg van het project of de andere handeling het hoogst is.

##### Hoogste projectbijdrage

Voor alle projecten dient de keuze van het maatgevende jaar, ter bepaling van de hoogste projectbijdrage, onderbouwd te worden.

De projectbijdrage is het verschil in depositie tussen het projectalternatief en de autonome ontwikkeling. Voor overnachtingshavens is doorgaans het effect in het eerste jaar na openstelling het maatgevende jaar, omdat de emissies van vaartuigen een daling in de tijd vertonen. In situaties waarin onzekerheid bestaat over het maatgevende zichtjaar, zoals mogelijk bij (zee)sluizen en vaarwegverbredingen en -verdiepingen die effect hebben op het aantal en type schepen, zullen (de emissies in) meerdere jaren onderzocht dienen te worden, om het maatgevende jaar te kunnen bepalen.

Voor projecten die in de gebruiksfase voor verschillende gebieden verschillende maatgevende jaren laten zien, wordt er voor gekozen het zichtjaar met de allerhoogste projectbijdrage op enig gebied als maatgevend jaar te gebruiken. In de onderbouwing van het maatgevende zichtjaar bij de uitgangspunten wordt alleen dit maatgevende gebied genoemd en de overige weggelaten.

Let op: 2030 is het verst in de toekomst gelegen zichtjaar waarvoor stikstofdepositieberekeningen worden uitgevoerd. Dit omdat 2030 het verst in de toekomst gelegen zichtjaar is waarvoor emissiefactoren beschikbaar zijn.

Als zichtjaar voor tijdelijke projecten dient te worden uitgegaan van het startjaar van de werkzaamheden. Door uit te gaan van het startjaar wordt een eventuele onderschatting van het effect voorkomen (voorzichtige benadering).

#### Onderzoeksgebied

Bij HVWN projecten kunnen netwerkeffecten buiten het plangebied ontstaan. De netwerkeffecten dienen mee te worden genomen bij de berekening van de depositiebijdrage. Hierdoor kan bij HWN projecten het onderzoeksgebied groter zijn dan het plangebied.



Er is sprake van een *netwerkeffect* als ten gevolge van het voorgenomen plan sprake is van een wijziging van de depositie langs andere vaarwegen die buiten het plangebied liggen. Deze wijziging kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van een toename van de scheepvaartintensiteit en/of een wijziging van de scheepstypen die bepaalde routes kunnen volgen.

Van belang is dat een afbakening van het netwerk zodanig groot is dat alle relevante netwerkeffecten worden meegenomen (zie toelichting in onderstaand kader). Scheepvaartprojecten kennen veel meer pluriformiteit dan wegenprojecten. Het is daarom van groot belang dat bij de netwerkabakening een (scheepvaart)verkeerskundige wordt betrokken. Soms speelt niet alleen het netwerkeffect als gevolg van de scheepvaartbewegingen, maar ook het (netwerk)effect als gevolg van vrachtauto's ten gevolge van op- en overslagactiviteiten. Niet bij elk type RWS-project is het netwerkeffect van even groot belang (zie ook het kader hieronder):

- Ligplaatsen: veelal alleen lokaal effect, in beginsel niet meer of andere typen schepen;
- Sluisaanpassingen: mogelijkheden voor meer en grotere schepen en daarmee een netwerkeffect;
- Vaarwegaanpassingen: bevaarbaar houden vaarweg geen netwerkeffect, verdiepen en verbreden geeft mogelijkheden voor meer en grotere schepen: netwerkeffect.

Overigens is het eventueel verkeersaantrekkende effect van projecten dikwijls reeds onderdeel van de prognoses. Als projectbijdragen al in de prognoses zitten, moet voor een zuivere berekening t.b.v. de projectbijdrage de prognoses afgehaald worden om de autonome situatie te bepalen.

#### **Categorisering projecten: wel of geen netwerkeffecten?**

Er kunnen voor scheepvaart drie categorieën van projecten onderscheiden worden:

1. Ligplaatsen (nieuwe of uitbreiding van ligplaatsen of overnachtingshavens);
2. Sluisaanpassingen (vergroten sluiscapaciteit en/of verplaatsen sluis);
3. Vaarwegaanpassingen (verbreding vaarweg en/of aanpassen vaarweg).

##### Ad 1. Ligplaatsen

Bij ligplaatsprojecten zal in veel gevallen alleen sprake zijn van lokale effecten op die locatie waar de (nieuwe) ligplaatsen worden gerealiseerd. Voornaamste reden is dat de schepen nu met draaiende motor stil liggen in plaats van voorbij varen. De aanleg van deze ligplaatsen zal in de regel niet leiden tot een toename van het scheepvaartverkeer op de vaarweg. Door het ontbreken van een verkeersaantrekkende werking is er in die gevallen dus geen sprake van relevante netwerkeffecten.

##### Ad 2. Sluisaanpassingen

Het aanpassen van een bestaande sluis of het realiseren van een nieuwe sluis wordt in veel gevallen gedaan om de omvang en/of capaciteit van de sluis te vergroten of de wachttijd voor de sluis te verminderen. Dit kan onder andere resulteren in het schutten van meer en/of grotere schepen, het op een andere locatie stilliggen en schutten van schepen en een andere schuttijd. Dit leidt tot relevante lokale effecten.

Omdat de sluis wordt aangepast, kan er eveneens sprake zijn van wijziging van de scheepvaartintensiteit en/of vaartuigverdeling. Veranderingen in de intensiteit en/of de vaartuigverdeling hebben directe invloed op de emissie in het desbetreffende vaarwegvak en de concentraties langs de vaarweg aan beide zijden van de sluis. Deze netwerkeffecten dienen in het onderzoek opgenomen te worden.

##### Ad 3. Vaarwegaanpassingen

Het doel van vaarwegaanpassingen is veelal het bevaarbaar houden van de vaarweg voor de reeds varende schepen of het bevaarbaar maken van de vaarweg voor grotere schepen.

Bij het bevaarbaar houden van de vaarweg voor reeds varende schepen zijn geen directe effecten noch netwerkeffecten te verwachten. Alleen indien de vaarlijn wezenlijk wijzigt als gevolg van de aanpassing zullen relevante lokale effecten optreden als gevolg van de ruimtelijke verplaatsing. Indien de vaarweg dusdanig aangepast wordt om deze bevaarbaar te maken voor een hogere CEMT-klasse, kan wel sprake zijn van relevante lokale en netwerkeffecten. De lokale effecten worden met name veroorzaakt door het feit dat de schepen langs de nieuwe vaarlijn varen

en grotere schepen gebruik gaan maken van de vaarweg. In die gevallen kan er ook op de direct aansluitende (hoofd)vaarwegen sprake zijn van een relevant netwerkeffect.

#### **Voorbeelden van gebiedsafbakening**

- Om de (autonome) behoefte aan ligplaatsen te faciliteren worden extra ligplaatsen gerealiseerd langs een vaarweg. Hierdoor neemt de emissie lokaal toe, als gevolg van emissies door stilliggende schepen geconcentreerd op deze ligplaats (overnachtingshaven). De ligplaatsen leiden niet tot extra vaarbewegingen. Er treden dan ook geen relevante netwerkeffecten op. Scheepvaartbewegingen als gevolg van het project worden in de berekeningen meegenomen totdat zij zich door locatie, snelheid en vaargedrag niet meer onderscheiden van de scheepvaartbewegingen in de autonome ontwikkeling (lees: opgenomen in het heersend vaarbeeld).
- Een aanpassing van een binnenvaartsluis leidt tot capaciteitsuitbreiding, waardoor er grotere schepen door de sluis kunnen. De ontwikkeling wordt uitgevoerd om tegemoet te komen aan de schaalvergroting als autonome ontwikkeling (meerdere kleine schepen worden vervangen door minder grotere schepen). Het plan leidt tot een andere wacht- en schuttijd en heeft daarmee effect op de deposities in de directe omgeving van de sluis. De aanpassing hoeft echter niet tot meer emissies door varende schepen te leiden, omdat de grotere schepen meerdere kleine kunnen vervangen en dit kan leiden tot een afname van emissies. In dergelijke situatie kan de afbakening van het onderzoeksgebied daarom op dezelfde wijze als bij voorgaande bullet plaatsvinden. Indien het project leidt tot een *toename* van emissies, dient het onderzoeksgebied bepaald te worden op de wijze als beschreven in de volgende bullet.
- De bouw van een nieuwe en/of grotere zeesluis leidt tot wijziging van scheepvaartintensiteiten en/of de vaartuigverdeling. Bepaald dient te worden op welke vaarwegen het project leidt tot een (relevante) wijziging in de vlootmix. Dit kan bijvoorbeeld door het effect van het gehanteerde economische groeiscenario op de goederenstromen in beeld te brengen, rekening houdend met de maximale capaciteit van het sluisencomplex en de optredende wachttijden in de autonome ontwikkeling en de plansituatie. Vervolgens kan, rekening houdend met de schaalvergroting in de scheepvaart, bepaald worden wat het effect van het project is op de vlootmix.
- De netwerkafebakening dient altijd project specifiek onderbouwd te worden, maar bevat bij de bouw van een nieuwe en/of grotere zeesluis in beginsel in ieder geval de vaarroutes van het sluisencomplex tot aan de havens en de vaarroutes van het sluisencomplex tot aan de doorgaande vaarroute op de Noordzee.

Het onderzoeksgebied wordt automatisch door AERIUS bepaald en omvat voor HVWN projecten die delen van de Natura 2000-gebieden waar:

- Een stikstof gevoelig habitatype of leefgebied is gelegen;
- Een effect wordt berekend met AERIUS Calculator.

NB, onder het PAS gold voor prioritaire HVWN-projecten een afstandsgrenswaarde van 5 kilometer. Met het vallen van het PAS is die afstandsgrenswaarde komen te vervallen en rekent AERIUS voor HVWN projecten in principe door tot de depositie onder de 0,005 mol is gezakt. Voor HVWN projecten is het gevolg van de uitspraak dat het onderzoeksgebied in veel gevallen een stuk groter zal zijn dan onder het PAS.

#### Vaarweggegevens en -kenmerken

Het aantal, het type en de ladingstoestand van schepen die op een waterweg varen bepalen in belangrijke mate de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

### Nationale databases

Voor nader begrip van de herkomst van scheepvaartgegevens wordt hier beschreven welke nationale databases beschikbaar zijn en hoe deze worden ontsloten en gehanteerd door de gespecialiseerde afdelingen van Rijkswaterstaat.

#### *ViN*

Informatie over alle vaarwegen van Nederland is terug te vinden op de website van Rijkswaterstaat. Daar treft men onder andere informatie uit de ViN (Vaarkenmerken in Nederland) aan. De ViN is een internetapplicatie die informatie over vaarwegen aanbiedt aan vaarwegbeheerders en beleidsontwikkelaars. Met de ViN wordt (grafische) informatie over vaarwegkenmerken langs en over de Nederlandse vaarwegen ontsloten.

#### *BIVAS*

Informatie over scheepvaartintensiteiten en de vlootsamenstelling is terug te vinden in het BIVAS (Binnenvaart analyse systeem). BIVAS wordt ontwikkeld om netwerkanalyses te doen voor de binnenvaart. Hierbij dient het te ondersteunen bij het beantwoorden van beleidsvragen over onderwerpen als:

- belasting van vaarwegen en kunstwerken;
- het effect van stremmingen;
- het doorrekenen van beheersstrategieën;
- onderhoudsscenario's.

Bij elk van deze onderwerpen gaat het om het bepalen van de routes die door binnenvaartschepen afgelegd worden en het bepalen van de resulterende netwerkbelasting

(<http://bivas.chartasoftware.com/Article/1>).

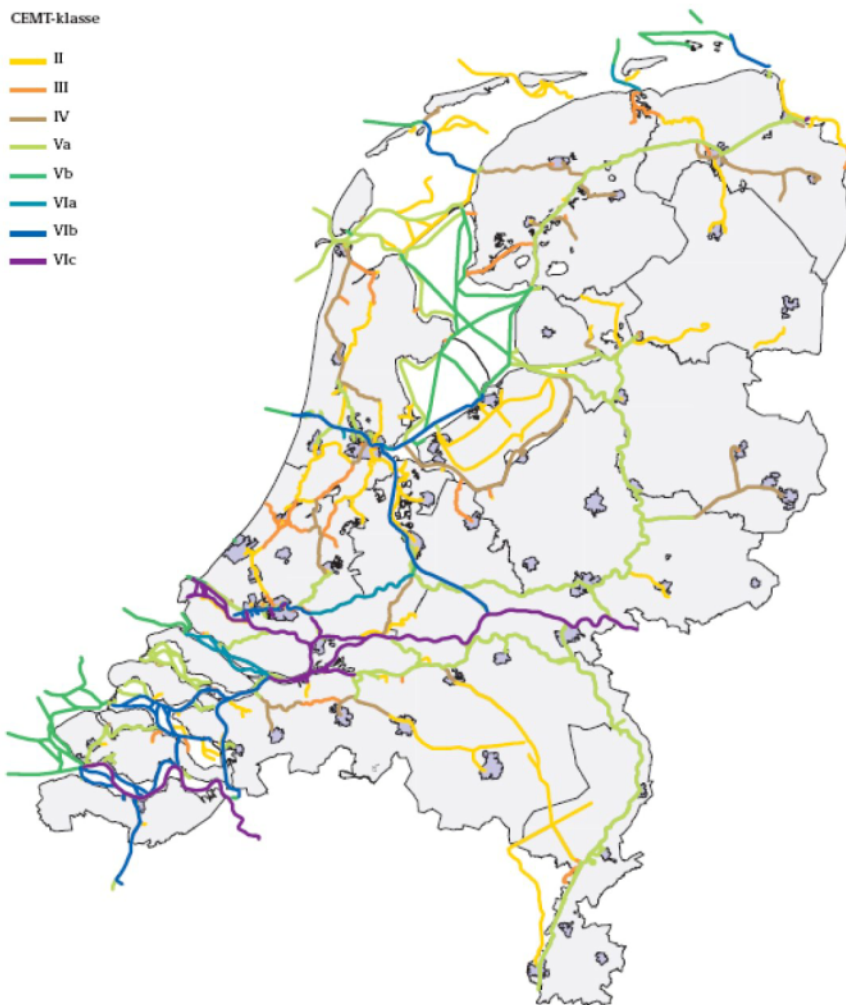
#### Kenmerken scheepvaart en vaarwegen

BIVAS wordt onder andere door WVL afdeling Modellen en Applicaties gebruikt voor het bepalen van scheepvaartintensiteiten en vlootsamenstelling ten behoeve van projecten (conform typering van het emissiemodel PRELUDE).

Gegevens over reeds gepasseerde jaren worden aangeleverd door WVL afdeling Data en Informatiemanagement. Informatie over intensiteiten en vlootsamenstelling voor toekomstige jaren worden beschikbaar gesteld via WVL afdeling Modellen en Applicaties.

De vaarwegen in Europa worden aangeduid door middel van CEMT klassen. Een CEMT klasse is een aanduiding van een vaarweg in relatie tot afmeting en vormgeving. Hierdoor kunnen de afmetingen van vaarwegen in Europa op elkaar afgestemd worden. De aanduiding van de CEMT klasse per vaarweg is weergegeven in onderstaande figuur.





### *Indeling van de Nederlandse vaarwegen in CEMT-klassen*

Per CEMT-klasse zijn de maximale afmetingen van een schip vastgelegd. Het maatgevende schip is het grootste, dat de betreffende vaarweg vlot en veilig kan passeren.

De CEMT klasse bepaalt onder meer de waarde van de emissiefactoren die AERIUS gebruikt bij het berekenen van de binnenvaartemissies. AERIUS geeft voor een ingevoerde scheepvaartbron automatisch aan welk vaarwegtype van toepassing is. De gebruiker kan dit vaarwegtype desgewenst zelf aanpassen.

### Emissiefactoren

In AERIUS zijn voor verschillende typen binnenvaartschepen (PRELUDE) en zeeschepen (rapport TNO) emissiefactoren opgenomen<sup>32</sup>. De emissiefactoren voor binnenvaartschepen zijn afhankelijk van scheepstype, vaarwegtype en ladingstoestand. AERIUS houdt ook rekening met de vaarrichting (stroomopwaarts, of stroomafwaarts).

De scheepvaartbewegingen worden ingevuld overeenkomstig de brontypen uit AERIUS. Dat betekent dat het manoeuvreren van binnenvaartschepen niet als aparte bron wordt gemodelleerd, omdat dit reeds verdisconteerd is in de emissiefactoren van varende schepen.

### Overige bronkenmerken

Tevens zijn emissiekaracteristieken in AERIUS opgenomen voor verschillende scheepstypen. Kenmerken over de uitstoothoogte en warmte-inhoud zijn standaard in AERIUS opgenomen. Zie de desbetreffende factsheets.

<sup>32</sup> Deze zijn afkomstig uit het TNO rapport 2019 R11040

### Vaarlijnen

Voor de ligging van de vaarlijnen dient het NWB vaarwegen (Nationaal Wegenbestand vaarwegen) als uitgangspunt.

### **Aanlegfase**

#### Aanleg

In de planuitwerkingsfase is (veelal) niet bekend wat de inzet zal zijn van verschillende emissiebronnen. Bij de beschrijving van de activiteiten in de aanlegfase kan dan worden volstaan met een globale beschrijving.

#### Effecten

De effecten van de aanlegfase zijn sterk afhankelijk van het benodigde grondverzet (inzet machines) en aan/afvoer zand. Effecten worden doorgaans bepaald aan de hand van:

- Vervoersbewegingen (inzet vrachtauto's of schepen);
- Inzet diesel aangedreven materieel.

#### Maatgevende fase: aanleg- en/of gebruiksfase

Als de aanlegfase tot depositie leidt, hoeft die niet doorgerekend te worden, als kwalitatief/semi-kwantitatief onderbouwd kan worden dat de gebruiksfase overal tot een hogere depositie leidt en maatgevend is voor de depositiebijdrage van het project. Houdt hier ook rekening met het feit dat de deposities als gevolg van de aanlegfase eenmalig zijn, en die van de gebruiksfase in feite oneindig doorlopen. Omdat AERIUS de depositie in mol N/jaar wordt berekend, kan bijvoorbeeld de gebruiksfase met factor 30 (een periode van 30 jaar) kunnen worden vermenigvuldigd om de totale depositie correct te vergelijken.

#### Aan- en afvoerroutes aanlegfase

De aan- en afvoerroutes in de aanlegfase van een project worden op de volgende wijze beschouwd. In een passende beoordeling / voortoets voor een Natura 2000-vergunning, tracébesluit of ruimtelijk plan voor een RWS aanleg- of onderhoudsproject worden enkel de effecten van het transport op de projectlocatie en vanaf de projectlocatie in beeld gebracht:

- tot aan het (bestaande) doorgaande vaarwegennet. De wijzigingen in transportbewegingen op het bestaande doorgaande vaarwegennet gaan op in het heersende verkeersbeeld en hoeven niet in beeld te worden gebracht. Met het doorgaande vaarwegennet worden vaarwegen bedoeld waar beroepsvaart vaart (dus geen vaarwegen waar enkel recreatievaart vaart)
- tot aan het (bestaande) doorgaande wegennet. De wijzigingen in transportbewegingen op het bestaande doorgaande wegennet gaan op in het heersende verkeersbeeld en hoeven niet in beeld te worden gebracht. Met het doorgaande wegennet worden stadsontsluitingswegen, gebiedsontsluitingswegen, autowegen en autosnelwegen bedoeld. Het transport in de aanlegfase op bouwwegen, erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) en wijkontsluitingswegen dient dus wél in beeld te worden gebracht

Let op:

Deze werkwijze geldt alleen voor de transportbewegingen in de aanlegfase, *niet* voor de verkeersaantrekkende werking van projecten in de gebruiksfase.

## **4.4 Uitgangspunten depositieonderzoek HWS**

### **Algemene uitgangspunten modelberekening**

#### Type projecten en te verwachten effecten

Het gaat bij Hoofdwatersysteem (HWS) projecten over een grote diversiteit aan projecten, zoals zandsuppletieprojecten, dijkversterkingen, waterveiligheids-, NURG<sup>33</sup>-, en waterkwaliteit- (KRW<sup>34</sup>) projecten.

Doorgaans betreft het projecten waarbij met name in de realisatiefase sprake zal zijn van relevante emissies. In sommige gevallen kan ook sprake zijn van een gebruiksfase, met name als "ruimtelijke kwaliteit", "recreatie", etc. gekoppeld wordt aan het project. Recreatie kan onder andere leiden tot extra verkeersbewegingen. Het berekenen van de effecten van verkeer en scheepvaart is reeds beschreven in hoofdstuk 4.2 respectievelijk hoofdstuk 4.3.

<sup>33</sup> Nader uitwerking rivierengebied

<sup>34</sup> Kaderrichtlijn Water

Ook kan het voorkomen dat verschillende typen projecten in elkaar opgaan, zoals de ontgroning (benodigd zand voor waterveiligheid, via ontgroningenvergunning) en de waterveiligheidsoplossing zelf (via projectplan waterwet).

#### Projectbeschrijving

Er dient een duidelijke beschrijving inclusief kaartmateriaal beschikbaar te zijn van het project.

Voor HWS projecten gaat het onder meer om:

- de afbakening van het project;
- omvang van het project (m<sup>3</sup> af en aan te voeren materiaal, aantal voertuig- en scheepvaartbewegingen);
- jaar start en de duur van realisatie.

#### **Realisatiefase**

##### Aanleg

De HWS projecten kenmerken zich voornamelijk als projecten met alleen een realisatiefase, zoals de aanleg/onderhoud van dijken en zandsuppletieprojecten.

##### Effecten

De effecten van de realisatiefase zijn sterk afhankelijk van het benodigde grondverzet (inzet machines) en aan/afvoer zand. Effecten worden doorgaans bepaald aan de hand van:

- Vervoersbewegingen (inzet vrachtauto's / schepen);
- Inzet diesel aangedreven materieel.

##### Tijdelijke projecten

Bij HWS projecten gaat het doorgaans om tijdelijke projecten. Er is sprake van een realisatiefase waarin emissies plaatsvinden, maar waarbij de gebruiksfase doorgaans niet leidt tot een emissie. Als zichtjaar voor tijdelijke projecten dient te worden uitgegaan van het startjaar van de werkzaamheden (maatgevende jaar). Door uit te gaan van het startjaar wordt een eventuele onderschatting van het effect voorkomen (voorzichtige benadering).

##### Aan- en afvoerroutes realisatiefase

De aan- en afvoerroutes in de aanlegfase van een project worden op de volgende wijze beschouwd. In een passende beoordeling / voortoets voor een Natura 2000 vergunning of ruimtelijk plan voor een RWS aanleg- of onderhoudsproject worden enkel de effecten van het transport op de projectlocatie en vanaf de projectlocatie in beeld gebracht:

- tot aan het (bestaande) doorgaande vaarwegennet. De wijzigingen in transportbewegingen op het bestaande doorgaande vaarwegennet gaan op in het heersende verkeersbeeld en hoeven niet in beeld te worden gebracht. Met het doorgaande vaarwegennet worden vaarwegen bedoeld waar beroepsvaart vaart (dus geen vaarwegen waar enkel recreatievaart vaart);
- tot aan het (bestaande) doorgaande wegennet. De wijzigingen in transportbewegingen op het bestaande doorgaande wegennet gaan op in het heersende verkeersbeeld en hoeven niet in beeld te worden gebracht. Met het doorgaande wegennet worden stadsontsluitingswegen, gebiedsontsluitingswegen, autowegen en autosnelwegen bedoeld. Het transport in de aanlegfase op bouwwegen, erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) en wijkontsluitingswegen dient dus wél in beeld te worden gebracht.

Let op:

- Deze werkwijze geldt alleen voor de transportbewegingen in de aanlegfase, *niet* voor de verkeersaantrekkende werking van projecten in de gebruiksfase. Het gaat verder om die wegen (wegverkeer) die binnen 5 km (maximale rekenafstand AERIUS voor wegen) van hexagonen met stikstofgevoelige habitattypen liggen.

##### Zandsuppletieprojecten / dijkprojecten

Voor het bepalen van de effecten van deze projecten en de wijze van berekenen zijn eerder in het kader van het PAS rapporten en verantwoordingsdocumenten opgesteld. De hierbij gebruikte methodieken kunnen worden gebruikt (opvraagbaar bij het Steunpunt Natuur).

##### *Voorbeeld strandsuppletie*



Op basis van de kenmerken van het project wordt een inschatting gemaakt van de stikstofemissies. Daarbij wordt in de emissies een onderscheid gemaakt tussen de emissies van de sleephopperzuiger tijdens het winnen, het varen en het suppleren (persen) en de emissies van strandmaterieel. De emissieschattingen worden gebaseerd op het te verwachten in te zetten materieel (vaartuigen en mobiele werktuigen), brandstofverbruik en NO<sub>x</sub>-emissiefactoren. De werkwijze van de modellering is als volgt:

1. De emissie door de hopper in het zandwingebied wordt gemodelleerd als oppervlaktebron. De schepen varen binnen dit gebied heen en weer om het zand te winnen;
2. De emissie veroorzaakt door het varen van schepen ten behoeve van het project tussen het wingebied en de suppletielocatie wordt gemodelleerd als lijnbron;
3. Tijdens het persen ligt het schip stil op een vast punt voor de kust waar het suppletieproject wordt uitgevoerd. De emissie van de hopper wordt tijdens het suppleren gemodelleerd als puntbron;
4. Op het strand voeren bulldozers en kranen werkzaamheden uit om het zand over het strand te verspreiden. Deze activiteiten vinden verspreid over het strand plaats, daarom worden deze bronnen als oppervlaktebron gemodelleerd.

Wenselijk is de emissies zoveel mogelijk door AERIUS Calculator te laten uitrekenen op basis van algemeen beschikbare emissiefactoren in de AERIUS database.

#### **4.5 Uitgangspunten depositieonderzoek beheer en onderhoud (B&O)**

De afspraak om voor beheer en onderhoud geen vergunningen aan te vragen blijft gehandhaafd. Uitgangspunt blijft daarmee dat (vooralsnog) ook geen depositieonderzoek wordt uitgevoerd. In bijlage E is de definitie voor Beheer en Onderhoud weergegeven en onderbouwd. Deze lijn is vastgesteld door IenW, LNV, IPO, Defensie, BZK, EZK, UvW en VNG.

Er kan sprake zijn van uitzonderlijke omstandigheden die aanleiding geven om van deze lijn af te wijken, hiervoor is een afwegingskader opgesteld. Deze is opgenomen in bijlage F.

#### **4.6 Uitgangspunten depositieonderzoek vervanging en renovatie (V&R)**

V&R kent in principe alleen tijdelijke effecten in de realisatiefase. Voor V&R geldt daarom (over het algemeen) dat hiervoor de uitgangspunten gelden voor de aanlegfase van grote HWN of HVWN projecten. Onderbouwd dient te worden welke inzet van materieel te verwachten is.

##### *Intern salderen met tijdelijke snelheidsbeperkingen*

Wanneer bij bepaalde projecten snelheidsbeperkende maatregelen worden ingezet (bv t.b.v. de veiligheid) zal dit leiden tot een tijdelijke daling van emissies en daarmee deposities. Deze kan (deels) worden weggestreept tegen de tijdelijke stijging van deposities als gevolg van de wegwerkzaamheden en dient meegenomen te worden in de berekening.

##### *Tijdelijke afsluiting van wegen*

Wanneer in het kader van renovatie een brug of tunnel gedeeltelijk of geheel tijdelijk wordt afgesloten kan dit leiden tot omrijroutes, welke weer mogelijk tot depositietoenames kunnen leiden. In beginsel dient te worden te voorkomen dat voor dit soort beperkte tijdelijke effecten NRM runs worden uitgevoerd om de verplaatsingen in beeld te krijgen. Aangeraden wordt om een verkeerskundige hiervoor een kwalitatieve inschatting te laten maken op basis waarvan ook kwalitatief kan worden beoordeeld dat deze niet zal leiden tot significante effecten.

#### **4.7 Uitgangspunten depositieonderzoek 130KM/U**

PM

## 5 Uitgangs- & aandachtspunten passende beoordeling stikstofdepositie

### 5.1 Aandachtspunten met betrekking tot de procedure

#### **Wijziging van ondergeschikt belang (alleen relevant voor projecten die zijn aangehouden vanwege PAS)?**

In beroep kan ter sprake komen of de projectspecifieke onderbouwing zonder PAS wel een wijziging is van ondergeschikt belang ten opzichte van het OTB. De Afdeling oordeelde in het kader van de Blankenburgverbinding (BBV)<sup>35</sup> van wel, maar dit biedt geen garantie voor andere projecten. Vooral indien naast natuur ook andere aspecten worden aangepast (bv extra geluidmaatregelen) bestaat het risico dat de rechter van oordeel is dat eerst een ontwerp ter inzage gelegd had moeten worden. Om dit risico te verkleinen is het van belang de omgeving zo goed mogelijk te informeren over de wijziging.

**Kenbaarheid gegevens:** het is van belang om in de passende beoordeling (of een bijlage) duidelijk aan te geven welke invoergegevens (maatwerkgegevens) gebruikt zijn voor het (stikstof)onderzoek. Indien belanghebbenden hierom verzoeken dient ook (informatie over) de standaardgegevens (bijvoorbeeld verkeerscijfers), dan wel maatwerkgegevens in de vorm zoals ingevoegd ter beschikking gesteld te worden (op papier of anderszins). In de passende beoordeling en in de toelichting moet expliciet worden vermeld dat deze gegevens kunnen worden opgevraagd/ingezien.

#### **Dwingende reden van groot openbaar belang: advies Europese Commissie**

Langs de Europese Commissie: stel in een zo vroeg mogelijk stadium vast of het project significante gevolgen kan hebben voor een prioritair habitatype of een prioritaire soort. En als dat het geval is, of (bij voorkeur) uit de doelstelling van het project of de overige stukken duidelijk en goed onderbouwd volgt dat het project noodzakelijk is (dwingende reden van groot openbaar belang) vanwege de menselijke gezondheid of de openbare (verkeers)veiligheid. Dit is een in de Wet natuurbescherming opgenomen voorwaarde om effecten op prioritaire soorten of habitatypen te mogen compenseren.

Als het project NIET aantoonbaar onontbeerlijk is vanwege de menselijke gezondheid of de openbare (verkeers)veiligheid, maar wel vanwege andere dwingende redenen van groot openbaar belang, mag kan het project alleen worden toegestaan na een advies van de Europese Commissie met betrekking tot de ADC-toets<sup>36</sup>. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de projectdoelstelling louter is gericht op het verbeteren van de verkeersdoorstroming en binnen het project geen link is gelegd met verbetering van de verkeersveiligheid. De Commissie beoordeelt de analyse van de effecten op Natura 2000 en de verschillende onderdelen van de ADC-toets. De Commissie kijkt dus ook of het gekozen alternatief juist is in het kader van de Habitatrichtlijn, of de compensatie afdoende is en of sprake is van een dwingende reden. Met zo'n adviestraject is naar verwachting 6-9 maanden gemoed.

#### **Geen advies maar wel melding Europese Commissie**

Een advies van de Europese Commissie is niet noodzakelijk indien:

- Prioritair habitatype of prioritair soort: het project is dwingend noodzakelijk vanwege de menselijke gezondheid of de openbare (verkeers)veiligheid;
- Niet-prioritair habitatype of niet-prioritair soort: het project is dwingend noodzakelijk vanwege een dwingende reden van groot openbaar belang.

Indien geen advies noodzakelijk is dient de compensatie wel (achteraf, dus na besluitvorming) gemeld te worden bij de E.Cie (artikel 2.8, lid 7 Wet natuurbescherming).

Onze Minister (DGMO) meldt de compenserende maatregelen aan de Minister van LNV, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt. Het project dient daarvoor een standaardformulier in te vullen en aan te leveren aan DGMO. Zie voor meer informatie hierover bijlage I<sup>37</sup>.

<sup>35</sup> Uitspraak 201602958/1/R6, zie: [https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=95988&summary\\_only=&q=blankenburgverbinding](https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=95988&summary_only=&q=blankenburgverbinding)

<sup>36</sup> Artikel 2.8 lid 5 Wet natuurbescherming

<sup>37</sup> Memo Kernteam PAS: Hoe ziet de procedure eruit als toepassing wordt gegeven aan artikel 6, vierde lid, van de Habitatrichtlijn?

## 5.2 Indeling van de stukken bij Tracébesluiten

Deze paragraaf heeft specifiek betrekking op HWN projecten. Een wijzigings-TB/ TB wordt als volgt vormgegeven:

### I TB en toelichting

- Neem in de toelichting (alleen) een beknopte samenvatting op van de uitkomsten van de passende beoordeling;
- Onderbouwing geen Alternatieve oplossing;
- Onderbouwing Dwingende reden van groot openbaar belang (let op: ingeval van prioritair habitattypen en economische belangen is advies Europese Commissie vereist);
- Korte samenvatting Compensatieplan.

### II Passende beoordeling (inclusief beoordeling mitigatie) met bepaling compensatieopgave.

### III Compensatieplan

Hierin wordt beschreven wat de omvang van de opgave is, waar deze gerealiseerd gaat worden en hoe ontwikkeling en behoud van de natuurwaarden geborgd is.

### Zie eerdere projecten:

- Blankenburgverbinding:  
<https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/blankenburgverbinding/tracebesluit-wijziging-2017/documenten/index.aspx> (onherroepelijk)
- ViA15:  
<https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/ViA15/wijzigingsbesluit/Documenten/index.aspx> (nog in procedure)

## 5.3 Ecologische beoordeling

### Gebiedsanalyse PAS als uitgangspunt

Als bron voor de ecologische beoordeling wordt primair geput uit de in de gebiedsanalyses (GA)<sup>38</sup> van het PAS opgenomen beschrijving van de habitattypen en de leefgebieden van soorten, de kwaliteit daarvan en de relevante knelpunten<sup>39</sup>. Voor gebieden waarvoor de gebiedsanalyses slechts beperkte informatie bevatten over bijvoorbeeld de actuele kwaliteit kan dit uiteraard worden aangevuld, bijv. door veldonderzoek of andere bronnen voor bijv. beschrijving habitatype/soorten.

### 'Veegbesluit': Ontwerp-wijzigingsbesluit Habitatrictlijngebieden

Op 23 februari 2018 heeft de Minister van LNV een ontwerp-wijzigingsbesluit Habitatrictlijngebieden vanwege aanwezige waarden ('Veegbesluit') vastgesteld en met ingang van 5 maart 2018 ter inzage gelegd.<sup>40</sup> Aanleiding voor het besluit is het feit dat bij 99 N2000-gebieden is gebleken dat sprake is van ten onrechte nog niet aangewezen habitattypen en/of soorten. Die habitattypen en soorten worden in beginsel integraal door middel van dit wijzigingsbesluit aan de aanwijzingsbesluiten toegevoegd. Tot op heden is het definitieve Veegbesluit nog niet vastgesteld. Zolang het Veegbesluit nog niet in werking is getreden, hoeft in een passende beoordeling geen rekening te worden gehouden met de nieuwe habitattypen en soorten.

Aerius Calculator 2019 is inmiddels vrijgegeven. Het ontwerp-Veegbesluit is reeds meegenomen in de habitatkartering. Dit betekent dat bij de berekeningen reeds op de gewijzigde habitats gerekend wordt. Dit betekent dat er (mogelijk) ook deposities worden berekend op de nieuwe habitattypen en leefgebieden van soorten waardoor er een ecologische beoordeling dient plaats te vinden van dit projecteffect. De gebiedsanalyses bevatten echter nog geen informatie over de kwaliteit van het betreffende habitatype en/ of leefgebied van een soort.

<sup>38</sup> Let op dat de meest recente versie van de gebiedsanalyses wordt gebruikt.

<sup>39</sup> Hoewel de gebiedsanalyses onderdeel zijn van de Passende beoordeling van het PAS en daarmee juridisch niet langer gebruikt kunnen worden om toestemming te verlenen bevatten zij wel de meest recente informatie/wetenschappelijke inzichten over de beschrijving van het voorkomen van de aangewezen habitattypen en de leefgebieden van soorten, de kwaliteit daarvan en de relevante knelpunten in het N2000-gebied. Deze informatie is dus nog steeds van belang voor de projectspecifieke passende beoordeling.

<sup>40</sup> [https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/Documenten/Tranches\\_Groepen/Veegbesluit/WEB\\_Ontwerp-wijzigingsbesluit%20Habitatrictlijngebieden.pdf](https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/Documenten/Tranches_Groepen/Veegbesluit/WEB_Ontwerp-wijzigingsbesluit%20Habitatrictlijngebieden.pdf)



Dit houdt in dat voor de ecologische beoordeling gebruik gemaakt dient te worden van andere bestaande bronnen. Zo nodig dient contact opgenomen te worden met het bevoegd gezag of de beheerder van het gebied. In uitzonderlijke situaties kan het wenselijk zijn om een veldonderzoek te doen.

Zolang het Veegbesluit nog niet definitief is vastgesteld is het vanuit risico-oogpunt wenselijk om te checken of met het Veegbesluit bepaalde locaties met habitattypen/leefgebiedtypen komen te vervallen. Deze worden immers nu niet meegenomen in de berekening. Zolang het Veegbesluit niet definitief is zou je effecten op deze locaties wel moeten beoordelen. Indien deze locaties er zijn is het wenselijk om hiervoor een kwalitatieve ecologische beoordeling achter de hand te hebben.

### **Tijdelijke projecten met geringe deposities**

**PM Handreiking met bouwstenen ecologische beoordeling van tijdelijke en geringe effecten. (wordt binnenkort definitief vastgesteld).**

#### Opbouw ecologische beoordeling

Voor de beschrijving van de ecologische beoordeling van de effecten van stikstofdeposities op specifieke habitattypen en leefgebieden van soorten wordt gebruik gemaakt van de volgende opbouw:

- I. Algemene omschrijving habitatype/ leefgebied:** hier wordt een algemene omschrijving van het habitatype of leefgebied opgenomen (bron: GA en Aanwijzingsbesluiten).
- II. Instandhoudingsdoelstelling**
- III. Beschrijving van het voorkomen van habitatype/leefgebied in het Natura 2000-gebied: (staat van instandhouding):** omschrijving van de locaties waar het habitatype of leefgebied voorkomt, de actuele kwaliteit daarvan en de relevantie van het habitatype/leefgebied voor de instandhoudingsdoelstelling van het habitatype of soort. Hierbij worden ook de typische soorten betrokken<sup>41</sup>. Daarnaast wordt hier aangegeven wat de knelpunten zijn voor het habitatype/leefgebied en of stikstof een knelpunt is en kan worden ingegaan op de reguliere beheermaatregelen en (voormalige) PAS-herstelmaatregelen (voor zover relevant voor het vaststellen van de kwaliteit van het habitatype of leefgebied) die zijn uitgevoerd en de voordelen gelet op het niveau van wetenschappelijke kennis met zekerheid in kaart kunnen worden gebracht. Dit is noodzakelijk om deze maatregelen te mogen betrekken bij de staat van instandhouding.
- IV. Omschrijving projecteffect en beoordeling projecteffect:** hier wordt de omvang projecteffect beschreven en wordt vastgesteld of er met de huidige achtergronddepositie wel/geen (naderende) overschrijding KDW is. Aan de hand van de sturende factoren in het gebied, de grootte van de bijdrage en de huidige kwaliteit wordt vervolgens beoordeeld of het projecteffect leidt tot een significant negatief effect.
- V. Conclusie**

Bovenstaande opbouw wordt zowel voor habitattypen als voor leefgebieden van soorten gehanteerd. Deze opbouw dient zichtbaar terug te komen in de passende beoordeling door middel van kopjes. Als er aanleiding bestaat om van deze opbouw af te wijken is het advies om dit vooraf af te stemmen met WV/CD.

#### Regulier beheer- en (voormalige) PAS-herstelmaatregelen

Reguliere beheermaatregelen kunnen alleen in de passende beoordeling worden genoemd bij het vaststellen van de huidige kwaliteit (staat van instandhouding) als vaststaat dat zij op het moment van de passende beoordeling zijn getroffen én als op het moment van de passende beoordeling het ecologische effect daarvan zich reeds heeft voorgedaan óf als vaststaat dat zij zijn getroffen en de voordelen gelet op het niveau van wetenschappelijke kennis met zekerheid in kaart kunnen worden gebracht. Het moet dus gaan om beproefde beheermaatregelen.

(Voormalige) PAS-herstelmaatregelen mogen betrokken worden bij het vaststellen van de huidige kwaliteit (staat van instandhouding) van het habitat/leefgebied als ze op het moment van besluit al zijn uitgevoerd /in uitvoering zijn en aantoonbaar effect hebben óf als vaststaat dat zij zijn getroffen ende voordelen gelet op het niveau van wetenschappelijke kennis met zekerheid in kaart kunnen worden gebracht. Op dit laatste graag een check op basis van de meest recente inzichten, waarvoor contact opgenomen kan worden met het bevoegd gezag van het gebied.

---

<sup>41</sup> Zie Factsheet 'Typische soorten', bijlage J

De reguliere beheer- en PAS-herstelmaatregelen kunnen alleen worden genoemd in onderdeel III van de beoordeling, als zij relevant zijn voor de kwaliteit van het habitatype/leefgebied. De reguliere beheer- en PAS-herstelmaatregelen mogen niet worden genoemd in de beoordeling van het projecteffect (onderdeel IV) of in de conclusie (onderdeel V).

#### Verwachte depositiedaling

De verwachte depositiedaling veroorzaakt door vaststaand beleid en de PAS-bronmaatregelen wordt helemaal niet gebruikt in de ecologische beoordeling, dus ook niet bij onderdeel III.

#### Positieve effecten: stikstofdepositie afname door het project

In de uitkomsten van de berekeningen laat AERIUS op andere hexagonen een depositieafname zien die wordt veroorzaakt door het project. Deze depositieafname wordt naast de depositietoename genoemd bij de beschrijving van het projecteffect (onderdeel IV). Een depositieafname mag echter niet worden gesaldeerd/verrekend met de depositietoename. Als de deposities worden weergegeven in een tabel, mag geen verschilberekening worden opgenomen tussen oppervlaktes met depositietoenames en oppervlaktes met depositieafnames. Deze vorm van salderen is niet toegestaan.

Het (mogelijk) positieve ecologische effect van een depositieafname wordt ook niet betrokken bij de ecologische beoordeling van het projecteffect voor habitattypen en leefgebieden van soorten. Het is dus niet mogelijk om negatieve effecten door depositietoename op het ene deel van een leefgebied weg te schrijven omdat elders op het leefgebied sprake is van een depositieafname.

#### Effectbeoordeling geringe deposities

Dikwijls is sprake van een gering projecteffect dat ruimschoots onder de 1 mol ligt. Ook geringe deposities kunnen een (significant) negatief effect hebben en worden daarom beoordeeld aan de hand van habitat- of gebiedsspecifieke kenmerken. Bij de effectbeoordeling (onderdeel IV) mag niet uit worden gegaan van een getalsmatige grens (bijvoorbeeld 0,05 mol/ha/jr) om significantie uit te sluiten. Het enkel opschrijven dat het projecteffect dusdanig gering is dat effecten niet meetbaar zijn is onvoldoende.

Geringe deposities kunnen alleen worden weggeschreven als niet-significant vanwege hun geringe omvang als daarvoor habitat- of gebiedsspecifieke argumenten zijn én stikstof geen knelpunt is.

#### Voorbeelden:

*"Het projecteffect is hier zeer gering, namelijk 0,01-0,02 mol N/ha/j. De stroomdalgraslanden staan onder invloed van de Waal. Er is geen sprake van verzuring doordat er sprake is van inundatie. Bij deze zeer geringe bijdragen is geen sprake van verzuuring die van invloed is op de kwaliteit van de stroomdalgraslanden. Het projecteffect heeft op deze locaties geen significant negatieve effecten."*

*"Ter hoogte van broedterritoria bij de Nederrijn en Waal is sprake van een stikstofdepositietoename van minder dan 1 mol N/ha/j. Ter hoogte van de overige broedterritoria is het projecteffect enkel honderdste molen. Deze geringe projecteffecten hebben geen negatieve gevolgen. Stikstofdepositie vormt geen knelpunt. Er is voldoende areaal aan broedbiotoop aanwezig, dat voor verbetering afhankelijk is van adequaat extensief en laat maaibeheer."*

#### Onderbouwing cumulatieve effecten

##### *Cumulatie*

Indien een plan/project leidt tot enig effect, maar dit effect niet significant is omdat de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar komen, dient vervolgens beoordeeld te worden of deze conclusie nog steeds houdbaar is indien rekening wordt gehouden met reeds vergunde, maar nog niet gerealiseerde projecten (dit is vaste jurisprudentie van de RvS). Voor deze projecten is immers reeds toestemming verleend, maar ze maken nog geen onderdeel uit van de huidige achtergronddepositie. Dit betekent concreet die projecten waarvoor weliswaar toestemming op grond van de Natuurbeschermingswet 1998/ Wet natuurbescherming is verkregen, maar die tot en met 2018 nog niet (volledig) zijn uitgevoerd<sup>42</sup>. In de cumulatietoets wordt beoordeeld of effecten in cumulatie niet alsnog significant zijn.

---

<sup>42</sup> De achtergronddepositie van AERIUS Calculator is geschaald met metingen uit 2018, aangenomen kan worden dat in deze cijfers alles wat tot en met 2018 is gerealiseerd is meegenomen.



Let op: De cumulatietoets ziet niet alleen toe op stikstofeffecten, maar ook op andere effecten zoals verstoring door geluid. Een voorbeeld: een beperkt stikstofeffect (op zichzelf niet significant) kan bijvoorbeeld significant worden als een ander project dmv grondwateronttrekking verdroging tot gevolg heeft wat de vegetatie gevoeliger maakt voor de negatieve gevolgen voor stikstof (bv verzuuring).

#### *Scenario 2030 zonder PAS*

Bij eerdere besluiten met een projectspecifieke onderbouwing werd voor de cumulatietoets gebruik gemaakt van het scenario '2030 zonder PAS' uit AERIUS Monitor 16L. In dit scenario zaten alle voorziene ontwikkelingen en projecten tot aan 2030, maar zonder PAS bronmaatregelen. Door hiermee te cumuleren werd een worst-case cumulatietoets uitgevoerd (immers voor veel van die projecten is nog helemaal geen besluit genomen). Doordat in dit scenario ook alle autonome ontwikkelingen en verschoningen als gevolg van vaststaand en voorgenomen beleid waren meegenomen liet deze op alle hexagonen een daling zien tov de huidige situatie. Daarmee was de conclusie dat er in cumulatie nooit een significant effect kon optreden. De Raad van State heeft in haar uitspraak over het PAS vrij duidelijk aangegeven dat niet vaststaand beleid in feite onzeker is en om die reden niet betrokken kan worden in de passende beoordeling. Dat geldt dus ook voor het betrekken van dit scenario om een cumulatietoets uit te voeren. Een dergelijke cumulatieve beoordeling volstaat nu dus niet meer.

#### *Hoe dan wel? Gegevens om mee te cumuleren*

Om een cumulatietoets uit te voeren wordt weer teruggevallen op de methodiek zoals die prePAS werd toegepast. Bevoegde gezagen hebben een actueel overzicht welke projecten zijn vergund en ook (voor zover mogelijk) wat inmiddels is gerealiseerd. Bij het relevante bevoegde gezag (bijvoorbeeld de provincie waarin het project wordt uitgevoerd, of de provincies waarin de netwerkeffecten zijn gelegen) dient opgevraagd te worden met welke vergunningen gecumuleerd moet worden. Als RWS hebben we die informatie namelijk niet. De aangeleverde gegevens moeten beschouwd worden als de best beschikbare (of meest recente) gegevens waarmee de cumulatietoets kan worden uitgevoerd.

## **5.4 RWS Natuurprojecten en stikstofdepositie**

### **Natuurprojecten: geen passende beoordeling**

RWS voert een aantal projecten uit die bijdragen aan de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, maar die wel bij de uitvoering (tijdelijke) geringe stikstofdepositie veroorzaken. Voor dergelijke **natuurprojecten** geldt een **minder streng vergunningsregime**. Zo bestaat er geen plicht tot het opstellen van een passende beoordeling voor projecten die direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied.<sup>43</sup> Voor deze projecten bestaat ook geen verplichting tot het uitvoeren van een cumulatietoets.

Het bevoegd gezag houdt bij het verlenen van de vergunning rekening met de gevolgen die de handeling kan hebben voor een Natura 2000-gebied, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

De memorie van toelichting bij de Wet natuurbescherming vermeldt:<sup>44</sup>

"Het bevoegd gezag maakt bij zijn beslissing op de aanvraag van een vergunning een open afweging van de aan de orde zijnde belangen, waaronder die van de bescherming van de natuurwaarden en de economische, sociale en culturele belangen."

Dit betekent bijvoorbeeld dat (kleine) negatieve natuureffecten worden geaccepteerd ten behoeve van de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. Dit blijkt ook uit onderstaande uitspraak:

<sup>43</sup> Zie art. 2.7 tweede lid (vergunningplicht) en derde lid, onder a (geen passende beoordeling voor een project dat direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied) Wet natuurbescherming.

<sup>44</sup> Kamerstukken II, 2011/12, 33348, nr 3, blz. 105.



De Raad van State oordeelde over het Rijksinpassingsplan Natuurgebied het Zwin (ECLI:NL:RVS:2015:3003):

**Ondanks de afnames aan arealen** levert het project volgens de rapporten een grote bijdrage aan het in gunstige staat van instandhouding brengen van het totale intergetijdengebied. Met de uitbreiding en herinrichting van het Zwin wordt zowel kwantitatief als kwalitatief een positief effect bereikt voor de instandhoudingsdoelstellingen van de aanwezige habitattypen.

Gelet op het vorenstaande hebben verweerders zich bij het besluit tot vaststelling van dit plan, dat **direct verband houdt met en nodig is voor het beheer** van het Natura 2000-gebied Zwin & Kievittepolder, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, rekening gehouden met de gevolgen die het plan kan hebben voor het gebied en bestaat aldus geen strijd met het bepaalde in artikel 19j, eerste lid, van de Nbw 1998.

### **Welke projecten komen in aanmerking voor het minder strenge vergunningsregime?**

- 1) Plannen en projecten die uitsluitend gericht zijn op het voldoen aan de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.
- 2) Plannen en projecten die zowel bijdragen aan de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen, maar die daarnaast ook economische of bijvoorbeeld recreatieve activiteiten mogelijk maken.

Indien het mogelijk is om activiteiten los van elkaar te beoordelen;

- geen passende beoordeling voor het natuurproject;
- wel een passende beoordeling voor de economische/ recreatieve activiteit.

Zo vermeldt de instructie van de Europese Commissie:<sup>45</sup>

“Commerciële houtkap kan bijvoorbeeld deel uitmaken van een beheersplan voor een bos dat als speciale beschermingszone is aangewezen. Aangezien de commerciële dimensie niet noodzakelijk is voor het beheer van het gebied, moet op dit onderdeel mogelijk een passende beoordeling worden uitgevoerd.”

Indien het niet mogelijk is om activiteiten los van elkaar te beoordelen;

Het lijkt verdedigbaar dat geen passende beoordeling vereist is, wanneer het natuurproject ook andere (economische) activiteiten mogelijk maakt, maar de aantasting in omvang hetzelfde blijft. Let op, op dit punt is nog geen jurisprudentie beschikbaar.

### **Natuurprojecten eveneens gevolgen voor andere Natura 2000-gebieden**

Indien het project weliswaar bijdraagt aan de instandhoudingsdoelstellingen voor gebied X, maar tevens leidt tot een significant effect ten aanzien van gebied Y, is voor gebied Y alsnog een passende beoordeling noodzakelijk.

Zo vermeldt de instructie van de Europese Commissie:<sup>46</sup>

Om het overstromingsstelsel van een gebied te verbeteren kan bijvoorbeeld worden voorgesteld een waterkering aan te leggen in een ander gebied, met mogelijk significante gevolgen voor dat andere gebied. In zo'n geval moet op het plan of project een beoordeling worden uitgevoerd ten aanzien van het gebied in kwestie.

## **Conclusie**

<sup>45</sup> Europese Commissie, beheer van Natura 2000-gebieden – De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn, 2019/C33/01

<sup>46</sup> Europese Commissie, beheer van Natura 2000-gebieden – De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn, 2019/C33/01

Voor projecten die een natuurbelang dienen is het dus van belang te motiveren dat zij:

1. Gericht zijn op de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen;
2. Indien met het project ook andere doelen worden gerealiseerd, dit niet leidt tot aanvullende schade van de natuurwaarden.
3. Geen negatieve effecten veroorzaken op een ander Natura 2000-gebied

### 5.5 Effecten op buitenlandse gebieden

Activiteiten die plaatsvinden op Nederlands grondgebied kunnen stikstofdepositie veroorzaken op voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden in Natura 2000 gebieden die in het buitenland zijn gelegen. In het geval hiervan sprake is, moet de aanvraag van een toestemmingsbesluit ook betrekking hebben op de stikstofdepositie op die buitenlandse Natura 2000-gebieden en de mogelijke schadelijke gevolgen daarvan. Het Nederlandse bevoegd gezag betreft de mogelijke effecten op de buitenlandse gebieden bij de behandeling van de aanvraag van het toestemmingsbesluit.

Voor buitenlandse gebieden zal steeds – met toepassing van het aldaar geldende toetsingskader en rekening houdend met de specifieke kenmerken van de betrokken gebieden – afzonderlijk moeten worden getoetst of er sprake is van mogelijk significant negatieve gevolgen.

#### Toetsingskaders

Nederland heeft met Duitsland en met België overlegd over de wijze waarop de bevoegde gezagen bij de beoordeling van aanvragen van toestemmingsbesluiten de gevolgen toetsen van activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op buitenlandse Natura 2000 gebieden. Nederland zal voor de toetsing van activiteiten die in Nederland plaatsvinden met gevolgen voor Natura 2000 gebieden in Duitsland of België dezelfde toetsingskaders hanteren als Duitsland en België zelf.

Onderstaande beschrijft de huidige toetsingskaders van Duitsland en België. **Deze kaders zijn aan verandering onderhevig.** De projectmanager van RWS dient daarom - ingeval sprake is van een activiteit die leidt tot een stikstoftoename op een buitenlands Natura 2000-gebied – vooraf contact op te nemen met WV of CD om het meest recente toetsingskader op te vragen.

Uitgangspunt bij onderstaande toetsingskaders is de maximale depositie die door een project veroorzaakt wordt.

#### Natura 2000 in Duitsland

1. Wanneer een project of een handeling op Nederlands grondgebied op geen enkel Natura 2000 gebied in Duitsland een toename van stikstofdepositie van meer dan 7,14 mol per hectare per jaar veroorzaakt, is er geen bezwaar tegen het verlenen van toestemming voor deze activiteit. Dit stikstofaspect staat een vergunningverlening door het Nederlandse bevoegd gezag dan niet in de weg.
2. Wanneer een project of een handeling op Nederlands grondgebied op een Duits Natura 2000 gebied meer dan 7,14 mol per hectare per jaar aan stikstofdepositie veroorzaakt, maar minder dan 3% van de kritische depositiewaarde van een voor stikstof gevoelig habitatype of leefgebied waar de totale deposities hoger zijn dan de kritische depositiewaarde, verzoekt het Nederlandse bevoegd gezag aan het desbetreffende Duitse bevoegd gezag om vast te stellen of in cumulatie sprake kan zijn van significante gevolgen. Als het Duitse bevoegd gezag vaststelt dat daarvan geen sprake is, staat dit stikstofaspect vergunningverlening door het Nederlandse bevoegd gezag niet in de weg.
3. Wanneer een project of handeling op Nederlands grondgebied op een Duits Natura 2000 gebied aan stikstofdepositie meer veroorzaakt dan 3% van de kritische depositiewaarde van een voor stikstof gevoelig habitatype of leefgebied waarvan de totale deposities hoger zijn dan de kritische depositiewaarde, heeft het desbetreffende Nederlandse bevoegd gezag overleg met het desbetreffende Duitse bevoegd gezag. Zij zullen gezamenlijk bezien of en zo ja onder welke voorwaarden toestemming mag worden verleend. Ingeval het gaat om een project met mogelijk significante gevolgen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, stelt degene die voornemens is het project te realiseren, daartoe een passende beoordeling op.

#### Natura 2000 in België

### *Vlaanderen*

1. Het uitgangspunt is een drempelwaarde van 5% van de kritische depositiewaarde (Vlaanderen hanteert dezelfde kritische depositiewaarden als Nederland) van een voor stikstof gevoelig habitatype of leefgebied in een Vlaams Natura 2000 gebied.
2. Wanneer de door het voorgenomen project of de voorgenomen handeling te veroorzaken stikstofdepositie op een Vlaams Natura 2000 gebied
  - lager is dan of gelijk is aan deze drempelwaarde, is er geen aantoonbaar schadelijk gevolg en is geen toestemming vereist.
  - hoger is dan deze drempelwaarde, heeft het desbetreffend Nederlands bevoegd gezag overleg met het desbetreffend Vlaams bevoegd gezag. Zij zullen gezamenlijk bezien of en zo ja onder welke voorwaarden toestemming mag worden verleend. Ingeval het gaat om een project met mogelijk significante gevolgen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn, stelt degene die voornemens is het project te realiseren, daartoe een passende beoordeling op.

Praktische wegwijzers voor de passende beoordeling gaan dieper in op de vraag of een bepaalde milieudruk al dan niet te beschouwen is als een betekenisvol effect. Deze wegwijzers zijn te vinden op <https://www.natura2000.vlaanderen.be/passendebeoordeling>.

### *Wallonië*

In Wallonië wordt niet gewerkt met drempelwaarden of grenswaarden. Voor een vergunningaanvraag moet een initiatiefnemer een adviesbureau een onderzoek laten doen of een project een significante impact heeft op een Natura 2000-gebied.

Indien afstemming met een buitenlands bevoegd gezag nodig is, dient de projectleider planuitwerking contact op te nemen met DGMO, Afd. Programmering Rijkswegen.

## **5.6 Mitigatie**

Indien uit de passende beoordeling blijkt dat mogelijk sprake is van significant negatieve effecten op een habitatype/ leefgebied van een soort, dient onderzoek gedaan te worden naar mitigerende maatregelen. Voorbeeld van mitigerende maatregelen zijn het treffen van bronmaatregelen (bijvoorbeeld schoner materieel), intern of extern salderen of een verlaging van de snelheid<sup>47</sup>.

Voorwaarden voor mitigerende maatregelen zijn:

- a. Het moet gaan om een maatregel die niet al voorzien is/ nodig is als instandhoudingsmaatregel voor behoud en ter voorkoming van verslechtering van de stikstofgevoelige natuurwaarden. Dit hangt af van de staat van instandhouding van de stikstofgevoelige natuurwaarden waarbij mede van belang is of stikstof een knelpunt vormt voor die staat (PAS-uitspraak r.o. 14.5 );
- b. Ongunstige staat van instandhouding? Verzekerd moet zijn dat de herstel- verbeterdoelen nog steeds gerealiseerd kunnen worden ondanks de inzet van de mitigerende maatregel (14.6).
- c. Gunstige staat van instandhouding? Is het behoud van de staat van instandhouding gewaarborgd, dan kunnen maatregelen worden geduid als mitigerende maatregel (16.3)
- d. Het moet niet gaan om een maatregel die op het moment van de PB nog niet volledig is uitgevoerd en waarvan de verwachte voordelen afhankelijk zijn van een ontwikkeling of reactie in de natuur, het ecologisch systeem of van een diersoort, zoals de aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande habitatypes, leefgebieden of foerageergebieden (r.o. 18)
- e. De maatregel moet een effect hebben op de locatie waar het project ook een effect heeft.

### *Intern/Extern salderen*

Externe saldering betreft het deels of geheel intrekken van een toestemming voor stikstofemissie van één of meer activiteiten op een andere locatie ten behoeve van de verlening van een nieuwe toestemming voor een ander (nieuw of gewijzigd) plan of project.

Het feitelijke verschil tussen intern en extern salderen ligt in het feit dat het bij intern salderen gaat om een vergelijking van de depositie vanwege een activiteit op een locatie vóór en na toestemmingverlening en het bij extern salderen gaat om het bij toestemmingverlening betrekken van maatregelen die elders worden getroffen, in directe samenhang met de te verlenen toestemming.

---

<sup>47</sup> Voor snelwegen gaat het om een verlaging van de snelheid naar 120 km/u of 100km/u.



Juridisch is vooral het verschil dat bij intern salderen kan worden volstaan met een voortoets, en dat bij extern salderen altijd een passende beoordeling noodzakelijk is. Salderen is een effectieve maatregel om depositietoenames deels of geheel te voorkomen, waardoor een ADC toets kan worden vermeden, dan wel dat de compensatieopgave sterk beperkt kan worden.

Voor het toepassen van intern en extern salderen gelden een aantal randvoorwaarden. Die randvoorwaarden zijn op dit moment nog niet helemaal duidelijk, want deze hangen ook af van de reactie van het kabinet en provincies op het advies van de commissie Remkes. .

Wanneer hier meer duidelijkheid over is, wordt dit aangevuld in de volgende versie van deze Instructie.

## PM

### *Snelheidsverlaging*

Een onderzoek naar snelheidsverlaging beperkt zich niet tot het project-tracé, maar strekt zich ook uit tot de wegvakken waar sprake is van een zgn. netwerkeffect.

Een snelheidsverlaging kan om 2 redenen wel zinvol en noodzakelijk zijn:

1. Vanwege het feit dat dit leidt tot verlaging van de emissies van auto's en daarmee tot een (niet verwaarloosbare) vermindering van depositie op nabijgelegen N2000-gebieden; en/of
2. Vanwege het feit dat dit leidt tot een zgn. *positief netwerkeffect* waardoor auto's elders gaan rijden, hetgeen leidt tot minder depositie op N2000-gebieden.

Een snelheidsverlaging kan omgekeerd om 2 redenen niet zinvol zijn:

1. De verlaging van emissies van auto's en daarmee deposities op een N2000-gebied is verwaarloosbaar; en/of
2. De verlaging van de snelheid leidt tot ongewenste (*negatieve*) *netwerkeffecten*. Bijvoorbeeld: de projectdoelstelling wordt niet meer gehaald, deposities verplaatsen zich naar andere N2000-gebieden, verkeer verplaatst zich naar onderliggend wegennet etc.)

Daarom is het van belang om beide aspecten te onderzoeken. Een dergelijk onderzoek ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

#### 1 Netwerkeffect door snelheidsverlaging:

- a. Allereerst op basis van een expert-judgement oordeel de te verwachten verkeerskundige effecten in beeld brengen. Als op voorhand grote verschuivingen met negatieve consequenties te verwachten zijn als gevolg van de snelheidsverlaging kun je ook kwalitatief onderbouwen waarom het geen goede maatregel is (projectdoelstelling, verplaatsing depositie effecten of leefbaarheid/veiligheid). [2 hoeft dan ook niet meer doorlopen te worden].
- b. Ingeval van geen negatieve netwerkeffecten (of bij twijfel over eventuele netwerkeffecten positief/negatief) is het noodzakelijk nieuwe verkeerscijfers te genereren aan de hand van de lagere snelheid. Indien vaststaat dat negatieve netwerkeffecten uitblijven en/of juist positieve netwerkeffecten te verwachten zijn, is een nieuwe depositieberekening met lagere emissiefactoren noodzakelijk om in beeld te brengen welke daling aan depositie bereikt wordt.

#### 2 Daling emissies door snelheidsverlaging:

Een nieuwe AERIUS berekening met dezelfde verkeerscijfers, maar waarbij voor een bepaald traject wordt gerekend met een lager snelheidsregime (en daarmee een lagere emissiefactor). Dit geeft een beeld van de daling aan depositie die bereikt kan worden door de snelheid te verlagen.

- a. Levert dit een verwaarloosbare vermindering van deposities op dan is snelheidsverlaging op dit aspect niet zinvol.
- b. Levert dit een niet verwaarloosbare vermindering van de deposities op dan volgt een doorrekening van de deposities met nieuwe verkeerscijfers te genereren aan de hand van de lagere snelheid.

Let hierbij op dat het moet gaan om een daadwerkelijke snelheidsverlaging ten opzichte van de bestaande feitelijke situatie en niet om een modelwerkelijkheid.

Zorg bij deze stap ook voor afstemming met andere (RWS)projecten die een projectspecifieke onderbouwing tav stikstof opstellen/hebben opgesteld inclusief mitigerende maatregelen. Een snelheidsverlaging kan namelijk een ander project op twee manieren raken:

- De snelheidsverlaging kan maar één keer worden toegepast; wanneer twee projecten netwerkeffecten kennen op een hetzelfde stuk weg kan maar een van beide deze maatregel inzetten om de effecten deels of geheel te mitigeren. Dat betekent dat het project welke deze niet kan toepassen, in het slechtste geval een risico loopt dat het project onuitvoerbaar wordt. Op zijn minst betekent het dat de compensatieopgave veel groter is dan met mitigatie. Afstemming met DGMO welk project voorrang krijgt is in zo'n geval noodzakelijk.
- Wanneer snelheidsverlaging wordt toegepast betekent dit dat, wanneer het besluit eenmaal is genomen, dat de verlaagde snelheid als uitgangssituatie geldt voor alle andere projecten die nadien besluitvorming kennen. Voor projecten kan dit betekenen dat nieuwe NRM runs noodzakelijk zijn.

Ga bij deze stap ook na of er mogelijk nog andere mitigerende maatregelen zijn dan snelheidsverlaging.

## 5.7 Onderbouwing A (alternatieven) van de ADC-toets

Uit het alternatievenhoofdstuk moet blijken dat er géén reële alternatieven zijn die geen of minder aantasting van de natuurwaarden inhouden én waarmee de projectdoelstelling wordt gehaald. De bespreking van de alternatieven kan via de volgende stappen plaatsvinden. De afweging moet voldoende navolgbaar zijn. Verwijs hierbij naar de relevante onderdelen van het MER, waar de natuurbeoordeling te vinden is, of waar de verkeerseffecten zijn opgenomen, waarop de kwalitatieve beoordeling is gebaseerd.

- Beschrijf welke reële alternatieven zijn onderzocht. Dit zijn – in ieder geval- de alternatieven die zijn onderzocht in het MER<sup>48</sup>. Daarin zijn alle reële alternatieven beschouwd, te weten, alternatieven die technisch maakbaar, niet volledig onbetaalbaar, en op het eerst oog probleemoplossend kunnen zijn. Aandachtspunt: in de aanloop naar het m.e.r. kunnen makkelijker alternatieven weggeschreven zijn die buiten het projectbudget vallen. Terwijl de financiële afweging in het kader van de HRL een veel minder grote rol mag spelen. We hebben dit bijvoorbeeld teruggezien bij projecten als de VIA15, waar een tunnelalternatief is afgefallen voordat het MER werd opgesteld. In de PB bij de WTB (de zogenaamd by-PAS) is alsnog toegelicht waarom het tunnelalternatief niet kwalificeert als een alternatief in het kader van de ADC-toets. Er moet dus altijd nog gecontroleerd worden of er geen alternatieven zijn afgefallen voorafgaand aan het m.e.r. die in het kader van de ADC-toets wel zouden kwalificeren als alternatief. De volgorde in tijd of de wijze waarop de alternatieven uit elkaar zijn ontstaan is in beginsel niet relevant, tenzij dit noodzakelijk is om de alternatieven te begrijpen en van elkaar te kunnen onderscheiden (navolgbaarheid).
- Vaak is in het MER-proces uiteindelijk gebleken dat een aantal alternatieven onvoldoende bijdragen aan de projectdoelstelling. De projectdoelstelling wordt dan niet behaald. Licht kort toe welke alternatieven dit waren en waarom. Deze alternatieven vallen af. Het is dus niet relevant welke natuureffecten die alternatieven hebben. Hetzelfde geldt voor de alternatieven die zijn afgefallen omdat ze bijvoorbeeld technisch niet uitvoerbaar zijn of onvoldoende verkeersveilig.
- Je houdt dan slechts de alternatieven over waarmee de projectdoelstelling zou kunnen worden bereikt, die technisch uitvoerbaar en veilig zijn. Van deze alternatieven moeten de natuureffecten tegen elkaar worden afgezet. Indien er geen concreet onderzoek beschikbaar is naar de stikstofeffecten (dit geldt bijvoorbeeld voor de verder gelegen N2000-gebieden) kan volstaan worden met een expert inschatting van het te verwachte effect o.b.v. het stikstofonderzoek van het VKA. Hieruit kunnen vier resultaten komen:
  - a. De alternatieven hebben grotere stikstofeffecten dan het VKA;
  - b. De alternatieven hebben kleinere stikstofeffecten dan het VKA, maar hebben andere zwaardere effecten op Natura 2000, waardoor het VKA toch gunstiger is;
  - c. De alternatieven en het VKA zijn niet onderscheidend. De effecten op natuur zijn orde van grootte gelijk. Als de alternatieven wat betreft effecten op N2000 niet onderscheidend zijn, maakt het voor de ADC-toets niet uit welke is gekozen. Leg in dat geval kort uit waarom de keuze op het VKA is gevallen.

<sup>48</sup> Er is niet in alle gevallen een mer-procedure doorlopen en ook zijn in het mer (met één alternatief) niet altijd alle alternatieven afdoende onderzocht. Nb. Kijk dus los van het MER of er vanuit het natuurbelang nog alternatieven zijn.

Als het VKA wel leidt tot een significante aantasting en een van de alternatieven niet, kan je niet zeggen dat ze niet onderscheidend zijn.

- d. De alternatieven hebben minder effect op N2000-gebieden. Het VKA heeft dus negatievere effecten dan de overige beschikbare alternatieven en is in feite niet het "juiste" alternatief is in het kader van de HRL. In dit geval is het advies contact op te nemen met CD/WVL.

## 5.8 Onderbouwing D (dwingende reden) van de ADC-toets

Het tweede criterium van de ADC-toets is de dwingende reden van groot openbaar belang (hierna afgekort tot drgob). Er kan alleen toestemming voor een project worden verleend op basis van de ADC-toets als het project noodzakelijk is vanwege een dwingende reden van groot openbaar belang. Dit criterium kent een aantal aspecten waaraan het bevoegd gezag moet toetsen.

Er moet sprake zijn van:

1. Een reden van openbaar belang;
2. Dwingendheid;
3. Een voldoende zwaarwegend (groot) belang.
4. Een sluitende onderbouwing waaruit volgt dat de aangevoerde reden openbaar, dwingend en voldoende zwaarwegend is.

Projecten moeten in hun onderbouwing aantonen dat het project voldoet aan deze aspecten. Aandachtspunten daarbij zijn:

- Veel belangen kunnen – naast de menselijke gezondheid, openbare veiligheid of met wezenlijk gunstige effecten voor het milieu - een drgob zijn. Er moet sprake zijn van een openbaar belang, maar dat kan ook behartigd worden door een particulier/ commercieel initiatief;
- Het verwezenlijken van de drgob moet aantoonbaar onontbeerlijk zijn;
- Ondubbelzinnig moet vast staan dat het belang van de realisering van het project op lange termijn zwaarder weegt dan het belang van de bescherming van de aanwezige natuurwaarden;
- Het belang waarop een beroep wordt gedaan moet kenbaar (expliciet) worden afgewogen tegen het belang van de bescherming van de aanwezige flora en fauna;
- De drgob moet afdoende worden onderbouwd met actuele gegevens. De vraag wanneer gegevens nog actueel zijn, hangt mede af van de dynamiek van een gebied. Een indicatie voor een termijn is 2 jaar<sup>49</sup>.

### Bijzondere positie prioritaire soorten of habitattypen: advies EC vereist.

Het is van belang om in een zo vroeg mogelijk stadium vast te stellen of het plan of project significante gevolgen kan hebben voor een prioritair habitatype of een prioritaire soort. In de tabel is een overzicht opgenomen.

#### Overzicht van prioritaire habitattypen en -soorten

EU code	Omschrijving
H2130	Grijze duinen
H2140	Duinheide met kraaihei
H2150	Duinheide met struikhei
H6110	Pionierbegroeiingen op rotsbodem
H6120	Stroomdalgraslanden
H6230	Heischrale graslanden
H7110	Actieve hoogvenen
H7210	Galigaanmoerassen
H7220	Kalktufbronnen
H91D0	Hoogveenbossen
H91E0	Vochtige alluviale bossen
H1340	Noordse woelmuis
H1078	Spaanse vlag

<sup>49</sup> Zie ook artikel 3.1.1a BOR en (het nog niet in werking getreden) artikel 16.15 lid 1 Omgevingswet.



Als het project NIET aantoonbaar onontbeerlijk is voor de behartiging van een van de volgende belangen,

- menselijke gezondheid of
- openbare veiligheid of
- indien het project of plan wezenlijk gunstige effecten heeft voor het milieu,

maar wel vanwege andere dwingende redenen van groot openbaar belang, dan mag het project alleen worden toegestaan **na een advies** van de Europese Commissie met betrekking tot de belangentoets. In de Habitatrichtlijn is geen termijn opgenomen voor het vaststellen van het advies door de EC. Hoewel de EC heeft toegezegd er alles aan te doen om zo spoedig mogelijk te adviseren, is op basis van ervaringsgegevens gebleken dat het gemiddeld tussen de 9 maanden tot een jaar duurt. Bij complexere projecten is een paar jaar niet ongebruikelijk.

## 1. Groot openbaar belang

*Wanneer is een belang openbaar?*

Het gaat alleen om openbare belangen, ongeacht of deze belangen door een overheidsorgaan of een particuliere organisatie worden behartigd. Alle RWS projecten zijn van openbaar belang.

*Om welke redenen van openbaar belang gaat het?*

Bij een valide drgob moet het gaan om redenen die gericht zijn op de bescherming van voor het leven van de burger fundamentele waarden. Om welke openbare belangen het precies moet gaan, is niet limitatief bepaald. In de Wet natuurbescherming staan specifiek genoemd:

- Menselijke gezondheid of;
- Openbare veiligheid of;
- Het plan of project is nodig vanwege de wezenlijk gunstige effecten voor het milieu.

In de jurisprudentie zijn ook de volgende redenen erkend:

- Werkgelegenheid;
- Woningbehoefte;
- Drinkwatervoorziening;
- Verbeteren van de verkeersdoorstroming of ontsluiting;
- Verbetering van de leefbaarheid;
- Duurzaamheid;
- Ontwikkeling van de economie.

Bovenstaande opsomming is niet limitatief. Daarom is het niet uitgesloten dat een hiervoor niet genoemd belang wel als zodanig kan kwalificeren. Hierna zijn nog een aantal voorbeelden opgenomen die vergelijkbaar zijn met de RWS projecten.

### *Openbare veiligheid en volksgezondheid*

Openbare veiligheid en volksgezondheid zijn reeds 'wettelijk erkend' als drgob (zie hiervoor), maar ook deze belangen dienen per project of plan geconcretiseerd te worden. Hierbij kan gedacht worden aan hoogwaterveiligheid, verkeersveiligheid, vereiste verbetering van luchtkwaliteit of schadelijke geluidsniveaus en een betrouwbare, continue elektriciteitsvoorziening.

Hierbij kan niet alleen aan grotere aanlegprojecten worden gedacht, maar ook aan noodzakelijk beheer en onderhoud. Plannen of projecten die strekken tot onderhoud van wegen, vaarwegen of waterkeringen kunnen het belang van de openbare veiligheid dienen. Onvoldoende onderhoud van wegen of vaarwegen brengt risico's voor het weg- en scheepvaartverkeer mee en onvoldoende onderhoud van waterkeringen brengt het risico van overstromingen met zich, waarbij de veiligheid van de bevolking in gevaar komt.

Voorbeelden daarvan zijn de maatregelen die zijn uitgevoerd in het kader van het project van RWS Ruimte voor de Rivier<sup>50</sup>. De aanleg van een randweg in de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen vormde een drgob omdat de doorstroming van het verkeer daarmee verbeterde en de verkeersveiligheid en leefbaarheid werd vergroot<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> ABRvS d.d. 1 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1046 (Cortenoever), ABRvS d.d. 25 november 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3623 (Reevediep)

<sup>51</sup> ABRvS d.d. 23 juli 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD8324

Voor het project Blankenburgverbinding werd het creëren van een extra ontsluitingsroute bij incidenten een dwingende reden van groot openbaar belang geacht door de Afdeling<sup>52</sup>.

Een ouder voorbeeld in het kader van de ontheffing soortenbescherming betreft de uitspraak van de 'Haak om Leeuwarden', een rijksweg die de A31 bij Marsum en de N31 bij Hemriksein verbindt. De ABRvS vond dat met de aanleg ervan voldoende was onderbouwd dat de volksgezondheid ermee werd gediend, omdat de verslechtering van de luchtkwaliteit werd beperkt, de verkeersveiligheid verbeterde en een aantal vormen van overlast werd voorkomen<sup>53</sup>.

#### *Verbetering van de doorstroming*

Het hiervoor genoemde project (aanleg van een randweg in de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen) laat zien dat verbetering van de doorstroming ook een dwingende reden van groot openbaar belang kan zijn<sup>54</sup>.

Bij verkeerprojecten wordt extra waarde gehecht aan de Europese status van een project. Zo was bij het project TGV-Est in Frankrijk sprake van een door de Europese Raad verkozen prioritair (infrastructuur)project. Ook bij verschillende Duitse snelwegen is verwezen naar de bijdrage die zij leveren aan het TNTnetwerk van Europa.

#### *Belang van de Nederlandse economie*

Groningen Airport Eelde is een regionale luchthaven gericht op Noord-Nederland. De baanverlenging was nodig om de functie die de luchthaven vervult als internationale luchthaven te versterken. Daarmee zou ook het internationaal vestigingsklimaat van de regio verbeteren en dat zou weer positief zijn voor de werkgelegenheid. Naast nog vele andere voordelen voor de regio maakte dat de baanverlenging gezien werd als een Drgob<sup>55</sup>.

## **2. Dwingende reden**

### *Wanneer is een reden dwingend?*

De aangevoerde reden van openbaar belang moet dwingend zijn. Dit houdt in dat:

- het verwezenlijken van de reden aantoonbaar onontbeerlijk moet zijn<sup>56</sup>;
- alleen op lange termijn persistente openbare belangen dwingend kunnen zijn;
- het niet voldoende is dat het plan of project zorgt voor een verbetering van een bestaande situatie. Die verbetering moet ook echt aantoonbaar nodig zijn.

Voorbeeld: door het verleggen van een vaarweg verbetert de geluidbelasting op dichtbijgelegen woningen. Hiermee is niet automatisch sprake van een dwingende reden vanwege verbetering van de leefbaarheid. Het verlagen van de geluidbelasting moet ook werkelijk noodzakelijk zijn. Bijvoorbeeld omdat de normen ter plaatse worden overschreden.

Het is echter niet noodzakelijk dat de dwingende reden ook de belangrijkste reden is voor het ondernemen van het project of het opstellen van het plan. Zolang met het plan of project maar een dwingende reden van groot openbaar belang is gediend, hoeft deze niet ook in de doelstellingen te zijn opgenomen en daarmee ten grondslag zijn gelegd aan de besluitvorming<sup>57</sup>.

Voorbeelden van dwingendheid:

Het project N31 Haak om Leeuwarden werd volgens de doelstellingen van het project uitgevoerd vanwege de bereikbaarheid van Leeuwarden, de regionale economische ontwikkeling en de verstedelijkingsopgave van Leeuwarden. Er was echter ook sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit in de regio in de bestaande situatie, die door het project werd beperkt. Daarnaast werden verkeersveiligheidsknelpunten verholpen.

<sup>52</sup> ABRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2454

<sup>53</sup> ABRvS d.d. 21 maart 2012, ECLI:NL:RVS:2012:3654

<sup>54</sup> Zie in dit verband ook ABRvS d.d. 24 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2560 (Veldhoven/ N69)

<sup>55</sup> ABRvS d.d. 8 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX3968

<sup>56</sup> Richtsnoeren artikel 6 Hr, EC d.d. 21 november 2018 C (2018) 7621 final

<sup>57</sup> ABRvS d.d. 21 maart 2012, ECLI:NL:RVS:2012:3654

De ABRvS oordeelde dat het feit dat uitsluitend de bereikbaarheid van Leeuwarden, de regionale economische ontwikkeling en de verstedelijkingsopgave van Leeuwarden als belangen ten grondslag zijn gelegd aan het tracébesluit, niet betekent dat met de aanleg van de Haak om Leeuwarden het belang van de volksgezondheid of openbare veiligheid niet zou zijn gediend of zwaarwegend is<sup>58</sup>.

Bij het project Westerschelde Container Terminal oordeelde de ABRvS dat de verwachte groei van het containervervoer bij realisatie van de WCT en de geschiktheid van het terrein voor de aanleg geen rol kunnen spelen bij de beantwoording van de vraag of sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Deze factoren bepalen immers enkel de geschiktheid van de gekozen ontwikkeling en geven geen antwoord op de vraag of het belang van het creëren van werkgelegenheid in dit geval als dwingende reden van groot openbaar belang moet worden aangemerkt<sup>59</sup>.

### **3. Wanneer is een reden voldoende zwaarwegend?**

De betreffende dwingende reden of redenen hoeven niet op zichzelf staand zwaarwegend te zijn. Het project moet onderbouwen en het bevoegd gezag moet beoordelen of de reden voldoende zwaarwegend is in het licht van de aantasting van de natuurwaarden die het plan of project veroorzaakt. Met andere woorden: het belang van het project moet worden afgewogen tegen het belang van het behoud van de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden.

Dit betekent dat hoe groter de aantasting van de natuurwaarden, hoe zwaarder (de motiveringsplicht voor) de dwingende reden zal moeten zijn om de aantasting te mogen doen.

### **4. De afweging van de betrokken belangen moet kenbaar gebeuren**

Voor het project Westerschelde Container Terminal oordeelde de ABvRS dat wel was aangevoerd dat de WCT economisch belang had, maar was niet afgewogen waarom dit belang zwaarder moest wegen dan het natuurbelang<sup>60</sup>.

#### *Onderbouwing*

Het daadwerkelijk bestaan van de aangevoerde dwingende reden zal door de initiatiefnemer moeten worden aangetoond. Daarbij geldt dat:

- De enkele stelling dat een dwingende reden aanwezig is onvoldoende is;
- Zo veel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van cijfermatige gegevens om de dwingende reden te staven.

## **5.9 Onderbouwing C (compensatie) van de ADC-toets**

### *5.9.1 Transitietabellen*

Bij de zogenaamde 'Maasvlakte 2 methode' wordt de mogelijke afname in kwaliteitsverlies op een groot oppervlak als gevolg van het projecteffect omgerekend naar een oppervlak dat daadwerkelijk wordt vernietigd en daarom gecompenseerd dient te worden. Met behulp van zgn. transitietabellen zijn afnamesnelheden bepaald welke een percentage vernietiging voorspeld per mol toename. Deze zijn indertijd opgesteld voor een aantal duinhabitattypen tbv de passende beoordeling voor de Maasvlakte 2<sup>61</sup>. Voor Blankenburgverbinding zijn deze uitgebreid naar een groter aantal duinhabitats. Voor de Via15 en Ring Utrecht is onderzocht en onderbouwd dat in welke wijze deze vergelijkbaar zijn met habitattypen in riviergebieden en hogere zandgronden. Op basis van expert judgement zijn vervolgens afnamesnelheden voor deze habitattypen bepaald, waarna worst-case één generieke afnamesnelheid is bepaald en toegepast. Deze bedraagt 0,18% per mol toename. Zie voor meer informatie bijlage 7. In bijlage H is een overzicht gemaakt van de habitattypen waarvoor deze vergelijking is gedaan en waarvoor op dit moment de generieke afnamesnelheid kan worden gebruikt.

<sup>58</sup> ABRvS d.d. 21 maart 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BV9455

<sup>59</sup> ABRvS d.d. 16 juli 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AH9872

<sup>60</sup> ABRvS d.d. 16 juli 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AH9872

<sup>61</sup> Zie Annex 4 van de passende beoordeling:

<https://www.maasvlakte2.com/kennisbank/Passende%20Beoordeling.pdf>



**PM** Op dit moment loopt er een opdracht vanuit WV om voor alle habitattypen en leefgebieden een ecologische onderbouwing op te stellen voor een bepaalde afnamesnelheid zodat dit niet project hoeft te worden uitgevoerd. Zodra deze beschikbaar zijn, zal dit met de projecten gedeeld worden.

### 5.9.2 Omvang van de compensatieopgave

Met behulp van de transitietabellen wordt bepaald welk oppervlak aan habitatype/leefgebied er mogelijk verloren gaat als gevolg van het project. Vervolgens dient aan de hand van een aantal stappen de daadwerkelijk compensatieopgave bepaald te worden.

#### 1 Berekende verlies

De eerste stap betreft het berekende verlies aan areaal als gevolg van het project van een bepaald habitatype of leefgebied. Dit is tot stand gekomen op basis van de stikstofdepositie van het project per hectare per jaar vermenigvuldigd met de afnamesnelheid (in feite de dosis-effectrelatie tussen de stikstofdepositie en het kwaliteitsverlies van het desbetreffende habitatype). Alleen de oppervlaktes van habitattypen welke zijn gelegen in hexagonen waarvoor een overbelasting geldt (zie hoofdstuk 4) worden hier in meegenomen. Voor alle habitattypen wordt vooralsnog dezelfde (worst-case) afnamesnelheid wordt gehanteerd, waarbij bijvoorbeeld ook rekening wordt gehouden met het feit dat effecten op de gevoeligste habitattypen binnen een veel korter tijdsbestek plaatsvinden dan bij minder gevoelige habitattypen. Uiteindelijk wordt met deze berekening een theoretische afname in kwaliteit op een groot oppervlak vertaald naar een oppervlakte habitatype wat wordt vernietigd, en daarmee gecompenseerd moet worden.

*Bijvoorbeeld: Het berekende verlies is voor H6120 stroomdalgraslanden 25 m<sup>2</sup> en voor H6510A Glanshaver- en vossenstraathooilanden 335 m<sup>2</sup>.*

#### 2 Bundeling berekend verlies meerdere gebieden

Wanneer voor twee of meerdere gebieden een verlies wordt berekend voor eenzelfde habitatype, dan kan het berekende verlies voor meerdere gebieden samengevoegd worden tot een compensatieopgave die op één locatie wordt gerealiseerd. Bijvoorbeeld het berekende verlies voor glanshaverhooiland in Uiterwaarden Lek is 34 m<sup>2</sup>, in Lingegebied & Diefdijk-Zuid 26 m<sup>2</sup> en in rijntakken 140 m<sup>2</sup>, dan is het totaal berekende verlies 200 m<sup>2</sup> aan glanshaverhooiland. Dit oppervlak wordt vervolgens meegenomen in het bepalen van een enkele compensatieopgave. Deze redenering volgt uit de wettelijke bepaling dat het doel van compenseren is dat de algemene samenhang van Natura 2000 geborgd blijft. Die samenhang wordt beschouwd op nationaal niveau, namelijk het netwerk van Natura 2000-gebieden. De Raad van State heeft dit ook bevestigd in zijn uitspraak inzake de Blankenburgverbinding

#### 3 Minimale zelfstandige eenheid

Indien een habitatype wordt gecompenseerd op een locatie die niet aangrenzend is aan reeds bestaande habitat, is het van belang om bij het bepalen van de uiteindelijke opgave rekening te houden met de minimale zelfstandige eenheid van het betreffende habitatype.

Als zelfstandige eenheid worden habitattypen pas opgenomen op de habitatkaarten als de omvang van het type minimaal 100 m<sup>2</sup> is (conform het Methodiekdocument habitatkartering (2015)).<sup>62</sup> Kleinere arealen worden niet op de kaarten van het Natura 2000-gebied opgenomen omdat zij in omvang te kwetsbaar zijn om duurzaam in stand te houden.

*Bijvoorbeeld: Om deze reden is voor het habitatype Stroomdalgraslanden de opgave opgehoogd naar 100 m<sup>2</sup>.*

Indien een habitatype aangrenzend aan een bestaande locatie worden gerealiseerd, dan is het in principe niet nodig om een minimale zelfstandige eenheid tot ontwikkeling te brengen (in dat geval is de bestaande aangrenzende locatie incl. nieuwe locatie gezamenlijk meer dan 100m<sup>2</sup>).

#### 4 Onzekerheidsfactor

Om eventuele onzekerheden in de totstandkoming en ontwikkelingssnelheid van de compensatielocaties weg te nemen, wordt het oppervlak te compenseren habitatype vervolgens in een derde stap met een factor twee vergroot.

---

<sup>62</sup> Minimum oppervlakte boshabitattypen: 1000 m<sup>2</sup>, Voor H6110 en H7220 geldt een minimum van 10 m<sup>2</sup>.

*Bijvoorbeeld: Dit resulteert in een compensatieopgave van respectievelijk 200 m<sup>2</sup> en 670 m<sup>2</sup>.*

--> dit is de opgave die moet worden gerealiseerd. Vervolgens wordt aan de hand van de locatie specifieke omstandigheden bepaald wat de omvang van het gebied is dat moet worden ingericht.

#### 5 Eventueel locatie specifieke eisen

Als laatste stap wordt beoordeeld of de opgehoogde compensatieopgave voldoende is met het oog op de locatie specifieke omstandigheden. Er kunnen aanvullende redenen zijn om een groter oppervlak te realiseren dan de bij stap 3 bepaalde opgave. Bijvoorbeeld omdat de abiotische omstandigheden niet ideaal zijn (teveel fosfaat in de bodem, te droog), er geen zaadbank aanwezig is, er weinig ervaring is met de beschreven uitvoering van de realisatie van het habitatype of dat er weinig positieve resultaten zijn met de gehanteerde maatregelen.

*Voorbeeld: Vanwege de locatie specifieke omstandigheden, zoals ..[.....] is de opgave voor H6120 Stroomdalgraslanden daarom verhoogd tot 500 m<sup>2</sup>. Voor H6510A Glanshaver- en vossenstaartheooilanden (glanshaver) is een dergelijke verhoging van de compensatieomvang niet nodig. 650 m<sup>2</sup> is ruimschoots voldoende voor de duurzame instandhouding van het habitatype.*

*Voor de uiteindelijk compensatieopgave wordt derhalve uitgegaan van 500 m<sup>2</sup> voor H6120 Stroomdalgraslanden en (afgerond naar boven) 700 m<sup>2</sup> voor H6510A Glanshaverhooilanden.*

#### *5.9.3 Effecten realisatie compensatie*

Besteed in de passende beoordeling ook aandacht aan eventuele effecten van de inrichting van het gebied voor compensatie. Indien maatregelen nodig zijn om bijvoorbeeld verstoring van vogels te voorkomen dan dienen deze maatregelen te worden geborgd in het TB.

#### *5.9.4 Locatiebepaling compensatie*

Compenserende maatregelen worden bij voorkeur binnen een Natura 2000-gebied getroffen waar de effecten plaatsvinden. Houdt bij het bepalen van een locatie rekening met bestaande kwalificerende habitattypen en mogelijke uitbreidingslocaties zoals vermeld in het beheerplan. Het halen van mogelijke uitbreidingsdoelstellingen van aangewezen habitattypen en soorten in het Natura 2000-gebied mag niet negatief worden beïnvloed door de compensatiemaatregelen. Neem daarom als expliciete voorwaarde in het compensatieplan op dat de compensatielocatie geen overlap mag hebben met terreinen die in het beheerplan zijn aangewezen voor het voldoen aan een uitbreidingsdoelstelling en toets daar ook aan.

Het realiseren van de compensatieopgave in een ander gebied dan waar de schade optreedt, is mogelijk. Dit vraagt wel een extra motivering hoe de compenserende maatregelen waarborgen dat algemene samenhang van de Natura 2000-gebieden bewaard blijft. Het is mogelijk om verschillende (kleine) opgaven te bundelen en op 1 locatie te realiseren.

**PM Op dit moment loopt er een opdracht vanuit WVV om de mogelijkheden te inventariseren ten aanzien van het bundelen van compensatieopgaves. Zodra de uitkomsten bekend zijn, worden het verwerkt in dit document.**

#### *5.9.5 Zekerstelling compensatieopgave*

Het TB is tevens een toestemmingsbesluit voor de Wet natuurbescherming en derhalve vergelijkbaar met een vergunning met voorschriften. Voor andere besluiten is een separate natuurvergunning noodzakelijk. Om het TB te kunnen laten tekenen is het noodzakelijk dat het compensatieplan een inrichtingsplan bevat voor de ontwikkeling van het habitatype/leefgebied alsmede een uiteenzetting van de benodigde beheermaatregelen voor de duurzame instandhouding ervan. Dit is een belangrijk onderdeel van de motivering van het besluit.

Het compensatieplan is een onderdeel van de onderbouwing van het TB en wordt ook ter inzage gelegd. Het compensatieplan loopt met het TB mee in het toetsproces.

Daarnaast is het van belang dat de uitvoerbaarheid van het TB afdoende geborgd is. Zo dient in het compensatieplan aandacht geschonken te worden aan eventueel benodigde vergunningen voor het inrichten van de locatie (denk aan omgevingsvergunning archeologie etc.), van deze vergunning moet vooraf zeker zijn dat zij verleend kan worden.

Ook is het noodzakelijk dat er ten tijde van vaststelling van het TB overeenkomsten liggen waaruit blijkt dat RWS ook kan beschikken over de gronden voor compensatie en tevens het noodzakelijke toekomstige beheer geborgd is.



### 5.9.6 *Tijdigheid compensatie*

Het is van belang om tijdig (bij voorkeur z.s.m. na ondertekening TB) te starten met het inrichten van het gebied voor compensatie zodat de compenserende maatregelen het nodige effect sorteren voordat de (mogelijk) significant negatieve gevolgen intreden. Compensatie hoeft niet gereed te zijn op het moment van besluitvorming. Voor de motivering is het van belang aan te geven dat de compensatie weliswaar ontwikkeltijd kent maar de (mogelijke) aantasting pas in de toekomst en over een langere periode plaatsvindt.

Omdat het vaak enige tijd duurt voordat de gecompenseerde habitattypen kwalificeren (bijvoorbeeld 10 jaar), is het derhalve van belang om te motiveren dat:

- dat de grootste effecten als gevolg van het project pas in ..... verwacht worden;
- de projecteffecten die als significant zijn beoordeeld, relatief kleine toenames zijn op locaties waar evenwel de kritische depositiewaarden worden overschreden;
- de berekende toenames in stikstofdepositie in de "Passende beoordeling stikstofdepositie" vertaald zijn naar een mogelijke afname van het oppervlak van het desbetreffende habitatype in een periode van 30 jaar.

### 5.9.7 *Realisatie van een compensatiegebied dat groter is dan de compensatieopgave*

De berekende compensatieopgave voor het project is vaak vrij beperkt in omvang. Het kan vanwege praktische redenen gewenst zijn om een groter compensatiegebied te ontwikkelen. Dit is vaak kostenefficiënter of kan bijvoorbeeld gewenst zijn vanuit de terreinbeheerder/eigenaar. Geschikte compensatielocaties zijn echter schaars voor sommige gebiedstypes. Zorg er daarom voor dat, als het project een surplus realiseert, dit surplus beschikbaar blijft voor andere projecten. Let er hiervoor op dat in de passende beoordeling of in het compensatieplan geen gebruik wordt gemaakt van het surplus in de onderbouwing. Dus neem niet op dat de compensatie voldoende is omdat een veel groter gebied wordt gerealiseerd dan de berekende compensatieopgave. Zorg er daarnaast voor bij de contractering met de eigenaar van de compensatiegronden, dat het mogelijk is om het surplus in te zetten voor de compensatie voor andere projecten.

NB. dit surplus moet worden onderscheiden van de opgepluste compensatieopgave. Het surplus is ecologisch niet noodzakelijk voor de realisering van de compensatieopgave van het project en is dus 'over'.

### **5.10 Samenhang A-D en C:**

De 3 elementen van de ADC-toets moeten met elkaar in samenhang worden gezien. Dit volgt uit de Hofuitspraak Briels rechtsoverweging 36: 'Het onderzoek van eventuele dwingende redenen van groot openbaar belang en dat van het bestaan van minder schadelijke alternatieven vereisen immers dat deze belangen worden afgewogen tegen de aantasting van het gebied door het onderzochte plan of project.' Met andere woorden: hoe groter de aantasting, hoe zwaarder de motiveringsplicht voor de dwingende reden. Wat dit laatste betreft, is van belang dat RWS-projecten in veel gevallen leiden tot betrekkelijk kleine toenames van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden en derhalve ook leiden tot een geringe kwaliteitsafname.



## 6 Bijlagen

### 6.1 Bijlage A Rekenregels AERIUS

#### **AERIUS producten en samenhang**

AERIUS is het rekeninstrument voor het berekenen van stikstofdepositie. Er zijn verschillende AERIUS producten:

- **AERIUS Calculator:**  
Berekent de stikstofdepositie van projecten en andere handelingen op Natura 2000 gebieden. Hierbij kan het gaan om zowel uitbreiding van bestaande activiteiten als nieuwe initiatieven. De resultaten kunnen als een gml worden geëxporteerd tbv een ecologische beoordeling. Op korte termijn wordt het ook weer mogelijk om een pdf met rekenresultaten te exporteren.
- **AERIUS Connect:**  
Veel RWS-projecten zijn zo omvangrijk, dat deze niet kunnen worden ingevoerd of geïmporteerd via de gebruikersschil van AERIUS Calculator. Met AERIUS Connect kunnen invoerbestanden worden doorgerekend. Daarbij wordt gebruik gemaakt van hetzelfde rekenhart als in AERIUS Calculator, er zit dus geen verschil in het resultaat. Onderdeel van Connect is ook het informatiemodel IMAER dat het formaat van de uitgewisselde data beschrijft.
- **AERIUS Scenario:**  
AERIUS Scenario maakt het mogelijk om grote bestanden met invoergegevens, die te groot zijn voor AERIUS Calculator, te bekijken. Ook kunnen GML's met rekenresultaten in Scenario worden bekeken. Via de gebruikersschil van Scenario is het verder mogelijk om berekeningen aan te zetten in Connect, en de voortgang en resultaten te visualiseren in Scenario. Ten slotte kunnen in de kaartviewer wegbronnen geselecteerd worden om snel de emissie eigenschappen te kunnen controleren.

#### **AERIUS verdiepend**

*Factsheets / Handboek AERIUS Calculator*

Op <http://www.aerius.nl/nl/factsheets> zijn de factsheets van AERIUS opgenomen. De factsheets geven een technisch inhoudelijke beschrijving van de verschillende AERIUS producten. Er zijn verschillende typen factsheets:

- **Algemeen**  
Deze factsheets beschrijven op hoofdlijnen de uitgangspunten en de werking van het AERIUS product.
- **Methodiek**  
Deze factsheets beschrijven in detail de berekeningen en bewerkingen die AERIUS uitvoert op basis van de ingevoerde brongegevens.
- **Data**  
Deze factsheets beschrijven de oorsprong en de karakteristieken van de gegevens in de AERIUS database en de specifieke brongegevens die door derden zijn aangeleverd.

In de factsheets is aangegeven op welke wijze AERIUS functioneert. Voor IenW zijn in het bijzonder de factsheets met betrekking tot de volgende onderwerpen van belang:

- Wegverkeer en HWN
- Binnenvaart en zeescheepvaart
- Mobiele werktuigen

#### *Modellen verspreidingsberekeningen*

AERIUS Calculator berekent de concentratiebijdrage van het wegverkeer met een implementatie van Standaardrekenmethode 2 (SRM2) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Bij de omzetting van concentraties naar deposities wordt gebruik gemaakt van met OPS afgeleide waarden voor brondepletie en effectieve droge depositiesnelheid. Voor alle overige typen bronnen wordt de depositiebijdrage uitgerekend met het rekenmodel OPS van het RIVM.

#### *Wegverkeer*

Minimale invoergegevens voor een berekening van wegverkeer met AERIUS zijn gegevens over de intensiteiten van het wegverkeer (lichte voertuigen, middelzware voertuigen, zware voertuigen en eventueel bussen), maximum snelheid en de mate van stagnatie. Jaarlijks worden emissiefactoren NO<sub>x</sub> en NO<sub>2</sub> voor het wegverkeer vastgesteld door de Minister van IenW (medio maart) en worden emissiefactoren NH<sub>3</sub> gepubliceerd door het RIVM.

In beginsel worden de laatst bekende emissiefactoren in AERIUS verwerkt zodra er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar wordt gesteld. In de bijbehorende factsheets is aangegeven welke emissiefactoren worden gehanteerd in de AERIUS-versie die op dat moment openbaar is.

Berekeningen voor wegverkeer kunnen op verschillende wijzen met AERIUS worden uitgevoerd:

- Handmatige invoer gegevens in gebruikersschil van AERIUS Calculator
- Importeren invoerbestanden (csv of GML) in AERIUS Calculator
- Importeren invoerbestanden (csv of GML) via AERIUS Connect
- Importeren invoerbestanden (csv of GML) via AERRIUS Scenario en Connect

Bij een handmatige invoer kunnen geen gegevens worden meegegeven over de weghoogte of de aanwezigheid van afschermende constructies. Calculator gaat bij handmatige invoer standaard uit van een weghoogte van 0 meter en een situatie zonder schermen (worst case). Bij importeren van bestanden kunnen wel gegevens over de weghoogte en afschermende constructies worden meegegeven. Let op: Voor grote HWN-projecten (waarbij sprake is van een groot aantal wegsegmenten, verhoogde of verlaagde wegligging en/of schermen) is het raadzaam om de gegevens niet handmatig in te voeren.

Op dit moment kunnen bestanden uit de NSL-Monitoringstool eenvoudig in AERIUS worden ingelezen (.csv bestanden). Daarbij kan de volgende werkwijze worden aangehouden:

- Gebruik een bestaand segmentenbestand uit de NSL-Monitoringstool (te downloaden als shapefile) en pas de wegligging en weg- en omgevingskenmerken indien nodig aan op basis van de projectspecifieke situatie. Koppel vervolgens de verrijkte verkeersgegevens aan het bestand. Houd er hierbij rekening mee dat niet het compacte formaat gehanteerd moet worden, maar het uitgebreide. Er kan ook gestart worden met een leeg bestand, dit moet echter wel voldoen aan de eisen die gesteld worden aan het bestandsformaat voor de NSL-Monitoringstool en -Rekentool<sup>63</sup>.
- Start een berekening voor het netwerk met de NSL-Rekentool. Dan wordt gecontroleerd of het bestand correct is en worden eventuele data- en/of formaatfouten doorgegeven. Na correctie van eventuele fouten wordt er een .csv-bestand gegenereerd<sup>64</sup>.
- Importeer het .csv-bestand in AERIUS Calculator of AERIUS Connect<sup>65</sup>.

#### Opmerking

Op dit moment worden berekeningen doorgaans uitgevoerd door het direct inlezen van .csv bestanden in AERIUS Connect, dan wel (bij kleinere projecten) in AERIUS Calculator. De verwachting is dat te zijner tijd .csv bestanden mogelijk niet meer zijn in te lezen. In dat geval zal een .csv bestand afkomstig uit de NSL rekentool door de gebruiker zelf omgezet dienen te worden naar GML invoerbestand. Dit is in 2019 nog niet aan de orde.

#### *Scheepvaart*

Bij het bepalen van de omvang van de scheepvaartemissies wordt onderscheid gemaakt in:

1. Zeescheepvaart
  - Aanlegplaats (inclusief routes van naar de aanlegplaats)
  - Binnengaatse vaarroute
  - Buitengaatse vaarroute (varen op zee)
2. Binnenvaart
  - Aanlegplaats (inclusief routes van naar de aanlegplaats)
  - Vaarroute

---

<sup>63</sup> Zie <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtqualiteit/slag/monitoren-nsi/handleiding/monitoringstool/bestanden/> voor een toelichting

<sup>64</sup> Let op: voer controle uit bij conversie (i.v.m. fouten Monitoringstool) omdat de ervaring heeft geleerd dat de conversie niet altijd goed gaat en niet alle wegvakken worden overgenomen.

<sup>65</sup> Hoewel het niet wordt aangegeven op de factsheet (<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/connect-api-handleiding/01-09-2017>) is het mogelijk een CSV aan te bieden via AERIUS Connect. Het dataType dient dan CSV te zijn en het bestand mag niet base64-geëncodeerd worden. Op termijn zal de ondersteuning voor alle andere bestandsformaten anders dan het officiële IMAER (NEN3610) afgebouwd worden. De planning hiervoor is nog niet bekend.

De invoerbestanden dienen bijvoorbeeld gegevens te bevatten over de locaties van de aanlegplaatsen en routes, de aantallen schepen of vaarbewegingen, het type schepen, de ladingstoestand en het type vaarweg (CEMT klasse). AERIUS berekent de depositiebijdrage aan de hand van vastgestelde emissiefactoren (afhankelijk van o.a. scheepstype, vaarwegtype, ladingstoestand) en bronkenmerken (o.a. emissiehoogte en warmte-inhoud).

#### *Mobiele werktuigen*

Mobiele werktuigen zijn voertuigen die in beginsel geen gebruik maken van de openbare weg en bijvoorbeeld worden ingezet bij bouwprojecten. Voorbeelden van mobiele werktuigen zijn graafmachines, bulldozers en tractoren.

De emissies van mobiele werktuigen zijn afhankelijk van de Europese emissienormen die van toepassing zijn op het desbetreffende mobiele werktuig (uitgedrukt in verschillende stageklassen).

Indien voor een mobiel werktuig met een dieselmotor de stageklasse bekend is, kan de gebruiker het jaarlijkse dieselverbruik per stageklasse invoeren. AERIUS berekent vervolgens de emissies van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) op basis van generieke gegevens over de NO<sub>x</sub> emissie per liter brandstof per stageklasse.

Indien de stageklasse onbekend is, of wanneer het mobiele werktuig buiten de categorieën met stageklassen valt die in AERIUS zijn opgenomen, kan een gebruiker in AERIUS zelf de totale emissies NO<sub>x</sub> van het desbetreffende mobiele werktuig invoeren, of deze berekenen aan de hand van kenmerken van het mobiele werktuig, zoals het vermogen en het aantal draaiuren.

#### *Importeren en exporteren bestanden*

AERIUS kan diverse bestandstypen inlezen met gegevens over emissiebronnen en rekenpunten. De importfunctie van AERIUS kan onder meer de volgende bestandstypen inlezen:

- GML-bestanden (.gml), bijvoorbeeld zoals gecreëerd door de GML exportfunctie van AERIUS
- PDF-bestanden (.pdf), gecreëerd door de pdf exportfunctie van AERIUS
- ZIP-bestanden (.zip), die één of twee van de voorgaande bestanden gecomprimeerd bevatten
- CSV-bestanden, in het dataformaat van de NSL-Monitoringstool (formeel niet ondersteund)

AERIUS exporteert gegevens op dit moment alleen als een GML bestand (bronnen, rekenpunten en/of resultaten). De mogelijkheid om een PDF te genereren met resultaten zal op korte termijn weer mogelijk worden gemaakt.

AERIUS werkt met IMAER: InformatieModel AERIUS. IMAER is een toepassing van Basismodel Geo-Informatie (NEN 3610) voor het beleidsveld van stikstofdepositieberekeningen. In IMAER wordt, zoals ook bij NEN3610, voor het uitwisselingsformaat van bestanden (het technische formaat voor uitwisseling) gerefereerd aan GML.



## 6.2 Bijlage B Voorbeeld uitgangspunten aanlegfase HWN project

De emissies welke worden veroorzaakt in de aanlegfase zijn tijdens een planuitwerking nog moeilijk te bepalen. Als er geen specifieke gegevens beschikbaar zijn, dan kan gebruik worden gemaakt van beschikbare cijfers voor de opbouw van verkeersmaatregelen (aanvoer lichtmasten, mobiele rijstrooksignalering, etc.) en het vervangen, uitbreiden en/of aanbrengen van een nieuwe onderlaag en/of bovenlaag van asfalt. De in deze bijlage beschreven kentallen en bijbehorende beschrijving zijn toegepast in de Tracébesluiten van de A27 Houten-Hooipolder en N35 Nijverdal-Wierden.

Let op: **onderstaande voorbeelden zijn puur bedoeld ter illustratie en niet bedoeld als generiek toepasbaar uitgangspunt.**

### Aan- en afvoerroutes aanlegfase

De aan- en afvoerroutes in de aanlegfase van een project worden op de volgende wijze beschouwd. In een ecologische beoordeling voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, Tracébesluit of ruimtelijk plan voor een RWS aanleg- of onderhoudsproject worden in beginsel alleen de transportbewegingen meegenomen op de projectlocatie zelf en tot aan het (bestaande) doorgaande wegennet. Transportbewegingen op grotere afstand kunnen buiten beschouwing blijven, bijvoorbeeld als gemotiveerd kan worden dat deze op die wegen zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Met het doorgaande wegennet worden stadsontsluitingswegen, gebiedsontsluitingswegen, autowegen en autosnelwegen bedoeld. Het transport in de aanlegfase op bouwwegen, erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) en wijkontsluitingswegen dient dus wél in beeld te worden gebracht.

### Extra asfalt aanleggen

In onderstaande tabellen zijn de indicatieve emissies voor de aanlegfase uitgewerkt voor een weglengte van 800 m. Tabel B1 betreft een indicatieve worstcase weergave van de aanlegfase van de A27. Tabel B2 en B3 betreffen de N35.

Werkzaamheid	Materieel	Aantallen per 800m lengte voor 2 rijstroken	Uren voertuig of werktuig in gebruik (draaiende motor) per 800m lengte	Vermogen [kW]	Deellast [%]	Emissiefactor NOx [g/kWu]	Emissie NOx [kg]	
		Bron: RWS	Bron: RWS					
Opbouw	Bestelwagen	2	4	100	30	0.28	0.07	
	Botsabsorber /zware vrachtwagen	1	4	350	30	2	0.84	
	Mobiele rijstrook sign./middelzware vrachtwagen	2	1	250	30	2	0.30	
	Aggegaat voor mobiele rijstrook signalering	2	58	20	30	6.2	4.32	
	Actiewagens	2	58	100	30	0.28	0.97	
	Vrachtwagens voor aan- en afvoer van lichtmasten	1	8	250	30	2	1.20	
	Aggregaat voor lichtmasten	1	24	20	30	6.2	0.89	
Asfalt aanbrengen	Frees groot	2	6	400	60	3.1	8.93	
	Frees klein	1	4	100	60	3.1	0.74	
	Zware vrachtwagen tbv frees	2	2	350	30	2	0.84	
	Middelzware vrachtwagen met knijpkraantje	1	6	250	30	2	0.90	
	Asfalt afwerkinstallatie	2	14	150	55	3.6	8.32	
	Wals	4	14	70	40	3.6	5.64	
	Kleefwagen/middelzware vrachtwagen	1	8	250	30	2	1.20	
	Dieplader/zware vrachtwagen	4	2	350	30	2	1.68	
Afvoer bovenlaag	Zware vrachtwagens	42	0.5	350	40	2	5.88	
Aanvoer bovenlaag	Zware vrachtwagens	42	0.5	350	40	2	5.88	
Aanvoer onderlaag	Zware vrachtwagens	48	0.5	350	40	2	6.72	
Schoonmaken	Veegzuigwagen	1	11	180	40	2	1.58	
	Splitstrooier/tractor	1	14	100	40	3.2	1.79	
	Wegdekreiniger/zware vrachtwagen	1	11	350	60	2	4.62	
Markering	Zware vrachtwagen met stookketel	1	6	350	30	2	1.26	
	Markeringsvoertuig	1	6	250	30	2	0.90	
	Busje	1	4	100	30	0.28	0.03	
Overig	Watertankwagen	1	1	350	30	2	0.21	
	Busje verzorging	1	8	100	30	0.28	0.07	
	Mobiele kraan voor schoonschrappen	1	14	100	50	3.6	2.52	
	Aggregaat voor keet	1	58	5	30	6.2	0.54	
							Totaal / 800m	68.85
							Totaal / 800 m voor 2 & 4 stroken & 2 spits-/vluchtstroken	223.76
Werkzaamheid	Materieel	m3 grond	aantal uur inzet graafmachine	Vermogen [kW]	Deellast [%]	Emissiefactor NOx [g/kWu]	Emissie NOx [kg]	
Grondverzet plantracé	Graafmachine (500m3/uur)	12000	24	200	60	2.9	8.4	

Tabel B1 Indicatieve emissies gedurende aanlegfase A27 HH

In één richting van twee rijbanen en een vluchtstrook wordt uitgebreid naar een situatie van vier rijbanen en een vluchtstrook<sup>66</sup>, inclusief asfaltvernieuwing voor alle bestaande rijstroken, ook die voor de andere rijrichting (2 rijstroken en een vluchtstrook). De totale emissie voor een wegvaklengte van 800 m bedraagt in dit geval 223,76 kg NOx. Er is uitgegaan van de inzet van EURO V vrachtwagens en STAGE klasse IIIb mobiele werktuigen<sup>67</sup>. Dit zijn werktuigen met motoren die geproduceerd zijn in 2011 tot 2014. Wanneer uitgegaan zou worden van STAGE klasse IV mobiele werktuigen (bouwjaar 2015 of later) zouden de emissies voor de mobiele werktuigen ongeveer een factor 10 lager uitkomen. De gekozen STAGE klasse IIIb is daarmee een worst-case uitgangspunt.

Daarnaast zijn er emissies te verwachten door grondverzet voor de nieuw aan te leggen rijstroken. Per 100 m weglengte bij 10 m breedte (2 rijstroken, ruim genomen) is sprake van circa 1500 m<sup>3</sup> grondverzet. Een mobiele graafmachine verzet ongeveer 500 m<sup>3</sup> grond per uur, waardoor per 100 m weglengte 3 uur een graafmachine nodig is. De mobiele graafmachine (uitgaande van 200 kW en STAGE klasse IIIb (emissiefactoren en kenmerken conform AERIUS Calculator) en 24 draaiuren per 800 m) emitteert deze circa 8,4 kg NOx. In totaal bedraagt de te verwachten emissie bij de aanleg van 800 m wegvaklengte in beide rijrichtingen daarmee 223,8 + 8,4 = 232,2 kg NOx. De aan- en afvoerbewegingen van vrachtwagens over de openbare weg zijn, zoals ook hierboven uitgelegd, buiten beschouwing gelaten. Deze maken in dit geval deel uit van het heersend verkeersbeeld.

Werzaamheid	Materieel	Uren voertuig of werktuig in gebruik		Vermogen [kW]	Deellast [%]	TAF factor	Emissiefactor NOx [g/kWu]	Emissie NOx [kg]
		Aantallen per 800m lengte	(draaiende motor) per 800m lengte					
Asfalt aanbrengen	Aanbrengen menggranulaat (20m3 per vrachtwagen)	20	0.5	350	40	1	2	2.80
	Aanbrengen asfalt (20m3 per vrachtwagen)	19	0.5	350	40	1	2	2.66
	Frees groot	2	6	400	60	0.95	3.1	8.48
	Frees klein	1	4	100	60	0.95	3.1	0.71
	Zware vrachtwagen tbv frees	2	2	350	30	1	2	0.84
	Middelzware vrachtwagen met knijpkraantje	1	6	250	30	1	2	0.90
	Asfaltspreidmachine	2	14	150	55	1.10	3.3	8.39
	Wals	4	14	70	40	1.10	3.9	6.73
	Kleefwagen/middelzware vrachtwagen	1	8	250	30	1	2	1.20
	Dieplader/zware vrachtwagen	4	2	350	30	1	2	1.68
Schoonmaken	Veegzuigwagen	1	11	180	40	1	2	1.58
	Splitstrooier/tractor	1	14	100	40	0.98	3.8	2.09
	Wegdekreiniger/zware vrachtwagen	1	11	350	60	1	2	4.62
Markering	Zware vrachtwagen met stookketel	1	6	350	30	1	2	1.26
	Markeringsvoertuig	1	6	250	30	1	2	0.90
	Busje	1	4	100	30	1	0.28	0.03
Overig	Watertankwagen	1	1	350	30	1	2	0.21
	Busje verzorging	1	8	100	30	1	0.28	0.07
	Aggregaat voor keet	1	58	5	30	1.10	6.2	0.59
							Totaal / 800m	45.73
							Totaal / km	57.17

Tabel B2 Indicatieve emissies gedurende aanlegfase N35 NW exl grondverzet

Werzaamheid	Materieel	aantal	gereden afstand (km)	emissiefactor NOx [g/km]	Emissie NOx [kg]
Vrachtwagenbewegingen plantracé	zware vrachtwagen	53066	1.00	5.06	268.5
Vrachtwagenbewegingen ecoduct	zware vrachtwagen	14119	1.00	5.06	71.4

Werzaamheid	Materieel	m3 grond	aantal uur inzet graafmachine	Vermogen [kW]	Deellast [%]	TAF factor	Emissiefactor NOx [g/kWu]	Emissie NOx [kg]
Grondverzet plantracé	Graafmachine (500m3/uur)	1061248	2122	200	60	0.87	2.9	642.6
Grondverzet ecoduct	Graafmachine (500m3/uur)	282380	565	200	60	0.87	2.9	171.0

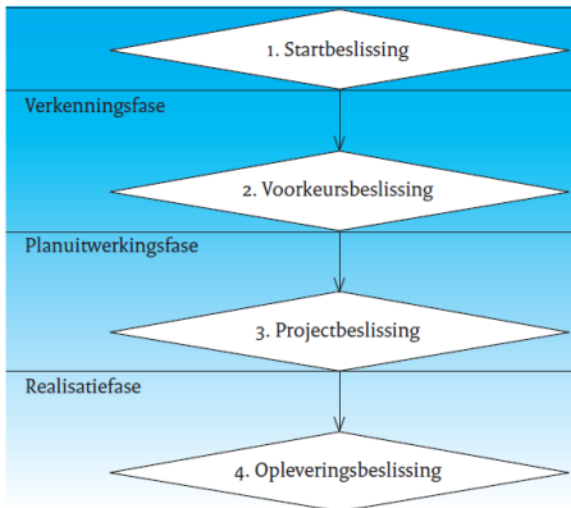
Tabel B3 Indicatieve emissies grondverzet gedurende aanlegfase N35 NW

<sup>67</sup> Bron emissiefactoren en deellasten voor de mobiele werktuigen: AERIUS versie 2016L. Bron emissiefactoren vrachtwagens: [www.dieselnet.com](http://www.dieselnet.com).

### 6.3 Bijlage C MIRT proces

De MIRT Spelregels schetsen het proces dat een MIRT opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Er worden vier beslismomenten onderscheiden, te weten startbeslissing, voorkeursbeslissing, projectbeslissing en opleveringsbeslissing. In onderstaande figuur zijn de fasen en de beslissingen schematisch weergegeven.

**Figuur MIRT proces**



In de verkenningfase worden achtereenvolgens de startfase, de analytische fase, de beoordelingsfase en besluitvorming doorlopen:

- In de *startfase* wordt gekomen tot een beschrijving van de projectopgave, de reikwijdte van de oplossingsrichtingen en de voorgenomen aanpak. Daarbij vindt nog geen inhoudelijke beoordeling van milieueffecten plaats, wel wordt beoordeeld welke milieuaspecten relevant zijn en op welke wijze deze beschouwd moeten gaan worden.
- In de *analytische fase* (zeef 1) worden oplossingsrichtingen gegenereerd en kwalitatief beoordeeld, waarbij participatie van maatschappelijke partijen en publiek plaatsvindt. De fase wordt afgerond met een bestuurlijke afgestemde keuze voor een 'top 3' van kansrijke oplossingsrichtingen.
- In de *beoordelingsfase* (zeef 2) vindt de verdere analyse van kansrijke alternatieven plaats op basis van instrumenten als plan-m.e.r, GES en kosten/batenanalyse. Maatschappelijke partijen en publiek participeren en er vindt afstemming plaats met en door bestuurders.
- De verkenningfase wordt afgesloten met de *besluitvormingsfase*, waarin wordt gekomen tot een keuze voor één voorkeursalternatief (de voorkeursbeslissing).

De planuitwerkingsfase is de tweede fase in het MIRT. In deze fase wordt de voorkeursbeslissing uit de verkenningfase verder uitgewerkt om te komen tot een projectbeslissing. In de planuitwerkingsfase wordt één alternatief beschouwd, het projectalternatief. Daarbij is het mogelijk dat verschillende inrichtingsvarianten beschouwd worden. Het uitwerken van varianten is optioneel en de varianten moeten binnen de ruimtelijke begrenzing en bandbreedte van de voorkeursbeslissing vallen.

De projectbeslissing in de planuitwerkingsfase is gekoppeld aan een bestuurrechtelijk besluit. Voor projecten van IenW is het bestuursrechtelijk besluit in de meeste gevallen een Tracébesluit op basis van de Tracéwet, maar het kan ook een ruimtelijk plan op basis van de Wro zijn of een omgevingsvergunning op basis van de Wabo.

#### *MIRT Onderzoek*

In 2009 is het begrip MIRT Onderzoek geïntroduceerd. Er worden twee typen MIRT Onderzoek onderscheiden. Een MIRT Onderzoek kan betrekking hebben op ruimtelijke opgaven/ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Daarnaast kan een MIRT Onderzoek betrekking hebben op reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten. Belangrijk is dat de uitkomst van een MIRT Onderzoek, in



tegenstelling tot een MIRT Verkenning, niet leidt tot een besluit over een mogelijke rijksinvestering. Een MIRT Onderzoek is géén pre-verkenning. Onderzoek naar stikstofdepositie speelt een ondergeschikte rol in een MIRT Onderzoek Voor de werkwijze van het onderzoek naar stikstofdepositie in een MIRT Onderzoek kan aangesloten worden bij de werkwijze in zeef 1 van de verkenningsfase.

#### 6.4 Bijlage D Achtergrondinformatie m.e.r.- (beoordelings)plicht

Het bepalen of een project m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, behoort niet tot de scope van dit kader. Er wordt vanuit gegaan dat een specialist vanuit het project te horen krijgt of er sprake is van m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Als achtergrondinfo wordt onderstaand kort een beeld geschetst over wanneer een project m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de Werkwijzer Aanleg.

Voor het bepalen of er een project m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, zijn er twee 'aanvliegroutes':

1. Toetsing aan het Besluit m.e.r.. Hiermee wordt getoetst of het plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er 3 mogelijkheden:
  - a. Het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig.  
Voor wegen is dit bijvoorbeeld het geval bij:
    - De aanleg van een autosnelweg of autoweg<sup>68</sup>;
    - De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.
  - b. Het plan of besluit bevat activiteiten uit 'kolom 1', en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in 'kolom 2 gevallen', van onderdeel D. Een besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan als bedoeld in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-) m.e.r.-plicht.  
Voor wegen is dit bijvoorbeeld het geval bij:
    - De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer;
    - De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg, In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.
  - c. Het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit 'kolom 1', maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in 'kolom 2 gevallen', van onderdeel D: in overleg tussen de initiatiefnemer en het bevoegd gezag dient beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd.
2. Plannen die op grond van een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht zijn en waarvoor in het kader van de Wet natuurbescherming een passende beoordeling nodig is om te bepalen of het project significant negatieve gevolgen heeft voor Natura 2000 gebieden, zijn m.e.r.-plichtig.

---

<sup>68</sup> Uit de Europese rechtspraak volgt dat onder het begrip "aanleg" niet alleen de realisatie van een nieuwe auto(snel)weg wordt verstaan. Het gaat eveneens om een wijziging of uitbreiding die qua omvang en modaliteit gelijk te stellen is met aanleg. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat Categorie C 1.2 uit het Besluit m.e.r. ruim uitgelegd moet worden. In praktijk worden de volgende activiteiten voortaan aangeduid als activiteiten die vallen onder Categorie C 1.2 van het Besluit m.e.r.: de aanleg van een auto(snel)weg, of een wijziging, uitbreiding, verbreding of verlegging waardoor de weg 2 rijstroken of meer per rijrichting krijgt over een lengte van 10 km of meer. Voor wegprojecten die deze activiteiten betreffen geldt een project-m.e.r.-plicht i.r.t. het Tracébesluit.

## 6.5 Bijlage E Definitie beheer en onderhoud

“Beheer en onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de functie en het prestatieniveau dat aan die functie gesteld wordt van het te beheren/onderhouden object, zoals ontworpen en aangelegd, tijdens de levensduur te behouden.”

### **Verdere uitwerking beheer en onderhoud**

Bij beheer en onderhoud gaat het om behoud van de functie van het te beheren/onderhouden object. Het gaat daarbij om infrastructurele werken, gebouwen (en bijbehorende ruimten) en openbare ruimten zoals openbaar groen. Onder ‘object’ kan in dit geval bijvoorbeeld worden verstaan: (spoor)wegen, vaarwegen, werken ten behoeve van de waterveiligheid en waterhuishouding (zoals waterkeringen, wateren, gemalen, sluizen en bruggen), woningen, kantoren en andere gebouwen, parken, sportterreinen, start- en landingsbanen en radar- en vluchtgeleidingssystemen, maar ook kabels en leidingen (bijvoorbeeld van nutsbedrijven en netbeheerders), werktuigbouwkundige installaties, elektrotechnische installatie, hard- en software, data en riolering. Met andere woorden:

- Een weg (het object) heeft de functie om verkeer af te wikkelen;
- Bij gebouwen (objecten) is sprake van één of meer functies, zoals een bedrijfs- of woonfunctie;
- Bij openbaar groen (object) is sprake van een recreatie- of natuurfunctie.
- Etc.

Uit onder meer de Waterwet en Waterschapswet volgt dat er voor waterstaatkundige werken een legger moet worden vastgesteld waarin onder andere de onderhoudsverplichtingen zijn vastgelegd. Het genoemde onderhoud is noodzakelijk om de functie van de in de legger genoemde waterstaatkundige werken (objecten) te behouden. In bijvoorbeeld de Legger rijkswaterstaatswerken en de leggers van waterschappen zijn onder andere wateren, vaarwegen, waterbouwkundige werken, stroomgeleidingswerken, oevers en regionale waterkeringen omschreven en staat waar en waarvoor een zorg- en/of onderhoudsplicht geldt. Hieruit volgt de taak om de feitelijke situatie in overeenstemming te brengen met de eisen uit de legger en hiervoor is beheer en onderhoud noodzakelijk. Voor andere dan waterstaatkundige werken is er meestal ook een regulier onderhoudsplan opgesteld. Zo’n plan is meestal niet beperkt tot geplande onderhoudswerkzaamheden, maar voorziet ook in calamiteiten, bijv. een gat in het wegdek dat met spoed gerepareerd moet worden.

### *Toelichting op de levensduur*

De levensduur of levenscyclus van een object bestaat uit de volgende stadia: aanleg/realisatie, beheer en onderhoud, sloop, vervanging en renovatie. Onder levensduur wordt zowel de economische als technische levensduur verstaan.

De totale technische levensduur van een object kan 80 of 100 jaar<sup>69</sup> (voor de civiele constructie) zijn: binnen die periode moeten er echter wel onderdelen periodiek vervangen worden zoals de werktuigbouwkundige aandrijfinstallaties, elektromotoren, pompen en besturings- en bedieningssystemen. De vervanging van onderdelen van een object wordt aangemerkt als beheer en onderhoud.

### **Activiteiten die niet als BenO worden gezien:**

- Realisatie van nieuwe infrastructurele werken, gebouwen en openbare ruimten waardoor een nieuwe levenscyclus start.
- Wijziging van bestaande infrastructurele werken, gebouwen en openbare ruimten waardoor de functie wijzigt en/of de capaciteit wordt vergroot. Voorbeeld: een vluchtstrook wordt een rijstrook zonder dat er extra asfalt nodig is.
- Renovatie van bestaande infrastructurele werken, gebouwen en openbare ruimten waarmee de oorspronkelijk vastgestelde (technische) levensduur wordt verlengd. Onder renovatie wordt het vernieuwen en moderniseren van de objecten beschouwd.
- Vervanging van bestaande infrastructurele werken, gebouwen en openbare ruimten met start van een nieuwe levenscyclus, zonder functiewijziging.

### **Voorbeelden ter verduidelijking**

<sup>69</sup> Er zijn ook objecten die geen beperking van de (technische) levensduur kennen, zoals watergangen, maar wel voortdurend onderhoud behoeven.



<b>Voorbeelden uit de praktijk</b>	<b>BenO?</b>	<b>Toelichting</b>
Aanpassen spitsstrook A1 naar een permanente rijstrook	Geen BenO	De capaciteit wordt hierdoor uitgebreid en daarmee is er geen sprake van BenO.
Het vervangen van een bestaand hekwerk langs het spoor en/of het plaatsen van een nieuw hekwerk	BenO	Het vervangen van een bestaand hekwerk of het plaatsen van een nieuw hekwerk is nodig om de veiligheid op en rond het spoor te garanderen en daarmee de functie van de spoorweg te behouden.
Vervangen van een bestaand geluidscherm langs een (spoor)weg	BenO	Het bestaande scherm is in de regel gerealiseerd om, na aanleg van de nieuwe (spoor)weg of aanpassing van de bestaande (spoor)weg, te voldoen aan de wettelijke geluidnormen. Het vervangen van een bestaand scherm is nodig om aan de normen te blijven voldoen en daarmee kan de functie van de weg (afwikkelen van verkeer) behouden blijven. Het (1-op-1) vervangen van een bestaand geluidscherm door een nieuw scherm met dezelfde hoogte en eigenschappen, kan als BenO worden aangemerkt. Als het bestaande scherm wordt vervangen door een scherm dat hoger is, dan is geen sprake van BenO.
Realiseren van een nieuw geluidscherm om de geluidbelasting op de woningen te verminderen, zonder dat de (spoor)weg wordt aangepast	Geen BenO	Het realiseren van een nieuw scherm is niet nodig om de functie van de bestaande weg te behouden. Hierdoor kan het niet als BenO worden aangemerkt.
Vervangen ZOAB door dubbellaags ZOAB	BenO	Het vervangen van ZOAB door 2LZOAB heeft geen invloed op de functie of capaciteit van de weg.
Bestorten van ontgrondingskuilen bij keringen	BenO	De ontgrondingskuilen ontstaan door de werking van het water bij de kering; het bestorten zorgt ervoor dat de kering zijn functie kan behouden.
Kappen van bomen	BenO	Als het kappen van bomen nodig is om de functie van de (vaar)weg te behouden (bijvoorbeeld omdat dit nodig is vanwege veiligheid of overhangen een belemmering voor het verkeer oplevert), dan wordt dit aangemerkt als BenO.
Aanleg van een fietstunnel en viaduct	Geen BenO	Realisatie nieuwe infrastructurele werken.
Stabiliseren van het talud door herprofilering	BenO	Het stabiliseren van de (spoor)baan is nodig om het veiligheidsniveau van de bestaande (spoor)baan te behouden.
Maaien en baggeren van sloten, drainage en vervangen van duikers	BenO	Een goede waterhuishouding is nodig om het veiligheidsniveau van het land en al haar functies te beschermen en stabiel te houden.
Na-isoleren van bestaande woningen	Geen BenO	Het na-isoleren van woningen kan niet worden gezien als BenO, omdat de woning wezenlijk wordt veranderd en de aanpassing aan de woning gezien moet worden als renovatie.
Het repareren van een beschadiging van een gebouw als gevolg van een incident	BenO	Herstel is nodig om het gebouw (veilig) te kunnen blijven gebruiken voor zijn functie.
Preventief onderhoud aan de installaties van een bestaand (kantoor)gebouw	BenO	Nodig voor het functioneren en het behoud van het gebouw.
Vervanging van de verlichting of de luchtbehandelingsinstallatie van een bestaand gebouw	BenO	Binnen de levenscyclus van een gebouw is periodiek vervanging van deze onderdelen aan de orde om het gebouw te kunnen blijven gebruiken voor zijn functie.
Schoonmaken van onderdelen van een gevel van een bestaand gebouw en van het verblijfsgebied om de gebouwen	BenO	Deze activiteiten zijn nodig voor behoud en veilig gebruik van het gebouw en het bijbehorende verblijfsgebied.
Vervanging van een of meer bestaande gebouwen door een nieuw gebouw	Geen BenO	Door de realisatie van nieuwe gebouwen begint een nieuwe levenscyclus. Daarom wordt dit niet aangemerkt als BenO.
Herstel van de terreininrichting op een oefenterrein van bijvoorbeeld defensie	BenO	Herstel is nodig om de bestaande functie van het terrein te behouden.

Voorbeelden uit de praktijk	BenO?	Toelichting
Maaien, begrazen, repareren steenbezettingen en/of op hoogte (=leggermaten) houden van waterkeringen	BenO	De bekleding van de waterkering heeft onderhoud nodig om bij hoogwater te kunnen functioneren. Daarom wordt dit aangemerkt als BenO.
Vervangen van een bestaande asbestcementleidingen	Geen BenO	Het actief vervangen van bestaande asbestcementleidingen is niet nodig om de functie van de leiding (het doorvoeren van water) te behouden en wordt daarom niet als BenO gezien. Als een bestaande asbestcementleiding kapot is, dan kan het repareren/deels vervangen van deze leiding door een nieuwe leiding wel als BenO worden gezien.
Controleren en smeren van de draaiende mechanische en hydraulische onderdelen van een windturbine	BenO	Deze activiteiten zijn nodig om de windturbine te kunnen blijven gebruiken (en daarmee de functie te behouden).
Vervangen van bestaande bovengrondse hoogspanningslijnen door ondergronds gelegen hoogspanningslijnen	Geen BenO	Door het ondergronds realiseren van de hoogspanningslijn begint een nieuwe levenscyclus. Daarom wordt dit niet aangemerkt als BenO.

### Activiteiten die gezien worden als beheer en onderhoud

Onderstaand is een overzicht gegeven van de activiteiten die als beheer en onderhoud worden gezien. Het gaat uitdrukkelijk om voorbeelden, de lijst is niet uitputtend:

- vervangen en herstellen van het wegdek, zoals:
  - o vervangen van asfalt;
  - o aanbrengen van een nieuwe onderlaag (op de oude onderlaag);
  - o herstellen van asfalt(schades);
  - o frezen van dek- en tussenlagen;
  - o aanbrengen van markering;
- onderhoud aan overige wegen, paden en verhardingen;
- repareren/stellen/vernieuwen van een geleiderail;
- reiniging en plaatsen van bebording/bewegwijzering;
- opbouw van verkeersmaatregelen ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden;
- verwijderen graffiti en het schoonmaken/herstellen van geluidschermen;
- verlichtingsonderhoud (vervangen lampen/armaturen);
- onderhouden, herstellen en vernieuwen van meubilair, hekwerken, toiletunits op verzorgingsplaatsen, steigers, markeringen, meetopstellingen, palen en het opruimen/afvoeren van (zwerf)afval (zowel bij wegen, vaarwegen als spoorwegen);
- reiniging van riool (HWA), leegzuigen van kolken en schoonvegen van goten;
- het inspecteren, monitoren, testen en opstellen van toestandsrapportages;
- gladheidsbestrijding op de weg, ijsbestrijding op de vaarweg en gladheidsbestrijding op het airside gedeelte van een luchthaven;
- aan- of afvoer van materieel en materialen met schepen en motorvoertuigen van en naar de onderhoudslocatie, alsmede het verspreiden van de vrijkomende baggerspecie op vastgestelde verspreidingslocaties;
- onderhouden en herstellen van bouw- en kunstwerken zoals sluizen, duikers, pompinstallaties, overige installaties en (fauna-)tunnels, zoals:
  - o beton herstel;
  - o conserveren stalen delen;
  - o repareren/vervangen voegovergangen;
  - o herstellen talud;
  - o onderhoud tunneltechnische installaties (TTI);
  - o aanbrengen van nieuwe beplating;
  - o onderhouden bewegingswerken;
  - o herstel matrixsignaalgevers;
  - o herstel wegkantstations;
  - o herstel en onderhoud verkeerregelinstanties/toeritdoseerinstallaties;
  - o vervangen van verlichting in tunnels door LED-verlichting;
- onderhouden van gebouwen zoals (herstel)werkzaamheden aan gevels of het dak en schilderwerkzaamheden;
- schoonmaken en verven van hoogspanningsmasten en het vervangen van isolatorkettingen en afstandshouders;

- maaien en herstellen van bermen en openbaar groen inclusief het snoeien van bomen en struiken (inclusief afvoer);
- bestrijden van invasieve soorten zoals de reuzeberenklauw en Japanse duizendknoop;
- onderhoud aan wateren, sloten, kanalen en/of overige vaarwegen zoals het (regulier) baggeren, maaien en onderhoud van de rivierbedding, onder meer om de vaarweg op diepte te houden;
- onderhoud aan oevers (hard en zacht), inclusief kaders en natuurvriendelijke oevers en onderhoudspaden, zoals;
  - o maaien, begrazen en kappen;
  - o aanvullen van rijshout en vervangen van palen rijzendam;
  - o aanvullen van grond, zand en grind;
  - o uitgraven en herprofilieren;
- onderhoud aan waterkeringen zoals dijklichamen en andere kunstwerken zoals sluisen, strekdammen, damwanden, glooiingen en kribben, zoals;
  - o vervangen van krib, kribkop en kraagstuk;
  - o storten van breuk- en stortsteen;
  - o herzetten van zetsteen, verdwenen zetsteen vervangen en inwassen;
  - o aanvullen van grond, zand en grind;
  - o vervangen van perkoenen;
  - o repareren van de opsluitconstructie;
  - o vervangen en repareren van damwanden inclusief ankers en gording;
  - o reinigen van krooshek gemaal;
- onderhoud van waterbergingsgebieden;
- onderhoud aan helofytenfilters;
- proefsluiting stormvloedkering;
- alle nog niet genoemde werkzaamheden die volgen uit de (vegetatie)leggers voor waterstaatkundige werken;
- herstel van onder andere sporen, wissels, spoorbegrenzers, heuvelsystemen en overwegbevoering;
- inzet van hulpverleningsmaterieel in het kader van de incidentenregie op of bij het spoor;
- activiteiten op en rond het spoor om de stroomvoorziening op orde te houden, zoals inspectie, herstel en/of vervangen van kabels en (boven)leidingen;
- onderhoud aan het airside gedeelte van luchthavens zoals de start- en landingsbanen, taxibanen, platforms en randwegen<sup>70</sup>:
  - o activiteiten zoals het vervangen van asfalt, aanbrengen van een nieuwe onderlaag (op de oude onderlaag), herstel van asfaltschades en aanbrengen van markering;
  - o onderhoud en vervangen van baanverlichting;
  - o onderhoud en vervangen van aanvliegverlichting;
  - o maaien en snoeien van het groen rond alle banen en wegen;
  - o onderhoud van start- en landingsbanen van een ander materiaal (bijvoorbeeld gras);
  - o opruimen van rubber op start- en landingsbanen;
- werkzaamheden aan bouwwerken op de luchthaven zoals brandweerposten, de-icinginstallaties, passagier- en vrachtterminals, hangars, onderhoudslocaties en aanverwante gebouwen;
- onderhoud van luchtverkeersleidingssystemen;
- onderhoud aan windturbines zoals het smeren en oliën van draaiende mechanische en hydraulische onderdelen en onderhoud aan de transformator

<sup>70</sup> Wegen op de luchthaven (airside), die niet zijn bedoeld voor vliegtuigen.



## **6.6 Bijlage F Beoordeling B&O-projecten**

Zie hiervoor

[http://corporate.intranet.rws.nl/Projecten/Overig/Aanpak Stikstof/Vragen en spelregels/](http://corporate.intranet.rws.nl/Projecten/Overig/Aanpak_Stikstof/Vragen_en_spelregels/)

## 6.7 Bijlage G Toelichting MV2 model

Onderstaande is afkomstig uit de PB voor de Via15

### Algemene uitgangspunten

De algemene uitgangspunten van het transitie-model zoals ontwikkeld in de MER/Passende Beoordelingen van het MV2-project en in definitieve vorm toegepast t.b.v. onder andere de Passende Beoordelingen van de kolen/-biomassacentrales van E.ON en Electrabel, zijn als volgt:

- Stikstofdepositie bijdrage leidt tot kwaliteitsverlies van een habitatype;
- Bij langdurige N-bijdrage leidt kwaliteitsverlies op termijn tot areaal verlies;
- De snelheid van kwaliteitsverlies is afhankelijk van de stikstofgevoeligheid van het habitatype;
- De snelheid van kwaliteitsverlies is bepaald zonder rekening te houden met de eventuele beheermaatregelen ('worst case');
- De periode waarbinnen daadwerkelijk sprake is van verlies aan habitatype is afhankelijk van de gevoeligheidsklasse voor stikstofdepositie, deze is minimaal 20 tot maximaal 40 jaar (zie tabel 1).
- de bepaling van de waarden en snelheid in kwaliteitsverlies, de hellingshoek van de dosis-effect curven, is mede op basis van expert judgement van landelijke experts<sup>71</sup>

Tabel G-1 Indeling van gevoeligheidsklassen voor habitatypen en tijdspad voor daadwerkelijk areaalverlies van een habitatype als gevolg van kwaliteitsverlies door stikstofdepositie

gevoeligheidsklasse	KDW (mol N/ha/j)	tijdspad daadwerkelijk verlies habitatype
uiterst gevoelig	<1000	20 jaar
zeer gevoelig	1000-1500	25 jaar
gevoelig	1500-2000	30 jaar
matig gevoelig	>2000	40 jaar

### Bepaling snelheid kwaliteitsverlies

De methodiek voor de berekening van compensatie opgave als gevolg van kwaliteitsverlies door stikstofdepositie haakt aan op de KDW van de habitatypen zoals vastgesteld door Van Dobben & Van Hinsberg (2012). In figuur G-1 is de bepaling van kwaliteitsverlies van een habitatype als voorbeeld weergegeven waarbij op de x-as de stikstofdepositie in N mol/ha/j is weergegeven en op de y-as de % in areaalverlies van een habitatype als gevolg van kwaliteitsverlies. Een vast gegeven punt is de (per habitatype verschillende) KDW. Vervolgens is bovengrens per habitatype bepaald die per habitatype verschillend is. Deze bovengrens per habitatype volgt uit de combinatie van de KDW en de stikstofgevoeligheid van het habitatype (de steilheid van de curve). Naast de bovengrens is door de geraadpleegde experts een absolute bovengrens voor stikstofdepositie bepaald op 4000 mol N/ha/j; onder deze hoge stikstofdepositiebijdrage is aanwezigheid van enig habitatype uitgesloten; in percentage uitgedrukt is hier sprake van 100% areaalverlies als gevolg van kwaliteitsverlies door stikstofdepositie.

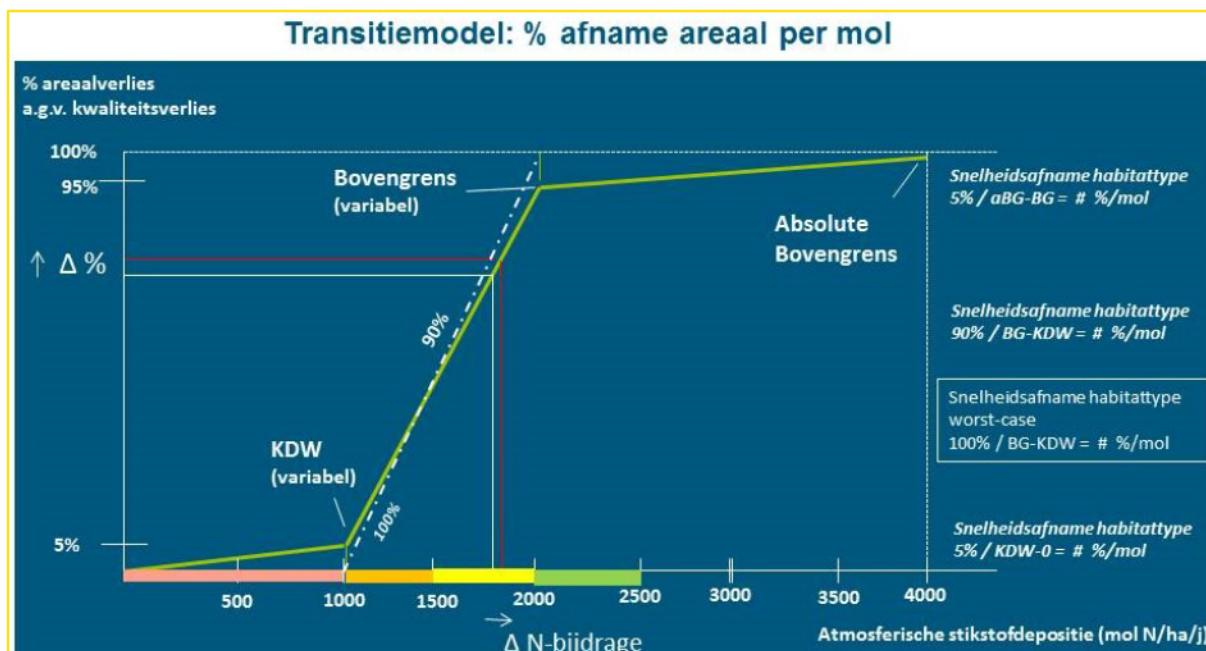
In de grafiek zijn de volgende trajecten te zien:

- traject 0 – KDW: hoewel onder de KDW hebben de deskundigen aangegeven dat ook onder de KDW mogelijk een gering kwaliteitsverlies kan optreden (tot maximaal 5%)

<sup>71</sup> Dr. R. Bobbink en prof. J. Roelofs (beiden Radboud Universiteit Nijmegen), van dr. H.F. van Dobben (Alterra) en dr. A.M. Kooijman (Universiteit van Amsterdam)

- traject Bovengrens – Absolute bovengrens: hoewel boven de bovengrens, is hier sprake van een langzamere aftakeling van een soortenarm habitatype naar totale afwezigheid van het type met een percentage van 5% (het habitatype zal niet direct volledig verdwijnen bij het overschrijden van de bovengrens)
- traject KDW – BG (bovengrens): binnen dit traject is treedt 90% verlies aan kwaliteit op, hetgeen vertaald wordt in een direct verlies aan oppervlakte.

Op basis van deze punten (KDW-BG-aBG) kan de procentuele afname van het oppervlak van een habitatype onder invloed van een toename in stikstofdepositie tegen een bepaalde achtergronddepositie bepaald worden. Het gevolg van een project kan vervolgens het areaalverlies berekend worden op basis van het projecteffect (# mol N) en areaal aan habitatype.



Figuur G-1 Weergave bepaling procentuele afname in areaal per mol tegen verschillende achtergronddepositie

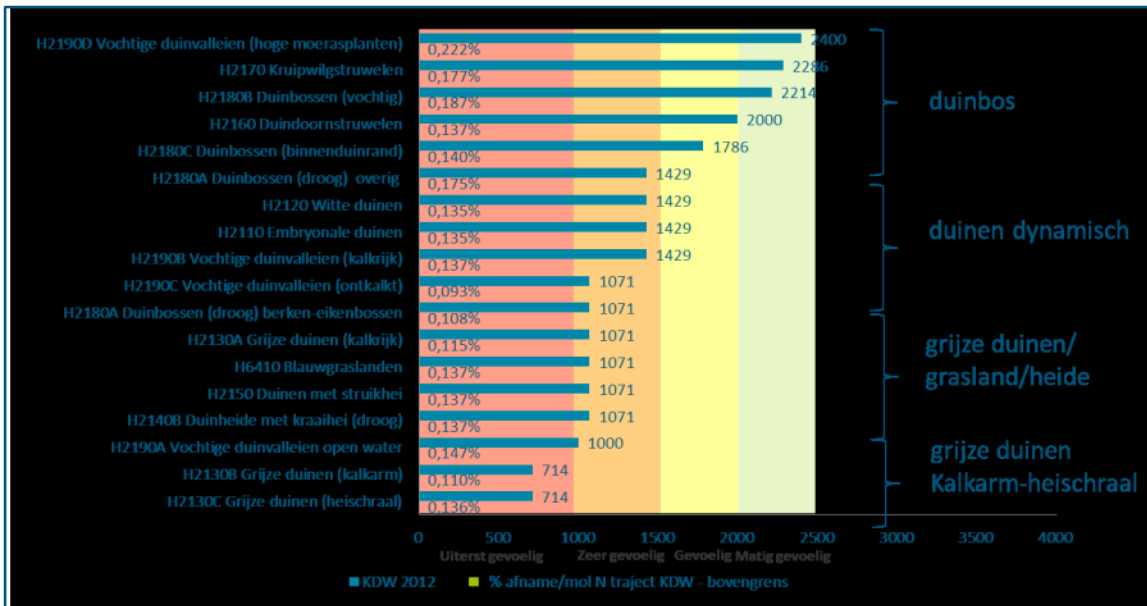
### **Bepaling rekenfactoren per habitatype**

#### *Procentuele afnames per mol voor Natura 2000 duintypen (MV2)*

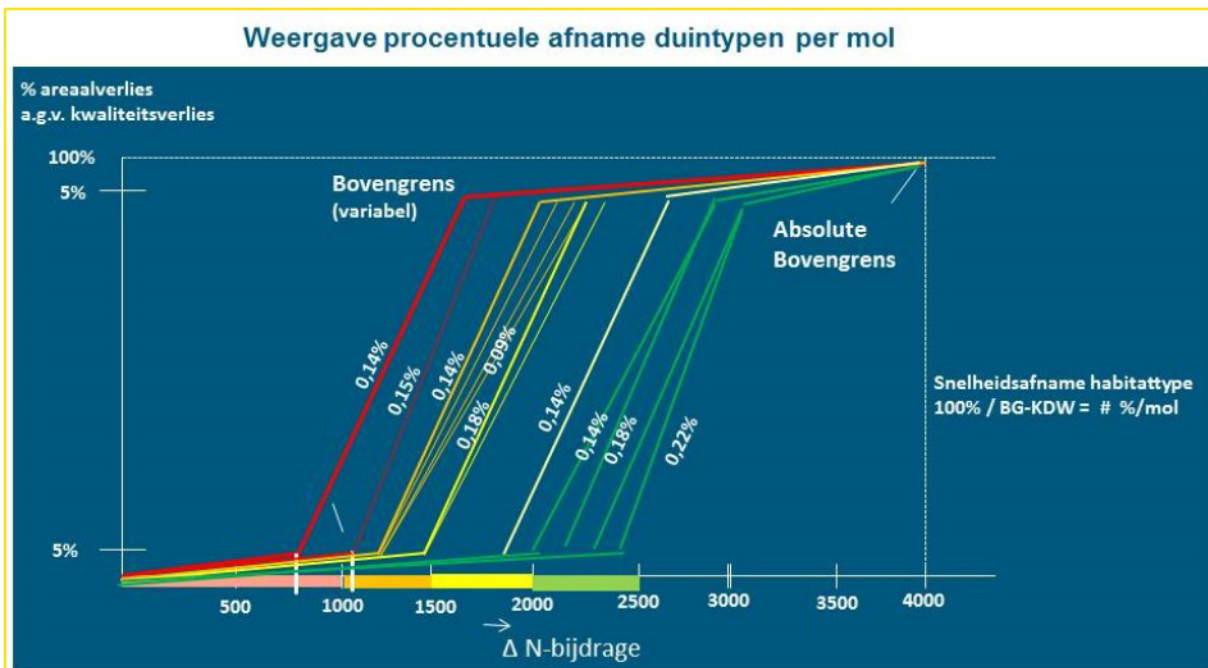
De gehanteerde transitie modellen zoals toegepast in de effectvoorspellingen voor o.a. Maasvlakte2 waren gericht op Natura 2000 duingebieden Voorne, Goeree en Kapittelduinen en bijbehorende habitattypen en de KDW's van 2008. Inmiddels is in 2012 de KDW geactualiseerd (Van Dobben & Van Hinsbergen, 2012). Deze tabel is op basis van de KDW 2012 geactualiseerd. In figuur G-2 zijn de verschillende duintypen met KDW, gevoeligheid en procentuele afname weergegeven. In deze figuur zijn de onderlinge verschillen in procentuele afname tussen de habitattypen duidelijk te zien.

Ten behoeve van deze studie zijn de procentuele afnames berekend op basis van 100% afname en niet op basis van de drie mogelijke trajecten van 5%- 90%-5% verbonden aan de achtergronddepositie. Dit betreft een vereenvoudiging en (daardoor) een hogere inschatting van de effecten; de berekende % per mol is iets hoger (zie steilere witte onderbroken lijn in figuur G-1).

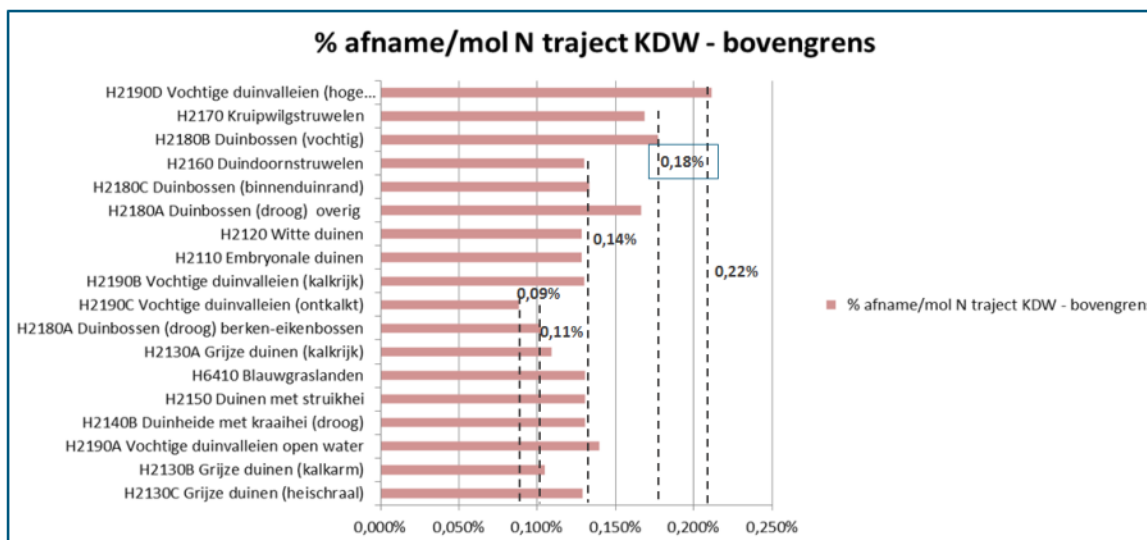




Figuur G-2. Overzicht van habitattypen van Natura 2000 duingebieden de berekende % afname van areaal per mol N door kwaliteitsverlies bij toename in stikstofdepositie (traject KDW-bovengrens, 100% afname), de KDW en gevoeligheid.



Figuur G-3. Weergave van de curven (% areaalverlies per mol) van de habitattypen van Natura 2000 duingebied met in kleur indicatie van de stikstofgevoeligheid.



Figuur G-4. Staafdiagram voor vergelijking van de snelheid van % areaalverlies per mol (steilheid van de curve) per habitattypen Natura 2000 duingebied.

Uit de figuren valt het volgende op te maken voor het traject tussen KDW en bovengrens

- De procentuele afname van bos is 0,13-0,18% per mol
- Gemiddelde procentuele afname is 0,14% per mol
- Laagste snelheid 0,09-0,11% per mol
- De hoogste procentuele afname (0,22 % per mol) treedt op bij de hoogste KDW (moeras); dit is als gevolg van een artefact van de gefixeerde aBG.
- Er is geen directe en/of omgekeerde correlatie tussen KDW en procentuele afname

De % afname per mol bij een achtergronddepositie onder de KDW en boven de bovengrens is beduidend lager. Deze hoogste afname bij overschrijding van de KDW is 0,007% per mol (bij een KDW van 714 mol N/ha/j).

**6.8 Bijlage H Habitattypen waarvoor in elk geval op dit moment de generieke afnamesnelheid kan worden toegepast.**

<b>Aanduiding</b>	<b>Habitatype</b>
H2110	Embryonale duinen
H2120	Witte duinen
H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)
H2130C	Grijze duinen (heischraal)
H2140B	Duinheide met kraaihei
H2150	Duinen met struikheide
H2160	Duindoornstruwelen
H2170	Kruipwilgstruwelen
H2180A	Duinbossen (droog)
H2180B	Duinbossen (vochtig)
H2180C	Duinbossen (binnenduinrand)
H2190A	Vochtige duinvalleien kalkrijk
H2190C	Vochtige duinvalleien (ontkalkt)
H2310	Stuifzandheiden met struikhei
H2320	Binnenlandse kraaiheibegroeiingen
H2330	Zandverstuivingen
H3130	Zwakgebufferde vennen
H3150	Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen
H3160	Zure vennen
H3260A	Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels)
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)
H4030	Droge heiden
H5130	Jeneverbesstruwelen
H6120	Stroomdalgraslanden
H6230vka	Heischrale graslanden, vochtig kalkarm
H6410	Blauwgraslanden
H6510A	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)
H6510B	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)
H7110B	Actieve hoogvenen (heideveentjes)
H7140A	Overgangs- en trilvenen (trilvenen)
H7150	Pioniervegetaties met snavelbiezen
H7230	Kalkmoerassen
H9120	Beuken-eikenbossen met hulst
H9190	Oude eikenbossen
H91E0C	Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)
H91E0B	Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)



## 6.9 Bijlage I - Factsheet 'Typische Soorten en N2000-gebieden'

12 april 2019, Eefje Bruinsma

### **Inleiding**

Op 7 november 2018 gaf het Hof van Justitie van de EU (HvJEU/Hof) antwoord op de door de Ierse High Court gestelde prejudiciële procedure vragen in de zogeheten Holohan-zaak (C-461/17) met betrekking tot artikel 6 van de Habitatrichtlijn (HRL) en de m.e.r.-richtlijn. Dit verzoek om een prejudiciële beslissing werd ingediend in het kader van een geding omtrent de vergunning voor een voorgenomen Iers wegenbouwproject dat twee Natura 2000-gebieden doorkruist.<sup>72</sup> Het Hof gaat in haar arrest onder andere in op de wijze waarop in een passende beoordeling rekening gehouden moet worden met typische soorten.<sup>73</sup>

Recent, op 20 februari jl., heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (veel sneller dan verwacht) een eerste uitspraak gedaan waarin het HvJEU-arrest Holohan wordt toegepast.<sup>74</sup> In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat in een passende beoordeling de gevolgen van het project moeten worden geïnventariseerd en onderzocht voor de typische soorten, op voorwaarde dat deze effecten de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied kunnen aantasten.

Hieronder wordt kort toegelicht wat onder typische soorten moet worden verstaan en welke eisen ingevolge de Habitatrichtlijn (Hrl) gelden ten aanzien van typische soorten. Vervolgens wordt toegelicht op welke wijze aandacht moet worden besteed aan typische soorten in de passende beoordeling van een plan/project.

Achtergronddocumenten inzake typische soorten zijn:

- de Leeswijzer N2000-profielen, versie september 2014<sup>75</sup>;
- de Profielendocumenten N2000<sup>76</sup>;
- Assessment, monitoring and reporting under Article 17 of the Habitats Directive<sup>77</sup>;
- de beheerplannen van de voor het project relevante Natura 2000-gebieden.

### **Typische soorten**

Typische soorten zijn dier- en plantensoorten die kenmerkend zijn voor een bepaald habitattype. Nederland heeft meer dan 600 typische soorten aangemeld bij de Europese Commissie. Typische soorten zijn op zichzelf niet aangewezen en kennen dus ook geen zelfstandige instandhoudingsdoelstelling. Welke typische soorten horen bij een bepaald habitattype is aangegeven in het profielendocument dat voor ieder habitattype is opgesteld. Welke typische soorten op welke locatie ook daadwerkelijk voorkomen is veelal aangegeven in de beheerplannen die zijn opgesteld voor de N2000-gebieden.

Volgens de Leeswijzer N2000-profielen, waar de Afdeling in haar uitspraak naar verwijst, vormen de typische soorten – samen met vegetatietypen, abiotische randvoorwaarden en kenmerken van een goede structuur en functie – de vier onderdelen waarmee de kwaliteit van een habitattype beschreven wordt. De typische soorten zijn dus 1 van de 4 kwaliteitsaspecten van een habitattype. De Leeswijzer bevat een werkwijze hoe om te gaan met de toetsing aan typische soorten in het kader van vergunningverlening.

Bijvoorbeeld het Habitattype Blauwgraslanden H6410, aangewezen in N2000-gebied Veluwe, kent 13 typische soorten, bestaande uit diverse vaatplanten, 2 dagvlinders en een vogel: de Watersnip.

### **Juridische vereisten ingevolge de Hrl**

<sup>72</sup> Link naar uitspraak:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=3218F65682518A54A7B50375A8E7B4EB?text=&docid=207428&pageIndex=0&doclang=NL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4562276>

<sup>73</sup> De overige aspecten van het arrest worden in dit document buiten beschouwing gelaten.

<sup>74</sup> Link naar uitspraak:

[https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=98412&summary\\_only=75](https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=98412&summary_only=75)<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/profielen/habitattypen/Leeswijzer%20N2000%20profielendoc%202014.pdf>

<sup>76</sup> <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=profielen> Bijvoorbeeld:

[https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/profielen/habitattypen/Profiel\\_habitattype\\_6410.pdf](https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/profielen/habitattypen/Profiel_habitattype_6410.pdf)

<sup>77</sup> <https://circabc.europa.eu/sd/a/2c12cea2-f827-4bdb-bb56-3731c9fd8b40/Art17-Guidelines-final.pdf>

De staat van instandhouding van een habitatype omvat volgens artikel 1 van de Hrl mede het voortbestaan op lange termijn van de betrokken typische soorten. Typische soorten vormen onderdeel van de instandhoudingsdoelstelling: de typische soorten zijn één van de vereiste (kwaliteits)factoren die bepalend zijn voor de vraag of de staat van instandhouding van het betreffende habitatype gunstig is of niet. Daarom moeten eventuele effecten op typische soorten altijd worden meegewogen bij de effectbeoordeling (passende beoordeling).

Typische soorten hebben niet dezelfde juridische status als bijlage II soorten. Dit blijkt uit een afspraken document tussen de lidstaten en de Europese Commissie is neergelegd in het kader van de rapportageverplichting op grond van artikel 17 HR (hierna: Afspraken document).<sup>78</sup> Uit dit document blijkt dat er geen typische soorten uit de betreffende habitatype mogen verdwijnen op het niveau van de biogeografische regio in de betreffende Lidstaat. Op gebiedsniveau mag er echter wel sprake zijn van een turnover<sup>79</sup> van soorten (1 soort verdwijnt en een andere soort komt ervoor in de plaats), omdat het op dat niveau gaat om het totaal aantal soorten ofwel soortenrijkdom.

### **Holohan-arrest**

Bovenstaande uitleg van de status van typische soorten past binnen de uitleg die het Hof geeft in het Holohan-arrest. Het Hof is van oordeel dat in een passende beoordeling niet alleen rekening moet worden gehouden met de schadelijke gevolgen voor de soorten en habitattypen waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen, maar ook de schadelijke gevolgen voor typische soorten en habitattypen moeten worden geïnventariseerd en onderzocht, doch enkel voor zover de gevolgen voor die soorten en habitattypen van invloed zijn op de staat van instandhouding van de beschermde soorten en habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen. Het gaat er dus om dat wordt beoordeeld of er sprake is van schadelijke gevolgen voor typische soorten, zodanig dat dit van invloed is op de staat van instandhouding van de beschermde (aangewezen) habitattypen.

### **Praktische uitwerking toets**

In de passende beoordeling dient beoordeeld te worden of een eventueel effect op 1 of meer typische soorten ook een gevolg heeft op de kwaliteit van een aangewezen habitatype. Volgens de Leeswijzer (p. 62) zal in de praktijk toetsing aan de andere kwaliteitsaspecten (abiotische randvoorwaarden, vegetatietypen, structuur en functie) van een habitatype veelal volstaan omdat deze (samen met het natuurbeheer) bepalend zijn voor de omstandigheden voor typische soorten. In dat geval kan worden volstaan met deze conclusie en hoeft geen *afzonderlijke toets* voor typische soorten plaats te vinden.

**Let op:** hierop bestaan echter uitzonderingen, waarbij negatieve effecten op typische soorten niet uitgesloten zijn. Dat is het geval wanneer soorten reageren op andere invloeden dan reeds getoetst. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij typische soorten die gevoelig zijn voor verstoring. Effecten van verstoring (geluid/licht/trillingen) worden in de regel ten aanzien van habitattypen (planten) niet getoetst, terwijl dit wel effecten kan hebben op de typische soorten die zich in het habitatype bevinden (bijvoorbeeld een vogel).<sup>80</sup> Het is belangrijk om alert te zijn op deze uitzonderingen en in dat geval de volgende aanvullende toets te doorlopen.

#### Afbakening van de afzonderlijke toets:

- Er dient alleen te worden gekeken naar typische soorten die zich IN het habitatype bevinden en niet naar de typische soorten daarbuiten.
- Alleen verstoring gevoelige soorten zijn relevante typische soorten. Voor soorten die niet verstoring gevoelig zijn geldt dat effecten op de kwaliteit van het habitatype waarbinnen zij verblijven zijn uitgesloten.
- Ingeval effecten van stikstof op een habitatype zijn uitgesloten dan zijn ook de effecten van stikstof op typische soorten uitgesloten.
- Deze conclusie moet expliciet in de passende beoordeling worden opgenomen, zodat duidelijk is dat op typische soorten is getoetst.

<sup>78</sup> Dit document (Assessment, monitoring and reporting under Article 17 of the Habitats Directive; Explanatory Notes & Guidelines; final version July 2011) is te vinden via deze link: (<https://circabc.europa.eu/sd/a/2c12cea2-f827-4bdb-bb56-3731c9fd8b40/Art17-Guidelines-final.pdf>).

<sup>79</sup> Indien een typische soort verdwijnt, maar er komt een andere typische soort voor terug is er geen sprake van een eventueel effect op de kwaliteit van het habitatype, omdat de soortenrijkdom niet afneemt.

<sup>80</sup> Omdat aanlegprojecten van RWS vaak leiden tot een bepaalde mate van verstoring in N2000-gebied (licht/geluid/trillingen) zal deze aanvullende toets vaak noodzakelijk zijn.

### Stappenplan voor afzonderlijke toets (Zie leeswijzer p. 62)

Als een activiteit aan de orde is die verstorend werkt, kan onderstaand stappenplan worden gevolgd.

1. Ga na welke habitat(sub)typen voorkomen binnen het beïnvloedingsgebied van de activiteit;
2. Maak gebruik van de gebiedspecifieke uitwerking van de typische soorten per habitattypen in het beheerplan:<sup>81</sup>
  - Aanwezigheid (en indien relevant, verspreiding) van verstoringsgevoelige typische soorten;
  - Uitwerking verbeterdoelstellingen van typische soorten indien dat aan de orde is.
3. Ga na of de activiteit effect heeft op de typische soorten:
  - a) Kan de activiteit leiden tot zodanige verstoring dat de betreffende verstoringsgevoelige typische soort(en) op lange termijn definitief verdwijnen uit het Natura 2000-gebied (of bij een groot Natura 2000-gebied, het deelgebied), en daardoor het aantal verschillende typische soorten afneemt?
  - b) Kan de activiteit het behalen van verbeterdoelstelling voor typische soorten, indien dat aan de orde is, belemmeren?

### Toetsingscriterium afzonderlijke toets (zie leeswijzer p.62):

Het toetsingscriterium ten aanzien van typische soorten is dat *de soortenrijkdom in het gebied behouden moet blijven* en (bij grootschalige gebieden) *de gemiddelde verspreiding niet afneemt*.

Ingeval van een N2000-gebied van geringe omvang dient te worden beoordeeld of als gevolg van het project de typische soort (volledig en langdurig) verdwijnt uit het betreffende N2000-gebied. Ingeval van een N2000-gebied van grote omvang dient te worden bepaald of de mate van verspreiding afneemt. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een indeling in deelgebieden (zie betreffende beheerplan).

Naar verwachting zal slechts in uitzonderlijke gevallen sprake zijn van zodanige effecten op typische soorten dat sprake is van afname van de soortenrijkdom in een gebied. Indien de het al dan niet aanwezig zijn van typische soorten niet bekend is (er is geen informatie beschikbaar in beheerplan/ NDFF-database) en dit wel relevant is voor bovenstaande beoordeling, dan is het noodzakelijk zijn om nader veldonderzoek te doen.

### **Tools bij de toetsing**

Op dit moment wordt gewerkt aan een rapport waarin voor de 60 vogelsoorten die aangemerkt zijn als typische soort wordt uitwerkt in welke mate zij verstoringsgevoelig zijn voor infrastructurele projecten. In dat kader zal worden onderzocht waar deze soorten broeden, onder welke omstandigheden sprake is van een afname van de populatie en wanneer sprake is van het verdwijnen van een typische soort. In de passende beoordeling kan naar dit rapport verwezen worden.

---

<sup>81</sup> Indien er nog geen beheerplan is, moeten tbv de vergunningverlening zo nodig de stappen 1 t/m 7 van het stappenplan voor het beheerplan doorlopen worden.



## 6.10 Bijlage J Procedure artikel 6.4 Hrl Europese Commissie

### MEMO voor het PAS Kern Team

Datum 12 september 2019

Vraag: Hoe ziet de procedure eruit als toepassing wordt gegeven aan artikel 6, vierde lid, van de habitatrichtlijn?

Aanleiding: Niet uitgesloten is dat als gevolg van de PAS-uitspraken van 29 mei 2019 plannen of projecten alleen doorgang kunnen vinden als de ADC-toets wordt doorlopen. Onderdeel van het doorlopen van deze toets is oftewel het indienen van een melding van de compensatieopgave bij de Europese Commissie (EC) of het inwinnen van een advies van de EC hierover. Het is dan nuttig om ten behoeve van de planning te beschikken over informatie over doorlooptijd en de te nemen stappen.

Van: [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED] (met dank aan [REDACTED] voor haar opmerkingen op een eerdere versie)

#### 1. Van artikel 6, derde lid, naar artikel 6, vierde lid van de habitatrichtlijn

Uit de passende beoordeling kan enerzijds blijken dat er geen (naderende) overbelasting geldt, waarbij significante negatieve effecten op voorhand worden uitgesloten. Anderzijds kan ook uit de passende beoordeling blijken dat een (naderende) overbelasting niet kan worden uitgesloten. In dat geval dient de depositietoename ecologisch te worden beoordeeld. Uit deze ecologische beoordeling kan dan nog steeds de conclusie volgen dat, ondanks die overbelasting, om ecologische redenen significant negatieve effecten zijn uitgesloten. Desalniettemin zal het plan of project pas worden vastgesteld dan wel de vergunning worden verleend, als voldaan is aan (alle) volgende voorwaarden:

- a. er zijn geen alternatieve oplossingen;
- b. het plan, onderscheidenlijk het project is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

In dit memo gaan we uit van de aanname dat er geen alternatieven zijn (stap 1), de volgende stap is dan om bij de EC een melding te doen van de te nemen compenserende maatregelen (dat gebeurt na besluitvorming) of om daarover een advies ("opinion") te vragen (dat geschiedt vóór besluitvorming).

Van een **melding** is sprake als het plan of het project alleen negatieve effecten heeft op niet-prioritaire habitattypen of soorten, of, indien er effecten zijn op prioritaire soorten of habitattypen, en een beroep wordt gedaan op argumenten voor de dwingende reden van openbaar belang die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

Van een **advies** is sprake als er sprake is van effecten op prioritaire habitattypen en het plan of het project nodig is vanwege andere dwingende redenen van openbaar belang.

#### 2. De NL-gang van zaken bij een melding of een advies

In artikel 2.8, zesde lid, van de Wet natuurbescherming (Wnb) worden de melding en het advies procedureel ingekaderd: het advies wordt door de MLNV gevraagd, het bestuursorgaan/gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan de MLNV. In het zevende lid staat dat ook de melding van de nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft, door het bestuursorgaan/gedeputeerde staten gedaan wordt aan de MLNV, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.

In de praktijk betekent dit dat projecten die oftewel een melding of een advies willen indienen bij de EC gebruik kunnen maken van het formulier dat via bijgevoegde link kan worden gedownload: [http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/guidance\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/guidance_en.htm) (Assessment of Plans and Projects significantly affecting Natura 2000 sites)

Het project is zelf verantwoordelijk voor het invullen van dit formulier. Als dat is gedaan, wordt het formulier toegestuurd aan de contactpersoon van DGMO/WV/PR ( ). Zij zal het formulier richting LNV sturen (contactpersoon: ) waarna het door LNV naar de EC verstuurd wordt. Als de EC nog aanvullende vragen heeft, deze zullen via LNV en DGMO bij het project worden teruggelegd voor beantwoording.

Europabreed is er de afgelopen 25 jaar 21 keer een advies aan de EC gevraagd (bijlage III) De melding/vraag om advies geschiedt middels een beschikbaar formulier. Dit formulier wordt ingevuld door het bevoegd gezag dat ook de passende beoordeling uitvoert (dus (kortweg) provincies voor de meeste projecten, LNV voor projecten van nationaal belang en RWS voor tracébesluiten). Het ingevulde formulier wordt door LNV doorgezet naar de EC. Dit vindt plaats op ambtelijk niveau.

### 3. Eerste conclusies over de looptijd bij meldingen en adviezen

Veel ervaring met looptijd van procedures is er niet: zijn vanuit Nederland nog niet veel meldingen gedaan, een aantal enige tijd geleden (bijv. Tweede Maasvlakte). Van een aantal recentere compensatieprojecten is niet duidelijk of ze al gemeld zijn (We gaan dat proberen alsnog te achterhalen). Op dit moment lopen een paar meldingen/moeten nog een paar meldingen gedaan worden (zie bijlage IV).

We gaan ervan uit dat het doen van een melding slechts kan leiden ofwel tot een bericht van ontvangst met de mededeling dat er geen behoefte is aan aanvullende informatie of een bericht dat die informatie wel nodig is. Bij een melding zal relatief snel duidelijk zijn dat de EC akkoord is met het treffen van de gemelde compenserende maatregelen.

Het lijkt erop dat de EC gemiddeld zeker zo'n 10 maanden nodig heeft voor een advies (zie tabel). Het gemiddelde zeg niet zoveel, de range is 5-32 maanden. Het is dus verstandig om hier ruim tijd voor in te plannen.

#### Bijlage III

#### Lijst van adviezen van de Europese Commissie op grond van Artikel 6 lid 4 Hrl.

Nr.	Plan/project	Type project/plan	Land	Jaar advies	Duur advisering EC	positief
21	C(2018)466: Long distance and suburban railway connection from Bad Cannstatt to Stuttgart via the Rosenstein portal	spoor	Duitsland /Baden-Württemberg	2018	10 maanden	ja
20	C(2015)9085: B173, Widening between Lichtenfels and Kronach, Michelau-Zettlitz section	weg	Duitsland /Bavaria	2015	20 maanden	ja
19	C(2013)1871: Deepening of the river Main at Wipfeld, Garstadt and Schweinfurt	vaarweg	Duitsland /Bavaria	2013	12 maanden	ja
18	C(2012) 3392: B252/B62, Bypass of the municipalities Münchhausen, Wetter and Lahntal	weg	Duitsland /Hesse	2012	44 maanden	ja
17	C(2011)9090: Deepening of the river Elbe from the estuary to the port of Hamburg	vaarweg	Duitsland	2011	11 maanden	ja
16	C(2011)6365: Replacement of motorway bridge	Vervangen brug	Duitsland/Hesse	2011	5 maanden	ja

Nr.	Plan/project	Type project/plan	Land	Jaar advies	Duur advisering EC	positief
	"Schiersteiner Brücke" at A 643					
15	Győr development plan	gebiedsontwikkeling	Hongarije	2011	5 maanden	ja
14	C(2010)8438: Extension of the motorway A49 by linking at Neuental with A5	weg	Duitsland/Hesse	2010	5 maanden	ja
13	C(2010)3674: A20 Schleswig-Holstein	weg	Duitsland	2010	11 maanden	ja
12	C(2009)3218: Lübeck Airport	Luchthaven Lubeck	Duitsland	2009	8 maanden	ja
11	C(2006)xxx: Project for a new port in Grannadilla	aanleg nieuwe haven (project)	Spanje/Tenerife	2006	<12 maanden	ja
10	C(2005) 1641: Baden Airport	Luchthaven Baden	Duitsland	2005	13 maanden	ja
9	C(2004)1797: La Brena II	Aanleg stuwdam voor waterreservoir	Spanje	2004	13 maanden	ja
8	C(2004)3460: TGV Est	Aanleg hogesnelheidslijn	Frankrijk	2004	6 maanden	ja
7	C(2003)1309: Bothnia	spoorbaan	Zweden	2003	11 maanden	ja
6	Prosper Haniel	Werkplan voor winning steenkolen 2001-2019	Duitsland	2003	32 maanden	ja
5	C(2003)1308: Project Mainportontwikkeling Rotterdam	Uitbreiding van de Rotterdamse haven	Nederland	2003	13 maanden	ja
4	Trupbach Siegen	Ontwikkeling van industriële en commerciële gebied op voormalig militair terrein	Duitsland	2003	34 maanden	ja
3	Muhlenberger Loch	Uitbreiding fabriek voor Airbus	Duitsland	2000	6 maanden	ja
2	Recknitz Querung	Aanleg A20	Duitsland	1995		ja
1	Peenequerung	Aanleg A20	Duitsland	1995		ja



## Bijlage IV

### Lijst met compensatieprojecten in Nederland

Project	Bevoegd gezag	start	melding	opinion
Mainport Rotterdam (Tweede Maasvlakte)	MinLNV?			2002
RW A73-zuid (Swalmdal)	RWS			2002? *
Nuon en RWE Kolencentrale Eemshaven	Provincie Groningen	2008	2014?	
Stadsbrug bij Nijmegen	RWS?	2011	2008?	
Westerschelde Container Terminal	Provincie Zeeland	afgeblazen?		
Ijsseldelta-Zuid (Reevediep)	Provincie Overijssel	2015	**	
Stroomlijn IJssel, Katerstede, Slichtenbreesweerd en Buitenwaarden Wijhe	MinLNV	2016	moet nog?	
Overnachtingshaven Lobith	MinLNV	2019	2016	
Blankenburgverbinding	RWS	2018	2019	
VIA15	RWS	ntb	2019	
Logistiek Park Moerdijk (LPM)	Provincie Noord-Brabant	ntb	in voorbereiding	
Bestortingen vooroevers Burgsluis, Schelphoek en Zierikzee (Oosterschelde)	Provincie Zeeland	ntb	moet nog starten	

\* in elk geval overleg geweest, ergens staat ook dat er een mening gevraagd is, maar die staat niet in de lijst van de CIE...?

\*\* contact over geweest met CIE, maar officiële melding lijkt nog niet gedaan te zijn?