



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en milieu

Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur

Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal, traject A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht, A15 Deil - Bommel en A73 Neerbosch - Ewijk



Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur

Beoordeling mogelijke (significante) effecten voor Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal, traject A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht, A15 Deil – Bommel en A73 Neerbosch-Ewijk

Definitief

Rijkswaterstaat

Grontmij Nederland B.V.
Houten, mei 2012, met beperkte revisie augustus 2012

Colofon

Uitgegeven door:
Informatie
Telefoon

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
DVS loket
088 – 7982 555

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	De Basisvariant uitrol 130 km/uur	4
1.3	Traject en gebied	5
1.4	Uitvoering	5
1.5	Leeswijzer	5
2	Wettelijk kader	7
2.1	Natuurbeschermingswet 1998	7
2.2	Beschermingsregime Natura 2000	7
2.3	Beschermingsregime Beschermdenatuurmonumenten	8
2.4	Afstemming met ministerie van EL&I	8
3	Methodiek effectbeoordeling.....	9
3.1	Afbakening mogelijke effecten van snelheidstoename op natuur	9
3.2	Verkeersberekening	9
3.3	Geluid.....	9
3.4	Stikstofdepositie	12
4	Natuurtoets – Uiterwaarden Waal – A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht, A15 Deil - Bemmel en A73 Neerbosch - Ewijk	20
4.1	Ligging gebied en Rijkswegen	20
4.2	Instandhoudingsdoelstellingen.....	22
4.3	Toetsing effecten geluid.....	23
4.4	Toetsing effecten stikstofdepositie.....	25
4.5	Cumulatieve effecten	31
4.6	Voorlopige conclusie	33
4.7	Vervolgoets	33
4.8	Beheerplan.....	33
4.9	Eindconclusie	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft bij brief van 11 februari 2011 (TK, vergaderjaar 2010-2011, kamerstuk 32 646, nr. 1) het voornemen kenbaar gemaakt om 130 km/uur als maximumsnelheid voor autosnelwegen door te voeren. Bij brief van 28 november 2011 heeft het Ministerie van I&M aangekondigd dat deze nieuwe maximumsnelheid vanaf 1 september 2012 zal worden doorgevoerd op de autosnelwegen en daarbij een (voorlopig) eindbeeld geschetst. Bij brieven van 8 februari (TK, vergaderjaar 2011-2012, kamerstuk [32 646, nr. 29](#)) respectievelijk 8 maart 2012 (TK, vergaderjaar 2011-2012, kamerstuk [32 646, nr. 31](#)) is hier naar aanleiding van 2 moties van de Tweede Kamer nader uitwerking gegeven. De verhoging van de maximumsnelheid zal bij wijziging van het Rvv 1990 (ministeriële regeling) worden gerealiseerd. Hiermee wordt een maximumsnelheid van 130 km/uur uitgangspunt voor autosnelwegen en dient een lagere of dynamische maximumsnelheid (bijv. continuering 120 km/uur of alleen avond en nacht 130 km/uur: dynamisch of variabel 130 km/uur genoemd) bij verkeersbesluit en door middel van het plaatsen van rood omrande borden met 120 km/uur, te geschieden, in geval van dynamisch 130 km/uur voorzien van een onderbord. Bij de brief van 11 februari 2011 heeft de Minister uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming een onderzoek aangekondigd naar de consequenties van een dergelijke verhoging van de maximumsnelheid voor luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeersveiligheid en ook natuur. Op basis van de uitkomsten van die onderzoeken wordt vervolgens bepaald op welke autosnelwegen het noodzakelijk is om een lagere maximumsnelheid - al dan niet dynamisch - te hanteren, eventueel andere maatregelen te nemen of bijvoorbeeld de huidige maximumsnelheid van 100 km/uur of 120 km/uur te continueren. Onderdeel van het onderzoek naar de effecten op het milieu vormt een onderzoek naar de effecten op Natura 2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten. Voor dit onderzoek is in afstemming met het Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) aansluiting gezocht bij het toetsingskader van de Natuurbeschermingswet 1998.

De voorliggende rapportage voorziet in dat kader in een natuurtoets om te bezien of significante negatieve effecten zijn uit te sluiten, dan wel daarvoor eventueel maatregelen noodzakelijk zijn.

1.2 De Basisvariant uitrol 130 km/uur

Het onderzoek naar geschikte locaties op het hoofdwegennet om 130 km/uur te gaan rijden (permanent of in variabel regime), kent 2 fasen. In fase 1 zijn de effecten van het zgn. Realisme, No Regret en Economisch scenario in beeld gebracht. Hierbij was het Realisme scenario een goede indicatie waar 130 wel en niet kan op basis van vooronderzoek en het No Regret en Economie scenario waren een wenselijke invoeringstrategie die de randen van het speelveld inzichtelijk maakten.

De uitkomsten van de diverse milieu- en veiligheidsvooronderzoeken uit fase 1 voor de 3 varianten, zijn verwerkt tot 1 Basisvariant. Belangrijke keuzes die aan de Basisvariant ten grondslag liggen zijn:

- kritische ontwerpelementen maken dat de verkeersveiligheid bij invoering van 130 km/u op bepaalde trajecten onvoldoende gegarandeerd kan worden. Op deze trajecten blijft de huidige maximumsnelheid gelden;
- het knelpunt rond luchtkwaliteit bij een dynamisch restdag regime, dat leidt tot de aanbeveling om in de Basisvariant een dynamisch avond/nacht regime 130 km/u te hanteren, met de huidige maximumsnelheid overdag;

- trajecten die op basis van expert judgement voor natuur als minder kansrijk werden beoordeeld, kregen de huidige maximumsnelheid toegewezen in de Basisvariant.

Uitgangspunt voor de te beoordelen snelheidsverhoging op het in de voorliggende rapportage onderzochte traject is de snelheidsverhoging zoals voorzien in de Basisvariant. Voor het onderzochte traject is aangegeven wat dit voor het betreffend traject inhoudt. Een volledig kaartbeeld van de Basisvariant is opgenomen in het rapport 'Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur, fase 2' (Rijkswaterstaat, 2011).

1.3 Traject en gebied

In de voorliggende rapportage is de effectbeoordeling opgenomen van een snelheidsverhoging van 120 km/uur naar een dynamisch (variabel) snelheidsregime van 120-130 km/uur op de trajecten A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht, A15 Deil –Bemmel en A73 Neerbosch-Ewijk.

1.4 Uitvoering

De voorliggende rapportage is tot stand gebracht door Grontmij in samenwerking met en onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 en 3 zijn respectievelijk het wettelijk kader en de gehanteerde methodiek voor de effectbeoordeling beschreven. In het daarop volgende hoofdstuk wordt de beoordeling, alsmede de conclusie(s) op grond daarvan beschreven.

2 Wettelijk kader

2.1 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) biedt de juridische basis voor de bescherming van natuurgebieden in Nederland. Internationale verplichtingen uit de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, maar ook verdragen als bijvoorbeeld het Verdrag van Ramsar (Wetlands) zijn hiermee in nationale regelgeving verankerd. De Nbwet 1998 onderscheidt twee categorieën beschermde gebieden, die in het kader van toetsing van verhoging van snelheid bij autosnelwegen relevant zijn:

- Natura 2000-gebieden;
- Beschermde natuurmonumenten.

Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp) aanwijzingsbesluiten bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen van de instandhoudingdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

Beschermde natuurmonumenten kennen een nationale aanwijzingsgrondslag op basis van natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis, voorkomen van dieren en planten. Deze natuurwaarden worden in de aanwijzingsbesluiten als zogenoemde wezenlijke kenmerken beschreven, zonder overigens in concrete doelstellingen te voorzien. De essentie is dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen.

2.2 Beschermingsregime Natura 2000

Ten aanzien van Natura 2000-gebieden geldt dat het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht. In het aanwijzingsbesluit worden de instandhoudingsdoelstellingen geconcretiseerd in de vorm van een zgn. behouddoelstelling (kwaliteit en omvang) en/of een verbeterdoelstelling (kwaliteit) of uitbreidingsdoelstelling (omvang). Voor soorten kan daarbij een beoogd populatieaantal zijn opgenomen.

Voor nog lang niet alle Natura 2000 gebieden is sprake van een definitief aanwijzingsbesluit. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds Vogelrichtlijn gebieden en Habitatrichtlijngebieden. Voor Vogelrichtlijn gebieden heeft aanwijzing - veelal in de jaren '90 - plaatsgevonden. Destijds werd nog niet gesproken over Natura 2000 gebied. Voor Habitatrichtlijngebieden heeft aanwijzing nog lang niet altijd plaatsgevonden, maar is wel nagenoeg altijd sprake van een ontwerp aanwijzingsbesluit. Voor zover nog geen sprake is van een definitieve aanwijzing heeft de beoordeling plaatsgevonden op basis van de instandhoudingsdoelstellingen zoals in het ontwerpbesluit opgenomen.

Voor zover een Vogelrichtlijngebied (deels) samenvalt met een Habitatrichtlijngebied of zich in de directe nabijheid bevindt heeft het ministerie van EL&I er veelal voor gekozen om het gebied als één Natura 2000 gebied aan te wijzen. Zo nodig heeft daarbij op basis van de best beschikbare actuele informatie omtrent de vogels waarvoor een gebied (oorspronkelijk) als Vogelrichtlijn gebied is of was aangewezen, bijstelling van de instandhoudingsdoelstellingen plaatsgevonden.

In de aanwijzing als Natura 2000 gebied wordt expliciet aangegeven of de aanwijzing als Vogelrichtlijn is komen te vervallen of voor welke vogelsoorten bescherming onder het Natura 2000 regime aan de orde is. Pas indien sprake is van een definitieve aanwijzing als Natura 2000 gebied komt de vigerende aanwijzing als Vogelrichtlijngebied - voor zover aangegeven - te vervallen. Voor zover nog geen sprake is van een definitieve aanwijzing als Natura 2000 gebied, is ook voor de vogelsoorten beoordeling op basis van het ontwerp-aanwijzingsbesluit uitgangspunt. De daarin opgenomen instandhoudingsdoelstellingen geven de meest actuele situatie in het betreffende gebied weer.

In geval van een aanwijzing als Natura 2000 gebied kan ervoor worden gekozen om in het Vogelrichtlijngebied van dat gebied naast doelstellingen voor vogelsoorten, ook een doelstelling voor habitattypen op te nemen. Omgekeerd kan dit ook door een doelstelling voor vogelsoorten van toepassing te laten zijn op het Habitatrictlijn gedeelte van het Natura 2000 gebied. Dit noemt men zogenoemde complementaire doelen en in de beoordeling is voor zover relevant daarmee rekening gehouden.

Uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming wordt de beoogde snelheidsverhoging getoetst aan de relevante instandhoudingsdoelstellingen en is ook beoordeeld of de snelheidsverhoging geleid op die instandhoudingsdoelstellingen een (significant) verslechterend effect op habitattypen of leefgebieden van soorten of significant versturende effecten op soorten heeft. Op basis hiervan wordt beoordeeld of en zo ja voor welke autosnelwegen een snelheidsverhoging alleen met het nemen van maatregelen zou kunnen worden doorgevoerd.

Hierbij dient ook te worden gekeken naar mogelijk negatieve effecten die buiten een Natura 2000 gebied worden veroorzaakt. Dit is de zogenoemde 'externe werking'.

Voor definitief aangewezen Natura 2000-gebieden waarbinnen zich een of meerdere Beschermde natuurmonumenten bevinden, gelden niet alleen de instandhoudingsdoelstellingen ter uitvoering van de Habitatrictlijn en de Vogelrichtlijn, maar ook de zgn. oude doelen met betrekking tot natuurschoon of de natuurwetenschappelijke betekenis, dan wel soorten of planten. Met de definitieve aanwijzing als Natura 2000-gebied is de aanwijzing als Beschermde natuurmonument voor zover dit gebied zich binnen de begrenzing van het Natura 2000 gebied bevindt van rechtswege komen te vervallen. Op de doelstellingen uit de aanwijzing als Beschermde natuurmonument blijft echter het regime voor Beschermde natuurmonumenten van toepassing en toetsing hoeft dan ook niet op basis van het striktere Natura 2000 regime plaats te vinden.

2.3 Beschermingsregime Beschermde natuurmonumenten

Ten aanzien van Beschermde natuurmonumenten geldt dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen. Met het oog daarop wordt voor de effecten van de beoogde snelheidsverhoging in kaart gebracht en bezien welke maatregelen eventueel nodig zijn om de wezenlijke kenmerken te behouden. Voor de wezenlijke kenmerken is niet voorzien in concrete doelstellingen, maar is in het aanwijzingsbesluit een beschrijving van de kenmerken opgenomen. De Crisis- en Herstelwet d.d. 31 maart 2010 (hierna: CHW) heeft een versoepeling in de beoordeling van Beschermde natuurmonumenten doorgevoerd. Dit betekent dat de wezenlijke kenmerken voor de Beschermde natuurmonumenten een kader vormen waarbij meerdere belangen kunnen worden gewogen. Bij de beoordeling hoeft niet alleen rekening te worden gehouden met de bescherming van natuurwaarden, maar kunnen ook economische, sociale en culturele belangen worden betrokken.

Ook bij Beschermde natuurmonumenten dient te worden gekeken naar de zogenoemde externe werking.

2.4 Afstemming met ministerie van EL&I

Het ministerie van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) is eindverantwoordelijk voor bescherming van Natura 2000 gebieden en Beschermde natuurmonumenten. Om die reden zijn de voor de beoogde snelheidsverhogingen uitgevoerde natuurtoetsen uitgevoerd in afstemming met het ministerie van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I).

3 Methodiek effectbeoordeling

3.1 Afbakening mogelijke effecten van snelheidstoename op natuur

Door een al dan niet permanente snelheidsverhoging tot 130 km/uur zal de belasting van geluid en stikstof stijgen als gevolg van toename van emissie van geluid respectievelijk stikstof per voertuig. Deze toename van geluid en stikstof kan gevolgen hebben voor gevoelige soorten en habitattypen in Natura 2000 gebieden en voor gevoelige beschermde waarden van Beschermde natuurmonumenten in de omgeving van de wegtracés waar de snelheidsverhoging wordt doorgevoerd.

Andere effecten dan geluid (verstoring) of stikstofdepositie (verzuring, vermisting) kunnen op voorhand worden uitgesloten. De barrièrewerking van de weg door een snelheidstoename zal niet veranderen. De weg wordt immers niet aangepast, uitgezonderd eventueel noodzakelijke beperkte aanpassingen vanwege verkeerveiligheid. Deze aanpassingen moesten ten tijde van de uitvoering van de natuurtoetsen nog nader vorm krijgen en zijn om die reden niet meegenomen. Gezien de beperkte aard en omvang van die aanpassingen zullen de doelstellingen van Natura 2000-gebieden en de kenmerken van Beschermde natuurmonumenten naar verwachting niet in het geding zijn. Er zal zo nodig een aanvullende toetsing worden uitgevoerd om ook in bredere zin mogelijke effecten te beoordelen.

3.2 Verkeersberekening

Verkeerscijfers zijn de basis voor zowel de geluidberekeningen als de stikstofberekeningen. Voor de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel, het Landelijk Model Systeem (LMS 2011). Met dit model is zowel het korte termijn (2015) als het lange termijn effect (2020) van de invoering van de 130 km/uur-maatregel volgens de zgn. Basisvariant bepaald. Als omgevingsscenario is het Global Economy-scenario (GC) gehanteerd. De verkeerscijfers voor 2012 en 2013 zijn afgeleid van de verkeersberekeningen voor 2015 conform de gemiddelde verkeersgroei in het GC.

Het LMS onderscheidt drie dagdelen: ochtend- en avondspits en de restdag en twee voertuigcategorieën: personen- en vrachtauto's. Voor de geluid- en stikstofberekeningen is de standaard LMS-uitvoer verrijkt met een onderverdeling naar dag/avond/nacht en naar licht/middelzwaar en zwaar verkeer.

Op basis van deze LMS verkeersberekeningen is mede ter afbakening van het onderzoeksgebied bepaald of vanwege de snelheidsverhoging sprake kan zijn van zgn. verkeersaantrekkende werking als netwerkeffect. Hieruit is naar voren gekomen dat het doorvoeren van de snelheidsverhoging geen substantiële toename aan verkeer op wegen waar geen snelheidsverhoging wordt doorgevoerd zal hebben. Voor zover sprake is van verkeersaantrekkende werking op het relevante traject zelf, is die toename aan verkeersintensiteiten via LMS berekend en als input gebruikt voor de geluid- en stikstofberekeningen ten behoeve van de natuurbeoordeling.

3.3 Geluid

Effectprincipes

Verkeersgeluid kan een negatief effect hebben op soorten waarvoor Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten zijn aangewezen. Geluid kan de vocale communicatie maskeren en op korte afstand voor schrikreacties zorgen. Met name broedvogels zijn gevoelig, waarvan de effecten tot op grotere afstand kunnen doorwerken.

Drempelwaarden

Door Rijkswaterstaat is onderzoek gedaan naar de effecten van verkeersgeluid op broedvogels (Reijnen, Veenbaas en Foppen in 1992). Op basis van empirisch onderzoek is de relatie tussen broedvogeldichtheden en verkeersgeluid vastgesteld. Voor bosvogels resulteert dit in een drempelwaarde van 42 dB(A) waarboven een afname aan broedvogels is te verwachten. Voor weidevogels is deze drempelwaarde 47 dB(A).

De geluidcontour voor bosvogels (42 dB(A)) kan gebruikt worden voor de effecten van broedvogels die in gesloten vegetatie voorkomen. De geluidcontour voor weidevogels (47 dB(A)) kan worden gebruikt voor vogels die in open landschap broeden. Voor halfopen landschappen kan de 42dB(A) contour als worst case worden gehanteerd.

De gevoeligheid van andere soortgroepen is veel minder goed onderzocht. Drempelwaarden zijn meestal niet bekend. In effectstudies wordt er meestal vanuit gegaan dat broedvogels als maatgevende groep kan worden genomen. Ook in de voorliggende rapportage is dit als uitgangspunt genomen. Welke soorten gevoelig zijn voor geluid is vastgesteld op basis van de Natura 2000-effectenindicator van het ministerie van EL&I (www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator).

Naast de ondergrens voor het al dan niet optreden van effecten op basis van het absolute geluidniveau kan een ondergrens worden gesteld aan relevantie van de hoogte van de toename van de geluidbelasting ofwel een toename die als niet-in-betekenende-mate kan worden beschouwd. Als afgeleide van een advies van de Commissie mer omtrent geluid in relatie tot verkeersintensiteiten wordt hiervoor een grens van 1dB(A) aangehouden. Een toename aan geluidbelasting van maximaal 1 dB(A) is niet merkbaar en heeft derhalve geen aantoonbaar effect.

Berekening geluidbelasting

Voor de berekening van de effecten van verkeersgeluid op natuur is de RWS standaardmethode gehanteerd. Dit houdt in dat de 42 dB(A) en 47 dB(A) geluidscontouren volgens SRM2 worden berekend. Geluidsniveaus worden berekend als gemiddelde 24-uurs waarde (L_{24}) op 1,5 m boven het maaiveld met A filterweging. In deze rekenwijze voor de voortoets zijn de effecten van stiller asfalt en schermen niet meegenomen. Er is gerekend met enkellaags ZOAB. Hierdoor kunnen de berekeningen als een worst case benadering worden beschouwd. De daadwerkelijke geluidcontouren zullen in de meeste situaties dichterbij de weg liggen.

Voor de beoordeling van de aldus bepaalde geluidscontouren is primair gebruik gemaakt van de onderzoeken die door het Bureau Waardenburg (2008)¹ en Alterra-Sovon (2006)² zijn uitgevoerd naar o.a. de mogelijke (significante) verstoring van Natura 2000 soorten door verkeer op autosnelwegen.

Rekenjaren

Voor alle gebieden zijn geluidberekeningen uitgevoerd voor het Basis scenario voor de referentiesituatie (2012) en voor 2020 en is op basis daarvan - voor zover nodig - het verschil in verstoord oppervlakte inzichtelijk gemaakt.

Toetsing van geluidseffecten op Natura 2000-gebieden

Voor Natura 2000-gebieden dient in eerste instantie te worden beoordeeld of de snelheidsverhoging mogelijk significante gevolgen kan hebben, dan wel dat dit op voorhand valt uit te sluiten.

¹ Bureau Waardenburg, 2008. Bestaand gebruik van rijksinfrastructuur en Natura 2000-gebieden. Rapport nr.07-124. Opdrachtgever: Rijkswaterstaat.

² Alterra, 2006. Nadere verkenning van de invloed van verkeerslawaaï op broedvogels in Natura 2000 gebieden. Met medewerking van SOVON Vogelonderzoek Nederland. Opdrachtgever: Rijkswaterstaat.

Eerste beoordeling geluid (voortoets)

Bij de beoordeling van het effect van geluid zijn de onderstaande beoordelingscriteria gebruikt in de volgende volgorde:

- Is het gebied aangewezen voor geluidgevoelige soorten? Zo nee, effecten van verkeersgeluid zijn uitgesloten.
- Ligt de voor het gebied en soorten relevante geluidcontour (42 dB(A) dan wel 47 dB(A)) op basis van de worst case aannames binnen het gebied? Zo nee, dan zijn effecten van verkeersgeluid uitgesloten.
- Zo ja, dan wordt mede op basis van de onderzoeken die door het Bureau Waardenburg (2008) en Alterra-Sovon (2006) beoordeeld of significante gevolgen zijn uit te sluiten.
- Zo niet, dan dient een nadere toetsing in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen plaats te vinden.

Nadere beoordeling geluid (vervolgtoets)

De centrale vraag in de vervolgtoets is of door de snelheidsverhoging het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen daadwerkelijk in het geding kan zijn.

Die beoordeling wordt gedaan aan de hand van een (zoveel mogelijk) kwantitatieve voorspelling van de effecten van geluid op daarvoor gevoelige soorten waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt. De voorspelde veranderingen worden gerelateerd aan de huidige omvang en kwaliteit van het areaal van het leefgebied en van de omvang van de populatie van soorten waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt.

Uitgangspunt voor de beoordeling is of de toename aan effecten tengevolge van de betreffende autosnelweg aan het op termijn realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied in de weg kan staan. Dit heeft zowel betrekking op de omvang en kwaliteit van het leefgebied als directe effecten op de populatie. Indien dit met zekerheid kan worden uitgesloten, is geen sprake van significante gevolgen.

Cumulatieve effecten

Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid wordt bij de beoordeling rekening gehouden met eventuele cumulatieve effecten. Hiervan is sprake als naast de snelheidsverhoging andere ontwikkelingen in of rondom een Natura 2000-gebied zijn voorzien en die in combinatie mogelijk schadelijk kunnen zijn voor het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen. Hierbij worden zo nodig tevens ontwikkelingen betrokken waarvoor besluitvorming reeds heeft plaatsgevonden, maar die nog niet in uitvoering zijn. Bestaande activiteiten/ ontwikkelingen worden als onderdeel van de achtergrondbelasting van geluid meegenomen. De mogelijke gevolgen vanwege een toename van geluid door een snelheidsverhoging op andere autosnelwegen die voor hetzelfde gebied relevant zijn, worden in feite al cumulatief bepaald doordat deze in de LMS verkeersberekeningen integraal zijn meegenomen.

Voor zover in voorbereiding zijnde wegenprojecten leiden tot veranderingen in de verkeersintensiteit van de in dit kader relevante wegen, zijn deze veranderingen ook verdisconteerd in het onderzoek.

Toetsing van geluidseffecten op Beschermden natuurmonumenten

Bij de beoordeling van effecten op Beschermden natuurmonumenten staat de mogelijke aantasting van wezenlijke kenmerken centraal. Deze kenmerken kunnen worden beïnvloed door verkeerslawaai indien het gebied van waarde is voor vogels of andere geluidgevoelige soorten.

Bij de beoordeling van het effect van geluid zijn de onderstaande beoordelingscriteria gebruikt in onderstaande volgorde:

- Is het gebied aangewezen voor geluidgevoelige soorten? Zo nee, zijn effecten van verkeersgeluid uitgesloten.
- Is sprake van een toename aan geluid vanwege sec de betreffende snelheidsverhoging die merkbaar is en derhalve een effect kan hebben op de relevante voor geluid gevoelige soort?

Om de tweede vraag te kunnen beantwoorden is voor de te onderscheiden snelheidsregimes en rekening houdende met het type wegdek (ZOAB, e.d.) bepaald wat de maximale toename aan geluid kan zijn vanwege de snelheidsverhoging. Hieruit is naar voren gekomen dat die toename altijd ruim onder de 1 dB(A) ligt voor de relevante wegtrajecten en daardoor geen sprake zal zijn van een aantoonbaar effect op de relevante soorten.

3.4 Stikstofdepositie

Effectprincipes

In veel Natura 2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten liggen habitattypen en leefgebieden van soorten die gevoelig zijn voor verzurende en/of vermestende invloed van stikstofdepositie. Als de depositie van stikstof te hoog is kan dit leiden tot ongewenste veranderingen in de vegetatie. Zeldzame soorten in voedselarme omstandigheden worden verdrongen door meer algemene soorten. Samen met andere problemen, waaronder verdroging, heeft dit in de afgelopen decennia geleid tot een afname van de biodiversiteit in de Nederlandse natuurgebieden.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak van de Raad van State (StAB) heeft in een advies van 24 maart 2009 (StAB/38266/H) aangegeven, dat tevens rekening gehouden moet worden met de effecten van stikstofdepositie op Vogelrichtlijnsoorten. In het verlengde hiervan ligt het voor de hand niet alleen rekening te houden met vogels, maar ook andere soortengroepen als insecten, vissen, amfibieën en reptielen, waarvoor een gebied is aangewezen. In het algemeen kan worden gesteld dat alle soorten gevoelig kunnen zijn voor stikstofdepositie die afhankelijk zijn van een leefgebied dat gevoelig is voor stikstofdepositie.

Ecologische effecten van stikstofdepositie

Stikstofdepositie bestaat in gereduceerde vorm (NH_3 , ammoniak) en geoxideerde vorm (stikstofdioxide, NO_x). De stikstofemissie van landbouw bestaat voornamelijk uit ammoniak, terwijl industrie en verkeer voornamelijk stikstofdioxide emitteren. Beide vormen van stikstof kunnen worden omgezet tot de nutriënten ammonium (NH_4) en nitraat (NO_3). De extra aanvoer van deze voedingsstoffen kan vooral bedreigend zijn voor voedselarme habitattypen. Door de verrijking kan de vegetatie verruigen en kunnen kenmerkende soorten van schrale milieus verdwijnen. Daarnaast kan depositie van stikstof leiden tot een daling van de bodem-pH. Door verzuring verdwijnen gevoelige soorten en neemt de soortenrijkdom en kwaliteit van zuurgevoelige habitattypen af.

Drempelwaarden

Als drempelwaarde voor het al dan niet optreden van significante effecten op habitats wordt voor Natura 2000-gebieden de kritische depositiewaarde (KDW) gehanteerd. De KDW wordt gedefinieerd als 'de grens waarboven het risico niet kan worden uitgesloten dat de kwaliteit van het habitatype significant wordt aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie'. Dit komt inhoudelijk overeen met de internationaal gangbare definitie: 'De kritische depositie is een kwantitatieve schatting van de blootstelling aan één of meer verontreinigende stoffen, waar beneden geen significante schadelijke effecten optreden aan gespecificeerde gevoelige elementen in het milieu, volgens de huidige stand van kennis.' De KDW is wetenschappelijk breed geaccepteerd en wordt ook in de jurisprudentie gehanteerd om bijvoorbeeld overbelaste situaties te duiden. Voor gebiedspecifieke toetsing moet echter ook rekening worden gehouden met andere bepalende factoren.

Er is een check gedaan wat betreft een eventueel te hanteren lagere range van Kritische Depositiewaarden op grond van de publicatie van Bobbink, 2010 (Bobbink, R. & J.-P. Hettelingh (eds), 2010, Review and revision of empirical critical loads and dose response relationships). Het blijkt dat dit met uitzondering van Grijze duinen in Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid bij de natuurtoetsen 130 km niet aan de orde is. Bij een aantal natuurtoetsen is juist een mogelijke verhoging van de KDW aan de orde, zoals bij hoogveen en de vennen. Voor zover relevant is deze publicatie bij toetsing van het betreffende habitatype betrokken.

Voor soorten die afhankelijk zijn van stikstofgevoelige habitattypen is de drempelwaarde minder eenduidig vast te stellen. De effecten voor deze soorten zijn afhankelijk van verandering in structuur en/of het verdwijnen van specifieke plantensoorten, wat niet 1-op-1 gekoppeld hoeft te zijn aan de KDW. Bovendien kan het leefgebied van soorten mede habitattypen betreffen die niet gevoelig zijn voor stikstofdepositie.

Voor Beschermden natuurmonumenten is deze KDW bruikbaar als indicator van de gevoeligheid van de in het aanwijzingsbesluit beschreven vegetaties. Op basis van die beschrijvingen wordt daartoe bezien welk in het kader van Natura 2000 benoemd habitatype hiermee het meeste overeenkomt en welke KDW dat habitatype heeft.

Berekening stikstofdepositie

Rekenpunten

Voor de Natura 2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten wordt op de rekenpunten met AERIUS 1.2 de stikstofdepositie berekend tot een afstand van ca. 3 km van de weg (uitgevoerd door Goudappel-Coffeng).

Detailniveau van de rekenpunten:

- Verkeersbijdrage: Natura 2000-gebieden en Beschermden Natuurmonumenten: octagonalen 100 x 100 meter.
- GDN: Natura 2000-gebieden: octagonalen 100 x 100 meter.
- GDN: Beschermden natuurmonumenten, voor zover niet gelegen in een N2000 gebied: 1 x 1 km vakken.

Rekenjaren

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de Basisvariant (zie § 1.2). Uitgangspunt voor de berekeningen is dat de snelheidsverhoging in 2012 wordt ingevoerd. Het jaar 2012 is daarom als referentiejaar in beeld gebracht. Daarnaast is een doorkijk naar toekomstige jaren gegeven. Concreet zijn per traject de volgende peiljaren gehanteerd:

- 2012 als referentiejaar;
- 2013 als eerst representatief vergelijkingsjaar;
- 2015 en 2020 als jaren om de ontwikkeling richting toekomst inzichtelijk te maken.

Bij Natura 2000-gebieden is voor 2013, 2015 en 2020 de stikstofdepositie doorgerekend op basis van het huidige snelheidsregime (autonome situatie) en op basis van het regime met een permanente snelheidsverhoging. Naast een vergelijking met de huidige situatie (2012) is daarmee de mogelijke toename aan depositie tengevolge van sec de snelheidsverhoging inzichtelijk gemaakt (verminderde afname genoemd) en bij de beoordeling van mogelijke effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen betrokken. De stikstofdepositie rond wegvakken met een dynamisch snelheidsregime is post hoc afgeleid op basis van een gewogen gemiddelde tussen de berekeningen voor de huidige snelheid en de stikstofberekeningen met een permanente snelheidsverhoging.

Voor de habitattypen waarvoor het Natura 2000 gebied is aangemeld, wordt per habitatype de oppervlakte gewogen gemiddelde totale depositie berekend door de GDN kaarten in GIS te projecteren op de beschikbare habitattypenkaarten (zoals gebruikt in AERIUS, EL&I augustus, 2011). De resultaten daarvan worden steeds in tabelvorm voor de hierboven genoemde rekenjaren weergegeven. Meer specifiek wordt de gemiddelde (oppervlaktegewogen) verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie op de gevoelige habitattypen binnen ca. 3 km van de weg weergegeven voor:

- de referentiesituatie (2012);
- de toekomstige situatie zonder snelheidsverhoging (autonoom) in 2013, 2015 en 2020;
- en na invoering van een variabel (var) snelheidsregime van 120-130 km/uur in 2013, 2015 en 2020.

In tabelvorm ziet dit er als volgt uit:

Gemiddelde stikstofdepositie (mol/ha/jaar) als gevolg van wegverkeer op de gevoelige habitattypen. Rood betekent verkeersbijdrage bij variabele 130 km/uur > verkeersbijdrage referentie 2012. Groen betekent verkeersbijdrage bij variabele 130 km/uur ≤ verkeersbijdrage referentie 2012. Daarnaast is de autonome situatie in 2013, 2015 en 2020 weergegeven.

		2012	2013	2015	2020	2013	2015	2020
Habitattypen		ref	aut	aut	aut	var 130	var 130	var 130
H2310	Stuifzandheiden met struikheide							
H3160	Zure vennen							
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)							
H4030	Droge heiden							
H7150	Pioniervegetaties met snavelbiezen							

De gemiddelde waarden geven in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen in principe het beste inzicht in de trend voor wat betreft de stikstofdepositie afkomstig van het verkeer en de mogelijke effecten daarvan. Dit laat onverlet dat zich gebiedsspecifiek situaties kunnen voordoen waarbij de toename aan depositie tengevolge van de snelheidsverhoging (zeer) lokaal voor 1 of meerdere habitats zodanig afwijkt van de gemiddelde waarden, dat de beoordeling niet enkel op basis van de gemiddelde depositietoename kan worden uitgevoerd. Om na te gaan wanneer dit het geval is wordt per habitattypen gezien of lokaal sprake kan zijn van noemenswaardig hogere toenames aan depositie. Daartoe wordt steeds in een vergelijkbare tabelvorm per habitattypen de maximale verkeersbijdrage aan depositie weergegeven voor de referentiesituatie (2012) en de toekomstige situatie zonder (autonoom) en na invoering van een permanent snelheidsregime van 130 km/uur. Op basis daarvan is per habitattypen de maximaal berekende toename aan depositie tengevolge van de snelheidsverhoging af te leiden die (zeer) lokaal - op de kortste afstand van de snelweg - met AERIUS is berekend. Wanneer daaruit blijkt dat de maximaal berekende toename noemenswaardig afwijkt van de gemiddelde toename aan depositie, wordt voor de betreffende habitattypen in de toetsing de ruimtelijke spreiding in de toename aan stikstofdepositie tengevolge van de snelheidsverhoging inzichtelijk gemaakt en in de beoordeling betrokken. Die ruimtelijke spreiding wordt via kaartbeelden gepresenteerd. Hieruit valt per habitattypen af te leiden in welke mate (gewerkt wordt met ranges: 0-1, 1-2, 2-5, 5-10, 10-20 mol/ha/jr) verspreid over het gebied binnen ca. 3 km sprake is van een toename (of afname) aan depositie tengevolge van de snelheidsverhoging. Hierbij wordt met name uitgegaan van de vergelijking tussen het referentiejaar, 2012, en het 'worstcase' jaar 2013. Op basis daarvan wordt weergegeven in welke mate de te onderscheiden 'ranges aan toename' aan de orde zijn. Hierbij wordt gebruik gemaakt van onderstaande tabel, waarin staat aangegeven wat het oppervlaktepercentage van de toename per 'range aan toename' is ten opzichte van de totale oppervlakte van het betreffende habitattypen zowel binnen ca. 3 km als binnen het gehele Natura 2000-gebied.

Toename van stikstofdepositie vanuit het wegverkeer van 2012 naar 2013 (incl. snelheidsverhoging) in categorieën met bijbehorende oppervlaktes binnen ca 3 km en percentage van het oppervlakte binnen ca 3 km en het percentage van het gehele Natura-2000 gebied.

Toename (mol/ha/jr)	Opp. (ha)	% opp. habitattypen < ca. 3km	% habitattypen gehele gebied
0-1			
1-2			
2-5			
Enz.			

Emissiefactoren

In deze studie is gebruik gemaakt van emissiefactoren die het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in het kader van de jaarlijkse update van de Grootchalige Concentratiekaarten Nederland (GCN-kaarten) publiceert. Het betreft de emissiefactoren conform het BBR scenario (PBL; maart 2011).³ De set emissiefactoren bestaat uit emissiefactoren voor combinaties van verschillende rijsnelheden en voertuigcategorieën (licht, middelzwaar en zwaar wegverkeer). Deze emissiefactoren zijn opgenomen in Aerius. Op de wegvakken waar 130 km/uur wordt gereden (permanent en variabel) is voor lichte voertuigen een verschalingsfactor van 1.2 gehanteerd ten opzichte van de emissiefactoren voor 120 km/uur. Deze verschalingsfactor is gebaseerd op de emissiefactoren die door TNO zijn aangeleverd voor 130 km/uur.

Toetsing van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

In het kader van een eerste beoordeling (voortoets) dient bepaald te worden of negatieve effecten in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen op voorhand kunnen worden uitgesloten, en zo niet of significantie van effecten kunnen worden uitgesloten.

Eerste beoordeling stikstof (voortoets)

In een eerste beoordeling van het aspect stikstof wordt onder meer de kritische depositiewaarde betrokken. Gelet op de zorgvuldige wetenschappelijke onderbouwing van de kritische depositiewaarde mag aangenomen worden dat zolang de stikstofbelasting, inclusief verkeersbijdrage, onder de KDW blijft, significante effecten tengevolge van stikstofdepositie op de kwaliteit of omvang van de habitattypen kunnen worden uitgesloten. Indien de KDW worden overschreden dan is veelal voor behoud en zeker voor verbetering een dalende belasting nodig om de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren. Als de snelheidsverhoging voor een relevante toename van stikstofbelasting zorgt ten opzichte van de huidige situatie kan in dat geval in de voortoets een significant effect niet op voorhand worden uitgesloten. Er zal dan een nadere toetsing in de vorm van een vervolgoets noodzakelijk zijn.

Op basis van de depositieberekeningen wordt bepaald wat de depositie per habitattype binnen de geselecteerde Natura 2000-gebieden is.

Stikstof en soorten

Mede naar aanleiding van de uitspraak van de RvS heeft Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) Grontmij gevraagd een analyse te maken van de gevolgen van stikstofdepositie voor Vogelrichtlijnsoorten en Habitatrictlijnsoorten (Grontmij, 2011)⁴. Daarnaast heeft EL&I (Bal, 2011 in prep) een analyse uitgevoerd van VHR soorten. In onderstaande tabellen is weergegeven welke Vogel- en Habitatrictlijnsoorten (mogelijk) gevoelig zijn voor verandering van hun broedhabitat, foerageergebied en/of voedselbronnen als gevolg van stikstofdepositie. Uit deze onderzoeken blijkt dat zoogdieren niet gevoelig zijn voor stikstofdepositie.

Overzicht van voor stikstofdepositie gevoelige VR-soorten. Lichtblauw = niet gevoelig, oranje = enigszins gevoelig, rood = gevoelig.

Vogelrichtlijnsoort	Broedhabitat*	Foerageerhabitat*	KDW Bal*	Habitattype Bal*
Blauwe kiekendief			900-1600	H2190B, H2190C, 6510B, H2130B, H2130C, H6510A, H4010A, H6230, H2140A, H2190C, H6230, H2310, H2320, H4030, H2110, H2120

³ Gedurende afronding van de natuuronderzoeken kwamen de nieuwe emissiefactoren (maart 2012) beschikbaar. Deze hadden vanwege de zeer beperkte verschillen met de gebruikte emissiefactoren geen consequenties voor de uitgevoerde berekeningen en vormden derhalve geen aanleiding tot bijstelling van de onderzoeken en de daarin getrokken conclusies.

⁴ Grontmij, 2011, Quickscan invloed stikstofdepositie op Vogelrichtlijnsoorten. Auteurs A.H. Tuitert en S.C. Wessels. Rapport Grontmij in opdracht van Rijkswaterstaat-DVS.

Vogelrichtlijnsoort	Broedhabitat*	Foerageerhabitat*	KDW Bal*	Habitattype Bal*
Bontbekplevier			1400-1600	H2190B, H2190C, H2110
Boomleeuwerik			700-1300	H2330, H2310, H2320, H4030, H2130A, H6120, H6230
Bruine kiekendief			900-1600	H2190B, H2190C, H6510B, H2130B, H2130C, H2130A, H6510A, H4010A, H6230, H2140A, H2190C, H6230, H2110, H2120
Dodaars			400	H3130, H3160
Draaihals			700-1100	H2310, H2320, H4030, H2330
Duinpieper			700-1100	H2310, H2330
Geoorde fuut			440	H3130, H3160
Grauwe kiekendief			900-1400	H2190B, H2190C, H2130B, H2130C, H2130A, H6510A, H4010A, H6230, H2140A, H2190C, H6230, H2310, H2320, H4030, H2140B, H2150, H2110, H2120
Grauwe klauwier			400-1400	H3130, H3160, H2190B, H2190C, H6410, H6120, H6230, H2130B, H2130C, H2130A, H6510A, H4010A, H2140A, H2190C, H3160, H7110A, H7110B, H7120, H2310, H2320, H4030
Grutto			1300-1600	H6410, H6510B, H4010A, H6230,
Ijsvogel			400	H3130
Kemphaan			1100-1600	H6410, H4010A, H6230,
Kievit			1400-1600	H6510B
Kleine mantelmeeuw				
Korhoen			1000-1800	H6410, H9120, H9190, H7120, H91D0, H2310, H2320, H4030, H7110A, H7110B, H7120, H4010A, H6230
Kwartelkoning			1400-1600	H6410, H6510B
Nachtzwaluw			400-1800	H6120, H6230, H4010A, H6230, H7110A, H7110B, H7120, H2310, H2320, H4030, H2330,

Vogelrichtlijnsoort	Broedhabitat*	Foerageerhabitat*	KDW Bal*	Habitattype Bal*
				H9190
Oeverzwaluw			400	H3130
Paapje			900-1400	H2190B, H2190C, H6410, H2130B, H2130C, H2130A, H6120, H4010A, H6230, H2140A, H2190C, H6230, H7110A, H7110B, H7120
Pijlstaart			400	H3130
Porseleinhoen				
Roerdomp			400	H3130
Roodborsttapuit			900-1300	H6410, H6120, H6230, H2130B, H2130C, H2130A, H4010A, H6230, H2310, H2320, H4030
Scholekster			900-1600	H6510B, H2130B, H2130C, H2130A, H6230, H2140B, H2150, H2110, H2120
Slechtvalk			400	H3130
Strandplevier			1400	H2110
Tapuit			700-1400	H6120, H6230, H2130B, H2130C, H2130A, H2310, H2320, H4030, H2330, H2120
Tureluur			1400-1600	H2190B, H2190C, H6410, H6510B
Velduil			400-1600	H2190B, H2190C, H2130B, H2130C, H2130A, H6510A, H4010A, H6230, H2140A, H2190C, H6230, H7110A, H7110B, H7120
Visarend			400-1600	H3130, H2190B, H2190C, H6410
Visdief			900-1400	H2130A, H2130B, H2130C
Watersnip			400-1600	H2190B, H2190C, H6410, H4010A, H6230, H2140A, H2190C, H6230, H7110A, H7110B, H7120
Wespendief			400-1100	H3130, H2310, H2320, H4030
Woudaap			400	H3130
Zeearend			400	H3130
Zwarte stern			400	H3130
Zwarte specht			1400	H9160A, H9120, H9190

Overzicht van voor stikstofdepositie gevoelige Habitatrichtlijnsoorten. Oranje = enigszins gevoelig, rood = gevoelig.

Habitatrichtlijnsoort	Groeiplaats / verblijfplaats	Foerageerhabitat	KDW Bal	Habitatype Bal
Beekprik			<2400	
Bittervoorn			1800?-2100?	
Donker pimpernelblauwtje			1400-1600	H6150B, H6150A
Drijvende waterweegbree		n.v.t.	400-2100	H3150, H3130
Gaffellibel				
Geel schorpioenmos		n.v.t.	1100-1400	H7140A, H7230
Geelbuikvuurpad				
Gestreepte waterroofkever				
Gevlekte witsnuitlibel			400-2100	H3150, H2190A, H3130
Groenknolorchis		n.v.t.	100-1400	H2190B
Grote vuurvliinder			700-1400	H7140B, H6410
Kamsalamander			400-2100	H3150 H3130
Kruipend moerasscherm		n.v.t.	1600	H7140a
Nauwe korfslak			1400-1800	H2190B, H2160, H6430C
Pimpernelblauwtje			1100-1600	H6410, H6510B, 6510A, 6430C, 9160B
Platte schijfhoren			400-2100	H3150, H2190A, H3130
Spaanse vlag				
Tonghaarmuts		n.v.t.		
Vliegend hert				
Zeggekorfslak			1900 <2400	H91e0c

* Op basis van Grontmij, 2011, ** Op basis van Bal, 2011 in prep

Bij Natura 2000-gebieden wordt in eerste instantie bepaald of het gebied is aangewezen is voor soorten die gevoelig zijn voor stikstofdepositie op basis de bovenstaande tabellen. Vervolgens wordt bepaald of het stikstof gevoelige habitatype zich binnen het betreffende gebied bevindt. Indien dit het geval is wordt getoetst of de KDW die aan de soort op basis van het leefgebied is toegewezen wordt overschreden na de invoering van 130 km/uur. Op basis van de overschrijding en de toename als gevolg van de snelheidsverhoging wordt bepaald of (significante) effecten voor de betreffende soort al dan niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Indien de KDW niet wordt overschreden wordt beoordeeld of een toename aan stikstofdepositie ten gevolge van de snelheidsverhoging tot verslechtering van het leefgebied kan leiden. Beide beoordelingen worden in het licht van de al dan niet gekwantificeerde doelstelling (na te streven populatieaantal, dan wel trend) voor de soort zelf uitgevoerd.

Nadere beoordeling stikstof (vervolgtoets)

De centrale vraag in de vervolgtoets is of door de snelheidsverhoging het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen daadwerkelijk in het geding kan zijn.

De beoordeling of stikstofdepositie het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen in het geding kan brengen, wordt gedaan aan de hand van een (zoveel mogelijk) kwantitatieve voorspelling van de effecten van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitatypes en leefgebieden van soorten waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt. De voorspelde veranderingen worden gerelateerd aan de huidige omvang en kwaliteit van het areaal van de habitatypes of

van de omvang van het leefgebied van soorten in relatie tot omvang van de populatie waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt.

Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met de instandhoudingsdoelstelling die voor het betrokken habitatype is geformuleerd in de (ontwerp)aanwijzingsbesluiten. Hierbij wordt gekeken naar andere kansen en knelpunten zoals in de rapportages van KIWA en EGG-consult⁵ (beschikbaar via de website van EL&I: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=kiwaachterkanten>) en voor zover beschikbaar de gebiedsanalyses die in het kader van het beheerplan proces zijn uitgevoerd.

Uitgangspunt voor de beoordeling is of de voorgenomen snelheidsverhoging naar 130 km/uur het op termijn realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied in de weg kan staan. Indien dit met zekerheid kan worden uitgesloten, is geen sprake van significante gevolgen en kunnen maatregelen achterwege blijven.

Cumulatieve effecten

Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid wordt bij de beoordeling rekening gehouden met eventuele cumulatieve effecten. Hiervan is sprake als naast de snelheidsverhoging andere ontwikkelingen in of rondom een Natura 2000-gebied zijn voorzien en die in combinatie mogelijk schadelijk kunnen zijn voor het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen. Hierbij worden zo nodig tevens ontwikkelingen betrokken waarvoor besluitvorming reeds heeft plaatsgevonden, maar die nog niet in uitvoering zijn. Bestaande activiteiten / ontwikkelingen worden als onderdeel van de achtergrondbelasting van geluid meegenomen. De mogelijke gevolgen vanwege een toename van stikstof door een snelheidsverhoging op andere autosnelwegen die voor hetzelfde gebied relevant zijn, worden in feite al cumulatief bepaald doordat deze in de LMS verkeersberekeningen integraal zijn meegenomen.

Voor zover in voorbereiding zijnde wegenprojecten leiden tot veranderingen in de verkeersintensiteit van de in dit kader relevante wegen, zijn deze veranderingen ook verdisconteerd in de verkeerscijfers welke als input zijn gebruikt voor de stikstofdepositie berekeningen. Hierdoor is het cumulatief effect van alle verkeersprojecten in de stikstofberekening meegenomen.

Beoordeling stikstofdepositie in Beschermden natuurmonumenten

Voor Beschermden natuurmonumenten wordt in eerste instantie bepaald of de natuurwaarden waarvoor het gebied is aangewezen gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Omdat er voor Beschermden natuurmonumenten geen instandhoudingsdoelstellingen zijn opgenomen worden de relevante soorten en habitats door een ecoloog afgeleid uit de aanwijzingsbesluiten. Voor natuurwaarden die zijn opgenomen in de aanwijzingen van Beschermden natuurmonumenten zijn geen KDW's vastgesteld. Om die reden is bepaald of de combinatie van deze soorten vergelijkbaar is met Natura 2000 habitattypen, waarvoor wel een KDW is vastgesteld. Op deze manier worden de aan deze soorten en habitats gerelateerde KDW gehanteerd om een indicatie te krijgen van de stikstofgevoeligheid van de natuurwaarden in het Beschermd natuurmonument. Omdat er voor Beschermden natuurmonumenten geen habitatkaarten beschikbaar zijn wordt de analyse uitgevoerd op basis van de begrenzing van het Beschermden natuurmonumenten.

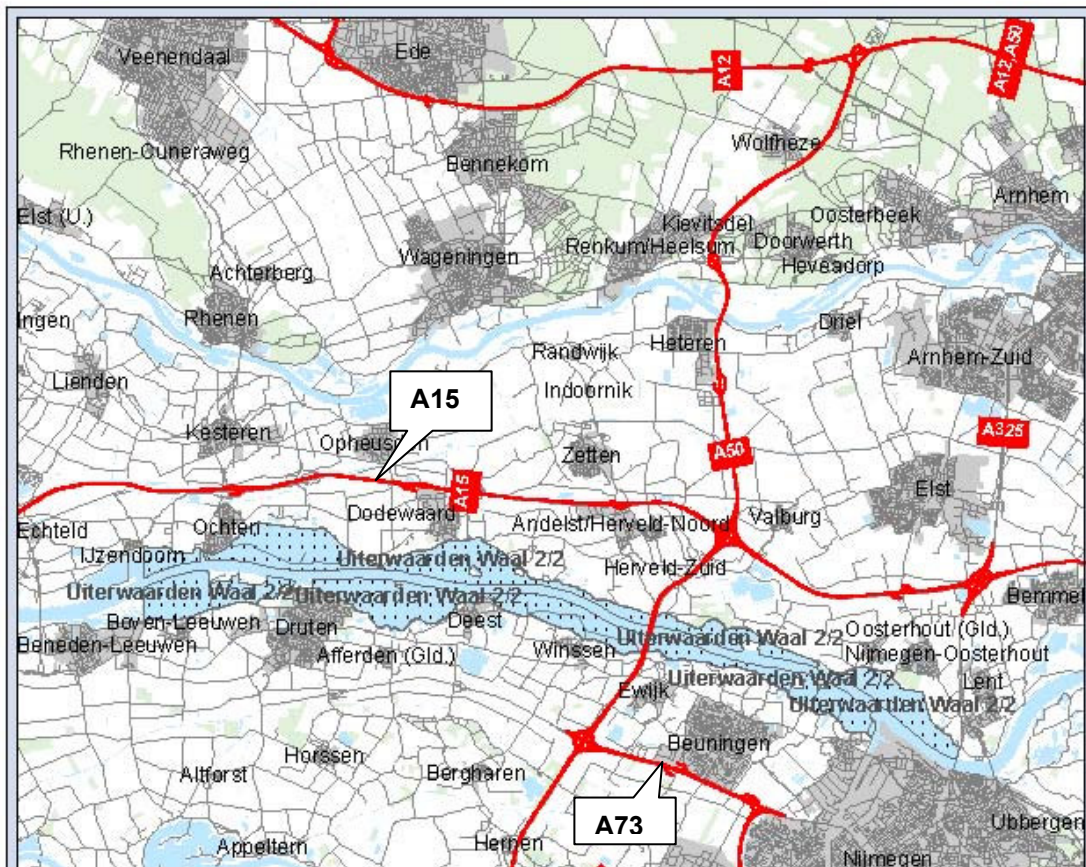
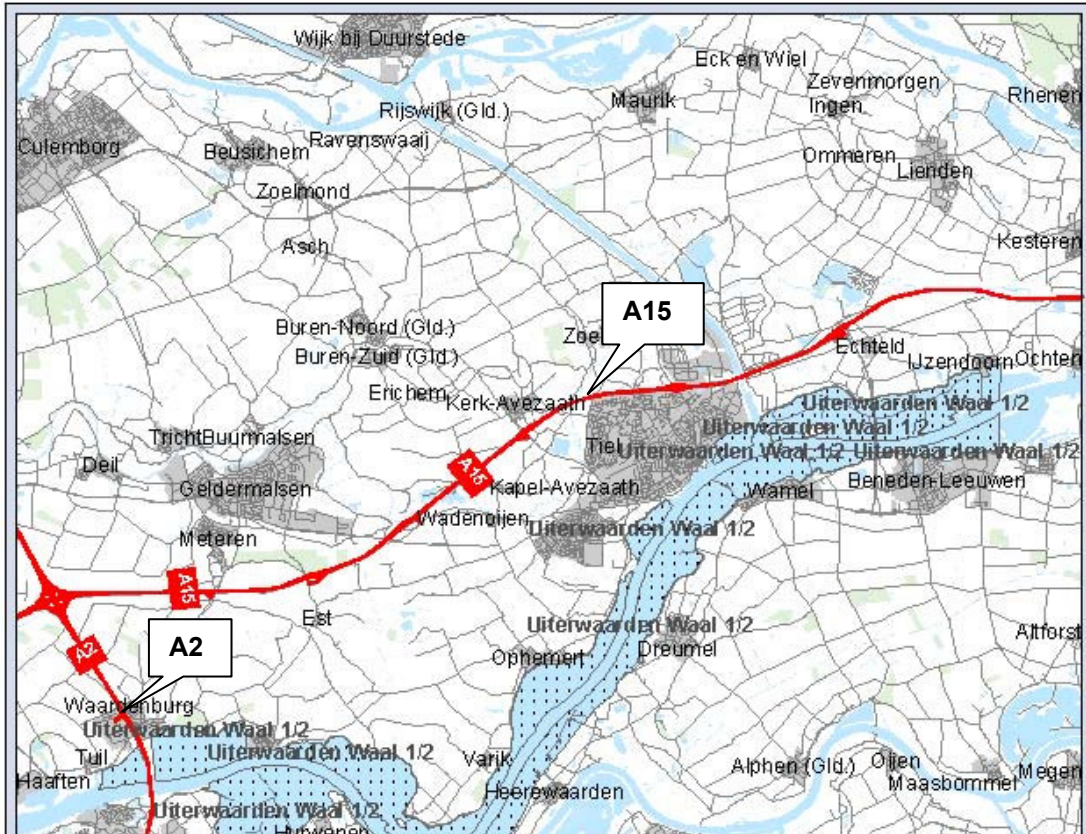
Op basis van de depositieberekeningen wordt bepaald wat de depositie van een wegvak binnen de grenzen van het Beschermd natuurmonument is. Rekening houdend met de stikstofgevoeligheid van de natuurwaarde en de toename als gevolg van de snelheidsverhoging wordt bepaald of schadelijke effecten al dan niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Mochten schadelijke effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten dan wordt een nadere beoordeling uitgevoerd, waarbij zo mogelijk wordt gezien of de precieze ligging van de relevante natuurwaarden valt te achterhalen.

⁵ KIWA en EGG-consult, 2007. Knelpunten en kansen van Natura 2000 gebieden. Opdrachtgever Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Directie Natuur.

4 Natuurtoets – Uiterwaarden Waal – A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht, A15 Deil - Bemmelen en A73 Neerbosch - Ewijk

4.1 Ligging gebied en Rijkswegen

Het gebied Uiterwaarden Waal wordt aangewezen als Natura 2000-gebied in het kader van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Voor dit gebied heeft nog geen definitieve aanwijzing plaatsgevonden als Natura 2000 gebied en meer specifiek als Habitatrichtlijngebied. Wel is een deel van het gebied op 24 maart 2000 (N/2000/307; Stcrt. 2000, nr. 65) en gewijzigd bij besluit van 25 april 2003 (N/2002/1465; Stcrt. 2003, nr. 95) en 24 februari 2004 (TRCJZ/2003/10236; Stcrt. 2004, nr. 39) als Vogelrichtlijngebied aangewezen. Met de definitieve aanwijzing als Natura 2000 gebied zal deze aanwijzing komen te vervallen en wordt de inhoud daarvan grotendeels overgenomen in de aanwijzing als Natura 2000 gebied. De toetsing voor dit gebied wordt uitgevoerd op het wel vastgestelde ontwerp-aanwijzingsbesluit als Natura 2000 gebied, daarbij rekening houdend met de ten opzichte van de aanwijzing als Vogelrichtlijn beoogde door te voeren wijzigingen. Hiermee vindt de toetsing plaats op basis van de actueel best beschikbare informatie omtrent o.a. de aanwezigheid van soorten in het gebied. Op onderstaande kaart is de begrenzing van het gebied weergegeven en de ligging ten opzichte van de A2, de A15 en de A73. De getoetste snelheidsverhoging betreft van 120 km/uur naar een variabel snelheidsregime van 120-130km/uur op zowel de A2 op het traject Deil tot de Verzorgingsplaats De Lucht, de A15 op het traject Deil tot Bemmelen, als de A73 op het traject Neerbosch-Ewijk. De Verzorgingsplaats De Lucht ligt ter hoogte van de voormalige afslag Hedel.



Ligging Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal en rijkswegen A2, A15 en A73, gesplitst in een westelijk deel (boven) en oostelijk deel (onder).

4.2 Instandhoudingsdoelstellingen

In onderstaande tabel zijn de instandhoudingsdoelstellingen weergegeven zoals opgenomen in het ontwerp-aanwijzingsbesluit en de gevoeligheid voor geluid en stikstof.

De instandhoudingsdoelstellingen en gevoeligheid van het Natura 2000-gebied NG=niet gevoelig. Voor gevoelige habitattypen en - voor zover beschikbaar - soorten, is de KDW (mol/ha/jaar) weergegeven.

Habitattypen	Doelst. Opp.vl.	Doel st. Kwal .	Doel st. Pop.	Draagkracht aantal vogels	Draagkracht aantal paren	Gevoelig voor geluid van wegverkeer	Gevoelig voor stikstof
H3270	Slikkige rivieroever	=	>			NG	2400
H3270 (complementair doel VR)	Slikkige rivieroever	>	>			NG	2400
H6120	*Stroomdalgrasland-En	=	>			NG	1250
H6120 (complementair doel VR)	*Stroomdalgrasland-en	>	>			NG	1250
H6510A	Glanshaver- en vossenstaartheuvels (glanshaver)	>	>			NG	1400
H91E0A	*Vochtige alluviale bossen (zachthout-oibossen)	=	>			NG	2410
H91E0 (complementair doel VR)	*Vochtige alluviale bossen (zachthout-oibossen)	>	>			NG	2410
Habitatsoorten							
H1095	Zeeprink	>	>	>		NG	NG
H1095	Zeeprink	>	>	>		NG	NG
H1099	Rivierprink	>	>	>		NG	NG
H1099	Rivierprink	>	>	>		NG	NG
H1102	Elft	=	=	>		NG	NG
H1102	Elft	=	=	>		NG	NG
H1106	Zalm	=	=	>		NG	NG
H1106	Zalm	=	=	>		NG	NG
H1145	Grote modderkruiper	=	=	=		NG	NG
H1145	Grote modderkruiper	=	=	=		NG	NG
H1166	Kamsalamander	>	>	>		NG	400-2100
H1166	Kamsalamander	>	>	=		NG	400-2100
H1337	Bever	=	=	>		NG	NG
Broedvogels							
A119	Porseleinhoen	>	>		10	G	G
A122	Kwartelkoning	>	>		30	G	1400-1600
A197	Zwarte Stern	>	>		20	G	400
Niet-broedvogels							
A005	Fuut	=	=		90	G	NG
A017	Aalscholver	=	=		260	G	NG
A037	Kleine Zwaan	=	=		9	G	NG

A041	Kolgans	= (<)	=		5500		G	NG
A043	Grauwe Gans	= (<)	=		2400		G	NG
A045	Brandgans	=	=		610		G	NG
A050	Smient	= (<)	=		4700		G	NG
A051	Krakeend	=	=		50		G	NG
A054	Pijlstaart	=	=		30		G	400
A056	Slobeend	=	=		90		G	NG
A059	Tafeleend	=	=		190		G	NG
A061	Kuifeend	=	=		530		G	NG
A068	Nonnetje	=	=		6		G	NG
A125	Meerkoet	=	=		780		G	NG
A142	Kievit	=	=		790		G	1400-1600
A156	Grutto	=	=		70		G	1300-1600
A160	Wulp	=	=		160		G	NG

* Prioritaire habitats

Legenda

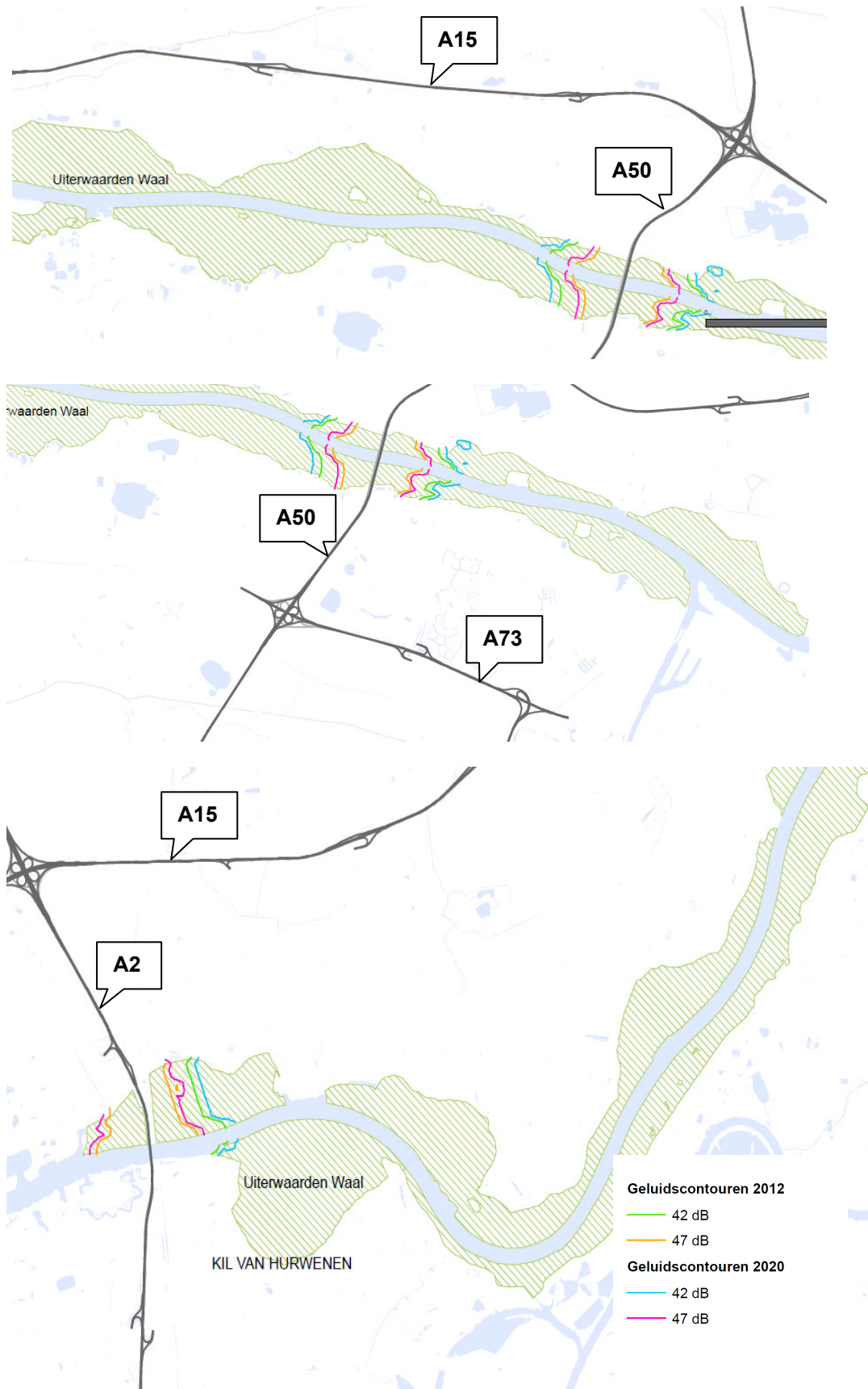
=	Behoudsdoelstelling
>	Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
=(<)	Ontwerp-aanwijzingsbesluit heeft 'ten gunste van' formulering
	Gevoelig voor geluid van wegverkeer of stikstofdepositie op basis van het rapport van
G	Bal.. Waar de KDW-waarde bekend is, is deze ingevuld,
BG	Bepert gevoelig voor geluid van wegverkeer of stikstofdepositie
NG	Niet gevoelig voor het geluid van wegverkeer of stikstofdepositie

Een deel van het gebied is aangewezen als Beschermd natuurmonument (voormalig Staatsnatuurmonument) Kil van Hurwenen. Als wezenlijke kenmerk worden botanische, ornithologische en hydrobiologische waarden genoemd. In het aanwijzingsbesluit van het staatsnatuurmonument worden echter geen specifieke soorten of vegetatietypen c.q. habitattypen genoemd. Aangenomen mag worden dat de vogelsoorten, vissoorten en habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied zal worden aangewezen tevens betrekking hebben op de botanische, ornithologische en hydrobiologische waarden van het staatsnatuurmonument.

4.3 Toetsing effecten geluid

De voor verkeersgeluid gevoelige soorten waarvoor het gebied is aangewezen betreffen alle broed en niet-broedvogels. De 42dB(A) en 47dB(A) contouren zullen volgens berekening in 2015 bij 130 km/uur voor een zeer klein deel binnen het Natura 2000-gebied liggen (zie onderstaande kaart, het gaat uitsluitend om de geluidcontour van de A2). Omdat het om overwegend open gebied gaat is de 47dB(A)-contour hier van toepassing.

Uit onderzoek van Bureau Waardenburg (2008) is gebleken dat voor dit Natura 2000-gebied verkeerslawaai geen knelpunt vormt voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen voor de vogels. In de omgeving van de kruising bij Zaltbommel verblijven nabij de brug namelijk geen aantallen vogels van betekenis. Ook uit onderstaande kaart met geluidcontouren blijkt ook dat het grootste deel van het gebied nog buiten de verstoringzone is gelegen, waardoor in lijn met het eerder uitgevoerde onderzoek geconcludeerd kan worden dat voldoende ongestoord leefgebied beschikbaar is. Significante verstoring door geluid ten gevolge van de voorgenomen snelheidsverhoging naar 130 km/uur is daarom uitgesloten.



Geluidcontouren 42 dB(A) en 47 dB(A) voor verkeer in de referentiesituatie (2012) en de situatie na snelheidsverhoging in 2020, gesplitst in het noordoostelijke deel met de A15 en A50 (boven), het zuidoostelijke deel met A50 en A73 (midden) en het westelijke deel met de A2 en A15 (onder).

4.4 Toetsing effecten stikstofdepositie

Kritische depositiewaarden en achtergronddepositie

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft in samenwerking met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) kaarten gemaakt van de stikstofdepositie in Nederland (GDN kaarten genoemd). Deze kaarten geven een beeld van de grootschalige stikstofdepositie in Nederland, zowel voor het verleden als de toekomst (tot en met 2030) en hebben een resolutie van 1 km bij 1 km. Ze bevatten de bijdragen van de emissies van alle bronnen in binnen- en buitenland, dus inclusief de (geprognosticeerde) verkeersbijdrage (hier verder Totale depositie genoemd). Een vergelijking van de GDN kaarten met de KDW geeft inzicht in de ligging van al dan niet overbelaste habitattypen binnen Natura 2000-gebieden.

Voor de voorliggende natuurtoets zijn de delen van het Natura 2000-gebied van belang, voor het gebied waarbinnen AERIUS betrouwbaar de verkeersbijdrage heeft kunnen berekenen (tot circa 3 km van de weg verder aangeduid als AERIUS-GRID). Voor alle habitattypen binnen dit gebied is de oppervlakte gewogen gemiddelde totale depositie berekend door de GDN kaarten in GIS te projecteren op de beschikbare habitatkaarten (zoals gebruikt in AERIUS, EL&I augustus, 2011). Het resultaat is in onderstaande tabel weergegeven.

Habitattypen die niet in onderstaande tabel voorkomen, komen niet voor binnen de invloedssfeer van de autosnelwegen.

Kritische depositiewaarde en (oppervlaktegewogen) gemiddelde totale depositie (mol/ha/jaar) op de gevoelige habitattypen binnen het AERIUS-GRID. Rood is KDW overschreden, groen is KDW niet overschreden.

habitatype		KDW	2010	2015	2020
3270	Slikkige rivieroeveren	2400	1621	1517	1432
6120	Stroomdalgraslanden	1250	1653	1540	1450
6510A	Glanshaver- en vossenstaartheuvels (glanshaver)	1400	1756	1661	1559
91E0A	Vochtige alluviale bossen (zacht houtooibossen)	2410	1829	1735	1631

Verkeersbijdrage stikstofdepositie

In onderstaande tabellen zijn de gemiddelde (oppervlaktegewogen) en de maximale verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie op de gevoelige habitattypen binnen ca. 3 km van de weg weergegeven voor de referentiesituatie (2012) en de toekomstige situatie zonder (autonoom) en na invoering van een permanent snelheidsregime van 130 km/uur. Deze tabel is tot stand gekomen door de rekenresultaten voor stikstofdepositie uit AERIUS te projecteren op de habitatkaarten en het oppervlakte gewogen gemiddelde verkeersbijdrage te berekenen. De gemiddelde waarden geven in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen in principe het beste inzicht in de trend van stikstofdepositie afkomstig van het verkeer en de mogelijke effecten daarvan.

Gemiddelde stikstofdepositie (mol/ha/jaar) als gevolg van wegverkeer op de gevoelige habitattypen. Rood betekent verkeersbijdrage bij 130 km/uur > verkeersbijdrage referentie 2012. Groen betekent verkeersbijdrage bij 130 km/uur ≤ verkeersbijdrage referentie 2012.

habitatype		2012	2013	2015	2020	2013	2015	2020
		ref	autonoom	autonoom	autonoom	var 130	var 130	var 130
H3270	Slikkige rivieroeveren	9,2	9,5	8,8	5,7	10,0	9,3	6,1
H6120	Stroomdalgraslanden	39,6	39,7	34,9	24,3	41,3	36,3	25,5
H6510A	Glanshaver- en vossenstaartheuvels (glanshaver)	39,8	39,6	33,7	22,1	41,1	35,1	23,1
H91E0A	Vochtige alluviale bossen (zacht houtooibossen)	33,5	33,7	29,5	19,6	35,0	30,7	20,5

Om inzichtelijk te krijgen of de hierboven weergegeven gemiddelde (oppervlaktegewogen) depositie na invoering van de snelheidsverhoging afdoende representatief is voor de beoordeling van het aspect stikstof, is tevens per habitattype bezien of lokaal sprake kan zijn van noemenswaardig hogere toenames aan depositie. Daartoe is in onderstaande tabel per habitattype de maximale verkeersbijdrage aan depositie weergegeven voor de referentiesituatie (2012) en de toekomstige situatie zonder (autonoom) en na invoering van een permanent snelheidsregime van 130 km/uur. Op basis daarvan is per habitattype de maximaal berekende toename aan depositie tengevolge van de snelheidsverhoging af te leiden die (zeer) lokaal - op de kortste afstand van de snelweg- met AERIUS is berekend. Voor zover de maximaal berekende toename noemenswaardig afwijkt zal in de toetsing nader worden ingegaan op de ruimtelijke spreiding in de toename aan stikstofdepositie tengevolge van de snelheidsverhoging.

De maximaal berekende waarde voor de habitattype H6120 Stroomdalgraslanden wijkt zodanig af van de als gemiddeld berekende toename, dat in de toetsing indien nodig nader wordt ingegaan op de ruimtelijke spreiding in de toename van de verkeersbijdrage aan stikstofdepositie inclusief de gevolgen van de snelheidsverhoging. De maximale berekende toename aan depositie t.o.v. 2012 ligt lokaal - op de kortste afstand vanaf de weg - in 2013 voor Stroomdalgraslanden 71,6 mol/ha/jr hoger dan de gemiddelde (oppervlaktegewogen) depositie. De maximaal berekende toename aan depositie voor H91E0A Vochtige alluviale bossen ligt lokaal - op de kortste afstand vanaf de weg - 53,8 mol/ha/jr hoger dan de gemiddelde (oppervlaktegewogen) depositie. Dit habitattype is echter niet tot nauwelijks gevoelig voor stikstofdepositie en de KDW van dit type wordt ruimschoots onderschreden. Voor de effectbeoordeling is daarom geen inzicht nodig in de ruimtelijke spreiding van de stikstofdepositie.

Voor de overige habitattypen komen geen noemenswaardige verschillen naar voren in de toename van de maximale en gemiddelde verkeersbijdrage inclusief gevolgen van de snelheidsverhoging: de maximale berekende toename aan depositie t.o.v. 2012 ligt in 2013 voor 6510A Glanshaverhooilanden 1,0 mol/ha/jr hoger dan de gemiddelde (oppervlaktegewogen) depositie en voor habitattype Slikkige rivieroeveren 1,8 mol/ha/jr. Voor deze habitattypen kan de verandering in de gemiddelde depositiewaarde daarom als representatief worden gezien voor de verandering in het gehele gebied.

Maximale stikstofdepositie (mol/ha/jaar) als gevolg van wegverkeer op de gevoelige habitattypen.
Rood betekent verkeersbijdrage bij permanent 130 km/uur > verkeersbijdrage referentie 2012.
Groen betekent verkeersbijdrage bij permanent 130 km/uur ≤ verkeersbijdrage referentie 2012.
Daarnaast is de autonome situatie in 2013, 2015 en 2020 weergegeven.

habitattype		2012	2013	2015	2020	2013	2015	2020
		ref	autonoom	autonoom	autonoom	var 130	var 130	var 130
H3270	Slikkige rivieroeveren	21,3	21,8	19,7	14,6	23,9	21,8	16,4
H6120	Stroomdalgraslanden	425,3	432,0	394,3	306,4	498,6	458,4	362,5
H6510A	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	88,4	87,4	73,0	45,5	90,7	75,9	50,0
H91E0A	Vochtige alluviale bossen (zachthoutoibossen)	336,3	341,0	309,6	236,9	391,6	358,2	279,5

Toetsing

Habitattypen

H3270 Slikkige rivieroeveren

Uit de vergelijking tussen KDW en achtergronddepositie blijkt dat de KDW van het habitattype in geen van de berekeningsjaren wordt overschreden. Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van 2012 als gevolg van het wegverkeer incl. snelheidsverhoging een toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 0,8 mol/ha/jr in 2013. In 2015 ligt de verkeersbijdrage van

stikstofdepositie inclusief de snelheidsverhoging nog 0,1 mol/ha/jr boven het niveau van 2012. In 2020 ligt de verkeersbijdrage van stikstofdepositie ondanks de snelheidsverhoging onder het niveau van 2012. Er is vanwege de snelheidsverhoging sprake van een zeer geringe verminderde afname van de stikstofdepositie van 0,5 mol/ha/jaar in 2013 en 2015 en 0,4 mol/ha/jr in 2020 ten opzichte van de autonome situatie in 2013, 2015 en 2020.

Voor dit habitatype geldt een behouddoelstelling voor oppervlak en een behouddoelstelling voor kwaliteit respectievelijk een uitbreidingsdoelstelling voor oppervlak en een verbeterdoelstelling voor kwaliteit (complementaire doel). De verkeersbijdrage aan stikstofdepositie ten opzichte van 2012, alsmede de verminderde is dermate gering dat deze feitelijk ecologisch niet meetbaar is. Verslechtering van dit habitatype als gevolg van de snelheidsverhoging kan daarom op voorhand uitgesloten worden. Plaatselijk, en mogelijk op potentiële uitbreidingslocaties binnen het Vogelrichtlijngebied, kan de verhoging van de verkeersbijdrage iets meer dan 0,8 mol/ha/jr zijn, maar de totale stikstofdepositie blijft ook dan ruimschoots onder de kritische depositiewaarden en de uitbreidingsdoelstelling komt niet in gevaar.

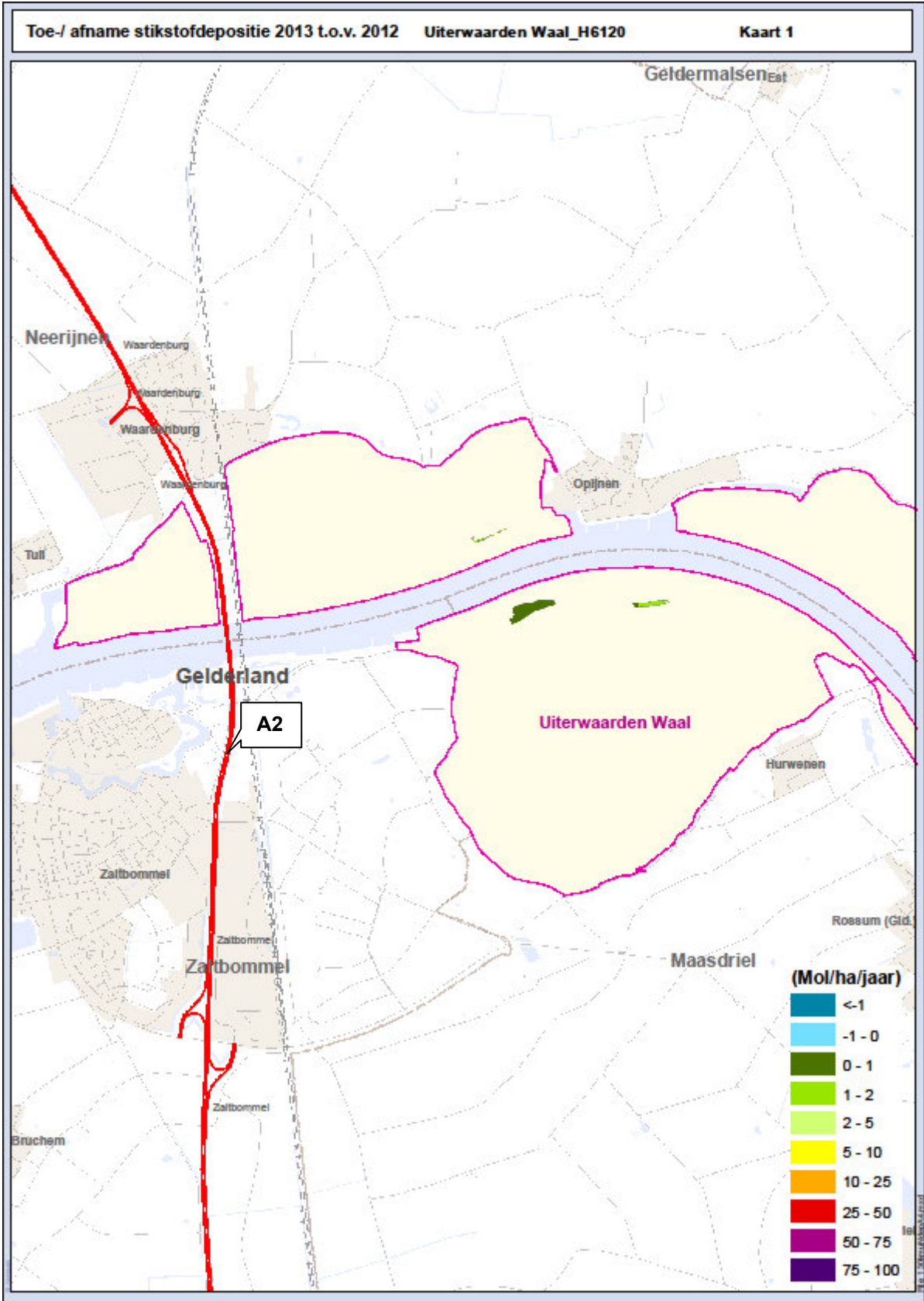
H6120 Stroomdalgraslanden

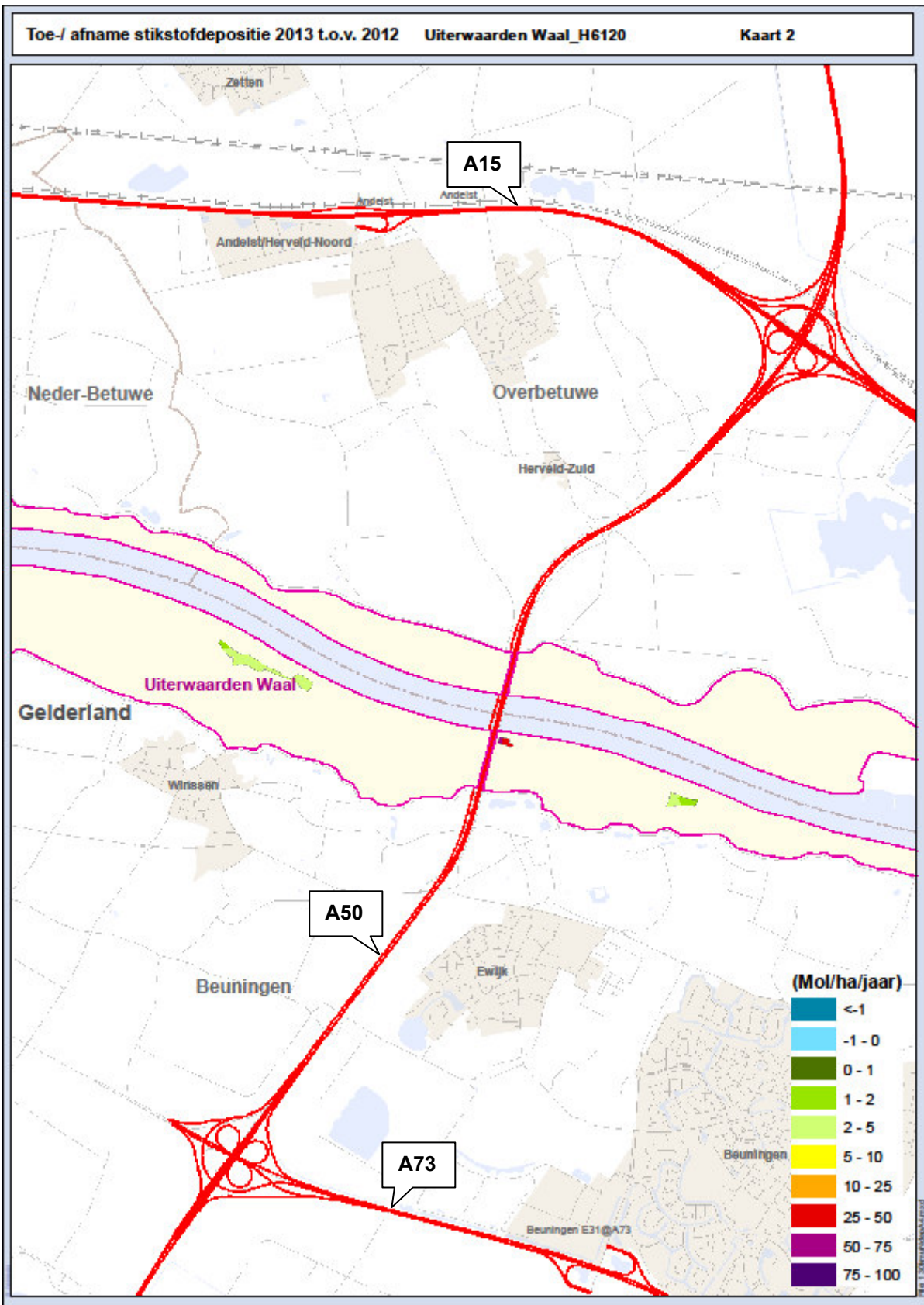
Uit de vergelijking tussen KDW en achtergronddepositie blijkt dat de KDW van het habitatype in alle berekeningsjaren wordt overschreden, maar dat de depositie wel afneemt in de periode 2010-2020. Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van 2012 als gevolg van het wegverkeer incl. snelheidsverhoging een toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 1,7 mol/ha/jr in 2013. In 2015 en 2020 ligt de verkeersbijdrage van stikstofdepositie ondanks de snelheidsverhoging onder het niveau van 2012. Er is vanwege de snelheidsverhoging sprake van een verminderde afname van stikstofdepositie van 1,6 mol/ha/jr in 2013, 1,4 mol/ha/jr in 2015 en 1,2 mol/ha/jr in 2020 als gevolg van snelheidsverhoging. Uit de stikstofberekening blijkt voorts dat zeer plaatselijk, vooral op (zeer) korte afstand van de weg, een relatief zeer grote toename van stikstofdepositie vanuit het wegverkeer zal optreden ten opzichte van de gemiddelde situatie. Op andere plekken is juist sprake van een geringere toename. Onderstaande tabel en kaarten geven de ruimtelijke spreiding in de toename in 2013 inclusief snelheidsverhoging weer ten opzichte van de referentiesituatie in 2012. De kaarten tonen alleen de delen waar het habitatype voorkomt. De bovenste kaart (kaart 1) betreft een uitsnede van het westelijk deel van het gebied nabij de A2, de onderste kaart (kaart 2) betreft een uitsnede van het oostelijk deel nabij A15, A50 en A73. In het middengebied komt het habitatype niet voor binnen ca. 3km van autosnelwegen.

Uit het kaartbeeld van het oostelijk deelgebied blijkt dat de hoogste toename (25-50 en 50-75 mol/ha/jaar) optreedt vlakbij de A50 op relatief grote afstand van de A15 en de A73 (respectievelijk ca 3,7 en ca 3 km). De toename in 2013 nabij de A50 wordt naar alle waarschijnlijkheid grotendeels veroorzaakt door de autonome verkeersaanname op de A50 en nauwelijks door de snelheidsverhoging op de A15, A2 en A73. De toetsing aan het referentiejaar is echter het uitgangspunt, zodat ook de autonome verkeersontwikkeling wordt meegenomen in de beoordeling. Ook de overige delen met een bovengemiddelde toename (categorie 2-5, 25-50 mol N/ha/jaar) bevinden zich in het oostelijk deel van het gebied binnen ca. 2 km van de A50 en op meer dan ca 3 km van A15 en A73. Uit het kaartbeeld van het westelijk deel komt naar voren dat in de omgeving van de A2 geen bovengemiddelde toename aan stikstofdepositie optreedt ten gevolge van de snelheidsverhoging.

Toename van stikstofdepositie vanuit het wegverkeer van 2012 naar 2013 (incl. snelheidsverhoging) in categorieën met bijbehorende oppervlaktes binnen ca 3 km en percentage van de oppervlakte binnen ca 3 km en het percentage van het gehele Natura-2000 gebied.

Toename (mol/ha/jr)	Opp. (ha)	% opp. habitatype < ca. 3 km	% habitatype gehele gebied (8 ha)
0-1	2,2	28,0	27,7
1-2	1,4	18,2	18,1
2-5	3,8	48,5	48,0
25-50	0,3	3,8	3,7
50-75	0,1	1,6	1,6





Toe- en afname stikstofdepositie 2013 incl. snelheidsverhoging t.o.v. 2012 voor het westelijk deel (kaart 1) en oostelijk deel (kaart 2) van het Natura 2000-gebied.

Voor dit habitatype geldt een behouddoelstelling voor oppervlak en een verbeterdoelstelling voor kwaliteit respectievelijk een uitbreidingsdoelstelling voor oppervlak en een verbeterdoelstelling voor kwaliteit (complementaire doel). De verkeersbijdrage aan stikstofdepositie ten opzichte van 2012 is gemiddeld dermate gering en van korte duur dat een verslechtering van het habitatype of belemmering van de kwaliteitsverbetering in het grootste deel van het gebied op voorhand is uitgesloten. In een klein deel van het gebied (0,4 ha, 5,3% van het totale oppervlak van het habitatype in het Natura 2000-gebied) is de toename aan de verkeersbijdrage dermate groot (> 25 mol N/ha/jaar) dat hier zelfs in een korte periode een negatieve invloed op de kwaliteit niet valt uit te sluiten. Gelet op het beperkte oppervlak (ca. 8 ha) waarin het habitatype thans voorkomt in het gebied voorkomt is niet op voorhand uitgesloten dat een achteruitgang in 0,4 ha van het habitatype een belemmering vormt voor de verbeterdoelstelling. In een vervolgoets dient daarom vastgesteld te worden of er in het gebied als geheel voldoende verbetering optreedt.

Voor dit habitatype is bovendien sprake van een complementaire uitbreidingsdoelstelling. Op voorhand valt niet uit te sluiten dat potentiële uitbreidingslocaties dichterbij het traject liggen en dit vergt een nadere analyse. Vanwege de voortdurende overschrijding van de KDW is voor verbetering van het habitatype daling van de stikstofdepositie bovendien gewenst en mogelijk noodzakelijk. Mede gezien de verminderde afname, de lokaal hogere toename aan depositie, het feit dat sprake is van een prioritair habitatype en de potentiële cumulatieve effecten afkomstig van de ontwikkeling van zandwinning Geertjesgolf in combinatie met de aanleg voorhaven Deest en de verplaatsing van Beijer (zie onder 4.5), zijn significante gevolgen niet op voorhand uit te sluiten en dient daarom in een vervolgoets een nadere beoordeling te worden uitgevoerd.

H6510A Glanshaver- en vossenstaartgraslanden

Uit de vergelijking tussen KDW en achtergronddepositie blijkt dat de KDW van het habitatype in alle berekeningsjaren wordt overschreden. Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van 2012 als gevolg van het wegverkeer incl. snelheidsverhoging een toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 1,3 mol/ha/jr in 2013. In 2015 en 2020 ligt de verkeersbijdrage van stikstofdepositie ondanks de snelheidsverhoging onder het niveau van 2012. Er is vanwege de snelheidsverhoging sprake van een verminderde afname van stikstofdepositie van 1,5 mol/ha/jr in 2013, 1,4 mol/ha/jr in 2015 en 1 mol/ha/jr in 2020 ten opzichte van autonome situatie in 2013, 2015 en 2020.

Voor dit habitatype is ook sprake van een uitbreidingsdoelstelling. Op voorhand valt niet uit te sluiten dat potentiële uitbreidingslocaties dichterbij het traject liggen en dit vergt een nadere analyse. Vanwege de voortdurende overschrijding van de KDW is voor verbetering van het habitatype daling van de stikstofdepositie bovendien gewenst en mogelijk noodzakelijk. Mede gezien de verminderde afname en de potentiële cumulatieve effecten afkomstig van de ontwikkeling van zandwinning Geertjesgolf in combinatie met de aanleg voorhaven Deest en de verplaatsing van Beijer (zie onder 4.5) zijn significante gevolgen niet op voorhand uit te sluiten en dient daarom in een vervolgoets een nadere beoordeling te worden uitgevoerd.

H91E0A Vochtige alluviale bossen

Uit de vergelijking tussen KDW en achtergronddepositie blijkt dat de KDW van het habitatype in geen van de berekeningsjaren wordt overschreden. Habitatype H91E0A is bovendien minder tot niet gevoelig voor atmosferische stikstofdepositie (Alterra-rapport 1654). Het type is meer afhankelijk van de kwaliteit van het inundatiewater. Stikstofdepositie is daarom geen knelpunt voor de instandhoudingsdoelstellingen van dit habitatype in de Uiterwaarden Waal.

Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van 2012 als gevolg van het wegverkeer incl. snelheidsverhoging een toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 1,5 mol/ha/jr in 2013. In 2015 en 2020 ligt de verkeersbijdrage van stikstofdepositie ondanks de snelheidsverhoging onder het niveau van 2012. Er is vanwege de snelheidsverhoging sprake van een verminderde afname van stikstofdepositie van 1,3 mol/ha/jr in 2013, 1,2 mol/ha/jr in 2015 en 0,9 mol/ha/jr in 2020 ten opzichte van autonome situatie in 2013, 2015 en 2020.

Hiervoor is al aangegeven dat stikstofdepositie in feite geen knelpunt vormt voor dit habitatype en de hiervoor beschreven toenames laten dan ook ten overvloede zien, dat deze van dien aard zijn dat verslechtering van het habitatype op voorhand uitgesloten kan worden. Plaatselijk, en mogelijk op potentiële uitbreidingslocaties binnen het Vogelrichtlijngebied, kan de verhoging van de verkeersbijdrage in 2013 groter zijn, maar de totale stikstofdepositie blijft ook dan ruimschoots onder de kritische depositiewaarden en de uitbreidingsdoelstelling komt niet in gevaar.

Soorten

De vogelsoorten waarvoor het gebied is aangewezen en die gevoelig zijn voor stikstofdepositie zijn dit volgens de analyse van Bal, 2011 in prep. In de volgende habitattypen:

- Grutto: H4010A, H6230, H6410, H6510B
- Kievit: H6510B
- Pijlstaart: H3130
- Zwarte stern: H9120, H9160A, H9190

Omdat deze habitattypen niet in het gebied voorkomen zijn effecten op vogelsoorten uit te sluiten. Voor het porseleinhoen is geen habitatype vastgesteld waarbinnen de soort gevoelig is voor stikstofdepositie. Het leefgebied van de soort is open moerassig terrein met weelderige vegetatie van biezen, zeggen, lisdodden en andere moerasplanten. Naast moerassen zijn ook laai in het voorjaar geïnunderde uiterwaarden (graslanden) geschikt als broedbiotoop. Hiertoe behoren ook de habitattypen H6120 Stroomdalgraslanden en H6510A Glanshaver- en vossenstaartgraslanden, die in Uiterwaarden Waal voorkomen. Aangezien effecten van stikstofdepositie op deze habitattypen niet op voorhand zijn uit te sluiten, kan ook een mogelijke aantasting van een deel van het leefgebied van het porseleinhoen niet op voorhand worden uitgesloten. Dit zal nader onderzocht worden in een vervolgoets.

Van de overige gevoelige soorten is volgens Bal, 2011 (in prep.) alleen de kamsalamander gevoelig in habitattypen H3130 en H3150. Omdat deze habitattypen niet in het gebied voorkomen zijn ook effecten op deze soorten uit te sluiten.

4.5 Cumulatieve effecten

Bij de berekening van verkeerscijfers die als basis hebben gediend voor de geluid- en stikstofberekeningen is rekening gehouden met de toekomstige wegenprojecten waarvoor een besluit is genomen. Reeds uitgevoerde ontwikkelingen die tot extra stikstofdepositie kunnen leiden zijn meegenomen in de GDN kaarten welke zijn gebruikt voor het vaststellen van de achtergronddepositie.

Er is specifiek navraag gedaan bij de provincie Gelderland en of er nog andere plannen of projecten in de omgeving van het gebied zijn die een negatieve invloed kunnen hebben op de instandhoudingdoelen. Tevens zijn de beschikbare Natuurbeschermingswet 1998 vergunningen afgegeven door EL&I gecontroleerd. Hierbij kwamen de volgende zaken naar voren:

- Realiseren rivierverruimings- en natuurontwikkelingsproject Ewijkse Plaat.
Dit heeft geen invloed op ontwikkelmogelijkheden van de habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen en zorgt evenmin voor een uitstoot van stikstof of andere verzurende of vermestende stoffen (bron: Nb-wet besluit DRZO/2008-0322).
- Kribverlaging Waal traject km 502-505
Dit heeft geen invloed op ontwikkelmogelijkheden van de habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen en zorgt evenmin voor een uitstoot van stikstof of andere verzurende of vermestende stoffen (Bron: Nb-wet besluit DRZO/2010-3270).
- Kribverlaging Waal-Midden Waal Traject W2
Dit heeft geen invloed op ontwikkelmogelijkheden van de habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen en zorgt evenmin voor een uitstoot van stikstof of andere verzurende of vermestende stoffen (Bron: Nb-et besluit DRZO/2011-501).

- Verbreding A50 Ewijk-Valburg en aanleg extra Waalbrug
Heeft geen invloed op habitattypen (bron: Nb-wet besluit DRZO/2010-2825). Bovendien is het effect van verkeersprojecten reeds in de verkeerscijfers meegenomen welke als input hebben gediend voor de AERIUS stikstofberekeningen. Het effect van de verbreding A50 komt dus al terug in de berekende stikstofdepositie vanuit het wegverkeer.
- Bestemmingswijziging Waalwaard ten behoeve van het inpassingsplan dat vestiging van bedrijf De Beijer BV mogelijk moet maken op de locatie Waalwaard en een inpassingsplan dat ook onder voorwaarden watergebonden bedrijvigheid met milieucategorie 4 mogelijk maakt. Het milieueffectrapport en de Passende beoordeling is door provincie Gelderland op 5 april 2012 ter inzage gelegd.
- Aanleg van een Voorhaven in de Winssense Waarden, onderdeel van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal. Deze Voorhaven wordt aangelegd ten behoeve van het opslaan, verwerken en beladen van zand afkomstig uit de binnendijks geprojecteerde winlocatie Geertjesgolf ten zuiden van Winssen. Mede in relatie daartoe wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd naar het industrieterrein van Deest. Deze weg is noodzakelijk omdat in het kader van plannen van derden voor zandwinning en woningbouw aan de zuidzijde van Deest de Vriezeweg als huidige ontsluitingsroute komt te vervallen.

Bij het uitvoeren van de bovengenoemde projecten kan sprake zijn van een tijdelijke verstoring tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Van een permanente geluidverstoring is geen sprake. Geluid van het wegverkeer op de A15 heeft geen invloed op het Natura 2000-gebied. Er is dan ook geen sprake van cumulatie. Bovendien zorgt de kribverlaging niet voor een permanente toename aan geluidbelasting, maar alleen voor een tijdelijke verstoring tijdens de werkzaamheden.

De verplaatsing van zand en grondoverslagbedrijf bedrijf Beijer zorgt lokaal voor een zeer beperkte (1 mol N/ha/jaar) op basis van een worstcase berekening bepaalde toename op stroomdalgraslanden H6120 en een toename met maximaal 34 molN/ha/jr op glanshaverhooilanden H6510 op 0,5 ha. De verplaatsing zal volgens planning in 2014 worden gerealiseerd. Het Plan bestemming categorie 4 watergebonden bedrijven zou tot gevolg hebben dat de stikstofdepositie ter hoogte van de aanwezige stroomdalgraslanden toe zou nemen met een op basis van een worstcase berekening bepaalde toename van maximaal 2 mol N /ha/jr en op glanshaverhooilanden H6510 met 65 mol/ha/j op 0,5 ha. De relatief zeer beperkte toename van stikstofdepositie op stroomdalgraslanden en de beperkte afname van ontwikkelpotentie heeft blijkens de passende beoordeling geen ecologische betekenis.⁶ Effecten op glanshaverhooilanden worden binnen het project gemitigeerd door het optimaliseren van het beheer op 2 ha, waardoor significant negatieve effecten zijn uit te sluiten.

De zandwinning Geertjesgolf in combinatie met de aanleg voorhaven Deest zorgt lokaal op habitatype H6120 en H6510 rond de Waalwaard (ten zuiden van Dodewaart) voor tijdelijk een toename van stikstofdepositie van 3-6 mol N/ha/jaar (bron: Natuurtoets Voorhaven Deest, augustus 2011, Royal Haskoning⁷). Voor de ontsluitingsweg is sprake van een blijvende zeer beperkte toename (zeker minder dan 1 mol/ha/j). In de passende beoordeling wordt geconcludeerd dat deze tijdelijke en beperkte toenames geen significante gevolgen hebben voor genoemde habitattypen.

Verder wordt op grond van beleid ten aanzien van ammoniakuitstoot in de landbouw aangenomen dat er in de directe omgeving van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ten aanzien van ammoniakuitstoot sprake is van een stand-still situatie. Per saldo wordt gestreefd naar een vermindering van de stikstofuitstoot door gerichte maatregelen van de betreffende agrarische bedrijven. Deze vinden plaats binnen het wettelijk kader van landelijke en provinciale wet- en regelgeving.

⁶ DHV, 2012. Effecten herontwikkeling Waalwaard op Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal. Passende beoordeling ex. Art. 19d en 19j Natuurbeschermingswet. In opdracht provincie Gelderland.

⁷ DHV, 2011. Natuurtoets Voorhaven Deest Incl. ontsluitingsweg Hoekgraaf. In opdracht van winruimte Geertjesgolf.

Conclusie is dus dat er in de effectbeoordeling van habitatype Stroomdalgraslanden en Glanshaverhooilanden rekening gehouden moet worden met de lokale extra stikstofdepositie afkomstig van de ontwikkeling van zandwinning Geertjesgolf in combinatie met de aanleg voorhaven Deest en de verplaatsing van Beijer. De overige plannen en projecten hebben geen (potentieel) cumulatief effect op de effecten op de snelheidsverhoging.

4.6 Voorlopige conclusie

Op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling kan niet op voorhand geconcludeerd worden dat significante effecten zijn uit te sluiten. Er dient daarom een vervolgoets uitgevoerd te worden.

In de vervolgoets dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de effecten van stikstofdepositie op de uitbreidings- en verbeterdoelstellingen voor habitatypen H6120 Stroomdalgraslanden en H6510A Glanshaver- en vossenstaartgraslanden en voor de broedvogel porseleinhoen. In het kader van de invoering van het nieuwe snelheidsregime op de A2, A15 en A73 hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de effecten van verkeersgeluid, omdat effecten zijn uit te sluiten.

4.7 Vervolgoets

In de vervolgoets wordt invloed van de tijdelijke stikstoftoename vanuit verkeer op de haalbaarheid van de uitbreidings- en verbeterdoelstellingen voor habitatypen H6120 Stroomdalgraslanden en H6510A Glanshaver- en vossenstaartgraslanden en voor de broedvogel porseleinhoen onderzocht. Hierbij dient onder meer duidelijkheid te komen omtrent de mogelijke locaties waar deze uitbreiding gerealiseerd kan worden. Voor deze informatie is gebruik gemaakt van het beheerplan voor de Rijntakken. Daarnaast worden de passende beoordelingen voor de ontwikkeling van zandwinning Geertjesgolf in combinatie met de aanleg voorhaven Deest en de verplaatsing van Beijer daarbij betrokken.

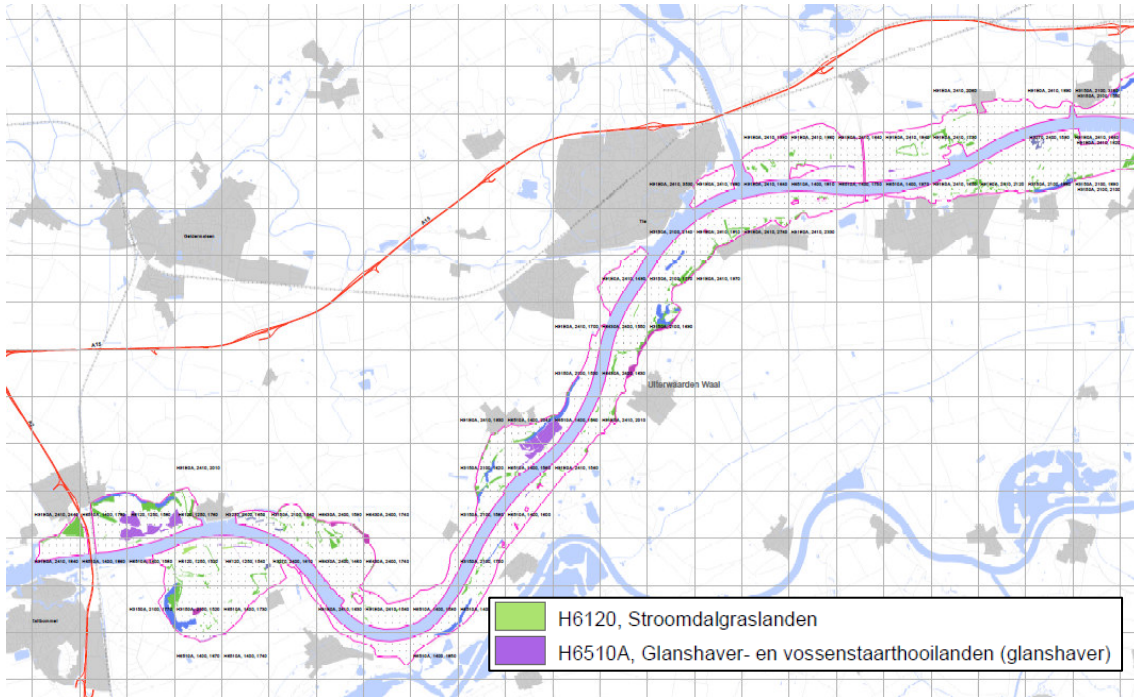
4.8 Beheerplan

Er is nog geen definitief beheerplan voor het Natura 2000 gebied Uiterwaarden Waal. Wel is er een werkdocument van het overkoepelende beheerplan voor de Rijntakken, waar de Waal deel van uitmaakt. Onderstaande habitatypenkaarten zijn kaarten welke gebruikt zijn als onderlegger voor de stikstofdepositieberekeningen in AERIUS (bron EL&I, september 2011). Het toont de actuele verspreiding van H6120 en H6510A in Uiterwaarden Waal. De Rijswaard is verreweg het belangrijkste terrein voor het habitatype glanshaver- en vossenstaarthooilanden, *glanshaver* (subtype A) langs de Waal en tevens één van de gebieden die voor glanshaverhooilanden binnen Nederland de grootste bijdrage leveren. Verder komt het habitatype ook voor in de Kil van Hurwenen. Het habitatype stroomdalgraslanden komt in een jonge pionievorm en als soortenrijk grasland voor in de Kil van Hurwenen.

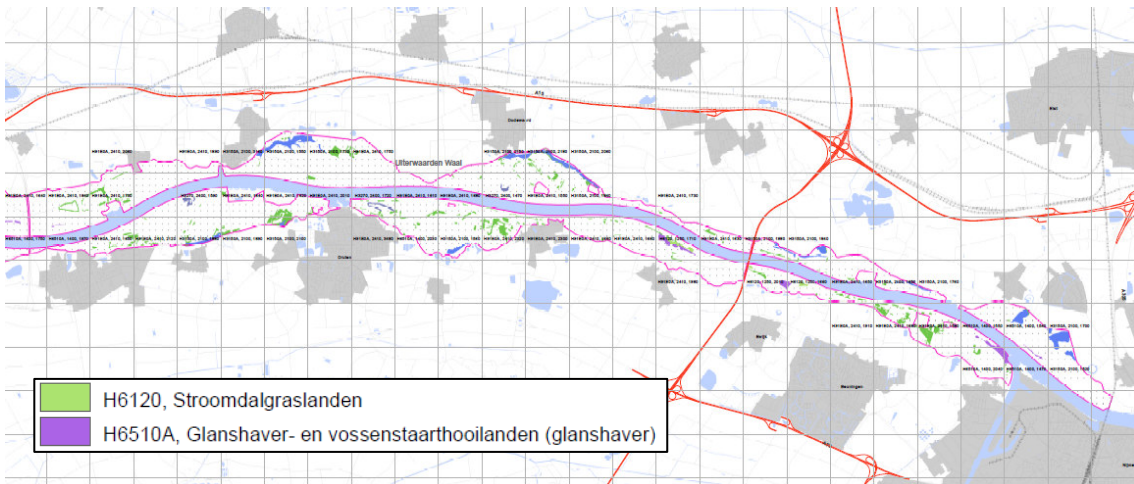
Voor het Habitatrichtlijngebied zijn in het overkoepelende beheerplan maatregelen beschreven die de uitbreiding van H6510A bevorderen. Het gaat om een inrichtingsplan (afronding na 2015) in de Hurwenensche Waarden in het kader van NURG dat ruim 100 ha droge graslanden (grotendeels glanshaverhooilanden) moet opleveren en aanpassing van het beheer in de Rijswaard dat enkele hectaren glanshaverhooiland moet opleveren.

Voor H6120 geldt een uitbreidingdoelstelling in het Vogelrichtlijngebied, dat wil zeggen het gehele Natura 2000-gebied. Dit strekt zich uit tot op grote afstand van de A2, waardoor de potentiële uitbreidingslocaties ook overwegend verder van de A2 verwijderd zullen zijn. Uit het overkoepelende beheerplan blijkt dat de maatregelen voor uitbreiding overwegend ook niet veel dichterbij de A15 zullen plaatsvinden. Door de ligging van de A73, namelijk evenwijdig aan de begrenzing van het Natura 2000-gebied op ca 3 km, zal de belasting vanuit wegverkeer op de A73 op uitbreidingslocaties nooit hoger liggen dan berekend is voor de huidige locaties. Op de uitbreidingslocaties voor H6120 zal de verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie dus overwegend lager zijn dan de berekende 1,7 mol/ha/jr. Voor dit habitatype geldt dat het succesvol ecologisch functioneren en voortbestaan hiervan vooral afhankelijk is van/bepert wordt door:

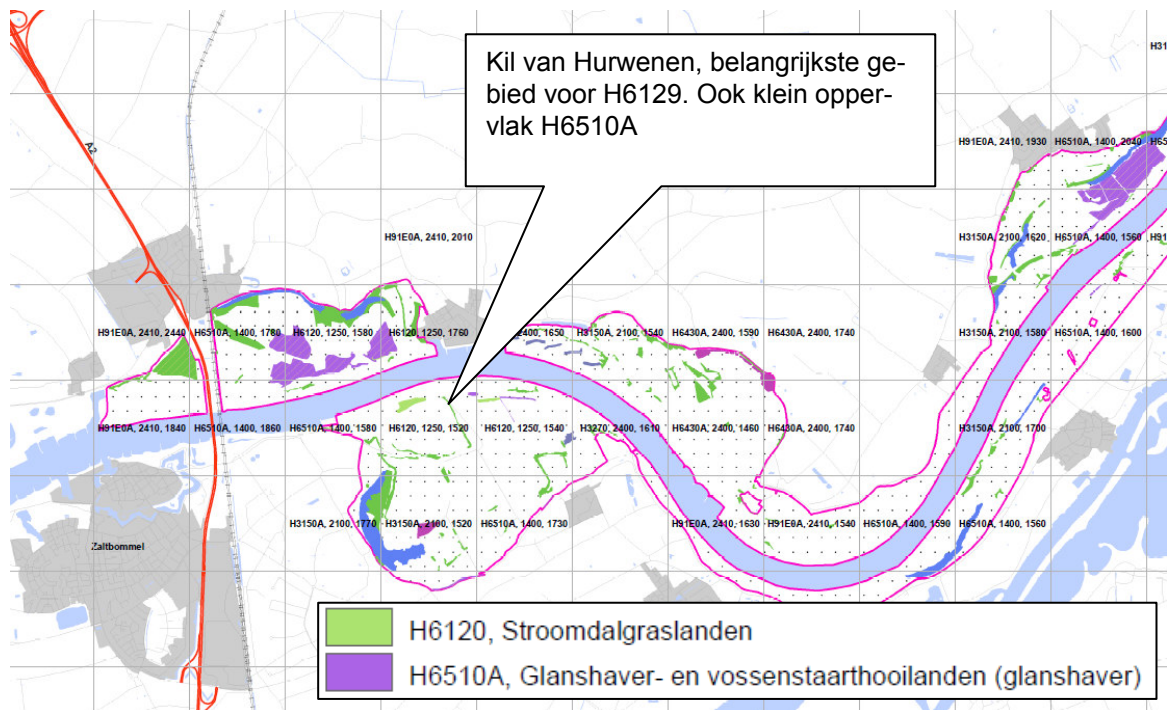
- beheer (o.a. geen mest uitrijden op stroomdalgraslanden)
- landschapsvormende processen (overstromingsduur en aanzandingssnelheid voor stroomdalgraslanden), deze hangen in het rivierengebied nauw samen met hydro- en morfodynamiek.



Habitattypenkaart Uiterwaarden Waal (westelijk deel).



Habitattypenkaart Uiterwaarden Waal (oostelijk deel).



Ligging H6210 en H6510A in HR-gebied ten opzichte van de A2.

Verkeersbijdrage stikstofdepositie

In onderstaande tabellen is de gemiddelde en lokaal maximale verkeersbijdrage aan stikstofdepositie inclusief de snelheidsverhoging op de gevoelige habitattypen ten opzichte van referentiejaar 2012 weergegeven.

Gemiddelde stikstofdepositie (mol/ha/jaar) als gevolg van wegverkeer op de gevoelige habitattypen. Rood betekent verkeersbijdrage bij 130 km/uur > verkeersbijdrage referentie 2012. Groen betekent verkeersbijdrage bij 130 km/uur ≤ verkeersbijdrage referentie 2012.

		2012	2013	2015	2020	2013	2015	2020
habitatype		ref	autonoom	autonoom	autonoom	var 130	var 130	var 130
H6120	Stroomdalgraslanden	39,6	39,7	34,9	24,3	41,3	36,3	25,5
H6510A	Glanshaver- en vossenstaartheuilen (glanshaver)	39,8	39,6	33,7	22,1	41,1	35,1	23,1

Maximale stikstofdepositie (mol/ha/jaar) als gevolg van wegverkeer op de gevoelige habitattypen. Rood betekent verkeersbijdrage bij 130 km/uur > verkeersbijdrage referentie 2012. Groen betekent verkeersbijdrage bij 130 km/uur ≤ verkeersbijdrage referentie 2012.

		2012	2013	2015	2020	2013	2015	2020
habitatype		ref	autonoom	autonoom	autonoom	var 130	var 130	var 130
H6120	Stroomdalgraslanden	425,3	432,0	394,3	306,4	453,5	414,7	323,9
H6510A	Glanshaver- en vossenstaartheuilen (glanshaver)	88,4	87,4	73,0	45,5	90,7	75,9	47,6

Toetsing

Habitattypen

H6120 Stroomdalgraslanden

Uit de vergelijking tussen KDW en achtergronddepositie blijkt dat de KDW van het habitatype in alle berekeningsjaren wordt overschreden, maar dat de depositie wel duidelijk afneemt in de periode 2010-2020. Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van 2012 als gevolg van het wegverkeer incl. snelheidsverhoging een toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 1,7 mol/ha/jr in 2013. In 2015 ligt de verkeersbijdrage van stikstofdepositie ondanks de snelheidsverhoging onder het niveau van 2012 en in 2020 zelfs in ruime mate. Ondanks de dalende trend is het halen van een depositie onder de KDW voorlopig (tot 2020) niet in zicht. Er is sprake van een verminderde afname van stikstofdepositie ten gevolgen van wegverkeer incl. snelheidsverhoging van 1,6 mol/ha/jr in 2013, 1,4 mol/ha/jr in 2015 en 1,2 mol/ha/jr in 2020, ten opzichte van autonome situatie in 2013, 2015 en 2020. In een klein deel van het gebied (0,4 ha, 5,3% van het totale oppervlak van het habitatype in het Natura 2000-gebied) is de toename aan de verkeersbijdrage echter aanzienlijk groter (> 25 mol N/ha/jaar).

Voor dit habitatype gelden verschillende doelstellingen binnen het Natura 2000-gebied: in het Habitatrichtlijngebied geldt een behouds- en verbeteringsdoelstelling. In het Vogelrichtlijngebied geldt een uitbreidings- en verbeteringsdoelstelling. Uit bovenstaande habitatkaarten komt naar voren dat op potentiële uitbreidingslocaties met dezelfde stikstofdepositie rekening gehouden moet worden als voor de actuele verspreiding van het habitatype is berekend in de Kil van Hurwenen (1 tot 2 mol N/h/jaar, zie kaart 1 toe/afname stikstofdepositie H6210 in de voortoets).

Volgens de kansen en knelpuntenanalyse van KIWA (2007)⁸ zijn er potenties voor uitbreiding en verbetering wanneer bemesting in agrarisch beheerde percelen stopt en de standplaats verschaald wordt en wanneer zandafzettingen op de oeverwallen wordt bevorderd. In de pionierstadia kan de kwaliteit worden verbeterd wanneer deze stadia naar een meer gesloten grasland kunnen ontwikkelen. De verhoging van de maximale snelheid op de A2, A15 A73 beïnvloedt deze potenties niet. Bemesting van agrarisch beheerde percelen heeft bovendien een veel grotere invloed op de nutriëntenhuishouding dan de verkeersbijdrage van de atmosferische stikstofdepositie. Ondanks de (beperkte) verminderde afname van de stikstofdepositie is verschraling van de bodem ter hoogte van het habitatype nog steeds mogelijk als het agrarisch gebruik in aangrenzende percelen wordt verminderd. Het oppervlak waar deze potenties voor verbetering aanwezig zijn is aanzienlijk groter (naar schatting enkele tientallen ha in de Kil van Hurwenen) dan het oppervlak (0,4 ha) waar mogelijk een tijdelijke verslechtering optreedt door toename van de stikstofdepositie vanuit verkeer. Ondanks de verminderde afname en de lokaal hogere toename aan depositie, kan daarom geconcludeerd worden dat de voorgenomen snelheidsverhoging op de A2, A15 en A73 geen belemmering vormt voor de doelstellingen.

Voor wat betreft potentiële cumulatieve effecten vanwege de verplaatsing van zand en grondoverslagbedrijf bedrijf Beijer en het Plan bestemming categorie 4 watergebonden bedrijven is het volgende van belang. Uit de passende beoordeling valt op te maken dat sprake is van een op basis van een worstcase berekening bepaalde relatief zeer beperkte toename (1 respectievelijk 2 mol/ha/j) van stikstofdepositie op stroomdalgraslanden en deze mede gezien de omvang van de autonome daling van de achtergronddepositie geen ecologische betekenis heeft. De verplaatsing zal bovendien volgens planning pas in 2014 worden gerealiseerd, terwijl van toename vanuit het verkeer vanaf de A2, A15 en A73 dan niet of nauwelijks meer sprake zal zijn. Realisatie van het Plan bestemming categorie 4 watergebonden is nog onduidelijk en dus zeker op nog langere termijn voorzien.

Voor wat betreft potentiële cumulatieve effecten van de aanleg van een Voorhaven ten behoeve van winlocatie Geertjesgolf, alsmede realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg is van belang dat de voorziene toename aan stikstofdepositie (3 - 6 mol/ha/j) voor de Voorhaven tijdelijk is en voor de ontsluitingsweg zeer beperkt (zeker minder dan 1 mol/ha/j).

⁸ Knelpunten- en kansenanalyse Kiwa Water Research/EGG-consult Natura 2000-gebied 68 - Uiterwaarden Waal Oktober 2007.

Significante effecten worden dan ook uitgesloten. Desondanks wordt op eigen initiatief onder meer in een zodanige natuurlijke inrichting van de voorhaven voorzien dat onder meer een bijdrage wordt geleverd aan realisatie van de instandhoudingsdoelstelling voor Stroomdalgraslanden. Tenslotte verdient opmerking dat ter inzage legging van het ontwerp van de bestemmingsplannen en de noodzakelijke besluiten ter realisatie van deze projecten pas na de zomer van 2012 is voorzien en daadwerkelijke realisatie derhalve pas op termijn aan de orde is. Van toename vanuit het verkeer vanaf de A2, A15 en A73 zal dan niet of nauwelijks meer sprake zijn.

De voorgenomen snelheidsverhoging vormt daarom ook cumulatief geen belemmering voor het realiseren van de doelstellingen voor Stroomdalgraslanden.

H6510A Glanshaver- en vossenstaartgraslanden

Uit de vergelijking tussen KDW en achtergronddepositie blijkt dat de KDW van het habitatype in alle berekeningsjaren wordt overschreden. Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van 2012 als gevolg van het wegverkeer incl. snelheidsverhoging een toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 1,3 mol/ha/jr in 2013. In 2015 en 2020 ligt de verkeersbijdrage van stikstofdepositie ondanks de snelheidsverhoging onder het niveau van 2012. Er is wel sprake van een verminderde afname van stikstofdepositie van 1,5 mol/ha/jr in 2013, 1,4 mol/ha/jr in 2015 en 1 mol/ha/jr in 2020, ten opzichte van autonome situatie in 2013, 2015 en 2020.

De voornaamste maatregel voor uitbreiding is een inrichtingsplan in de Hurwenensche Waarden die pas na 2015 tot uitvoering wordt gebracht. Deze locatie ligt op vergelijkbare afstand van de weg als de actuele verspreiding van het habitatype. De stikstoftoename ten opzichte van 2012 zal derhalve ook op de potentiële uitbreidingslocaties zo beperkt en zeer tijdelijk van aard zijn, dat geen sprake zal zijn van een ecologisch meetbaar effect, waardoor de doelstelling voor uitbreiding van de oppervlakte niet in gevaar komt.

Vanwege de overbelaste situatie is daling van de stikstofdepositie in principe gewenst voor kwaliteitsverbetering van de het habitatype. Uit de kansen en knelpuntenanalyse van Kiwa (2007) komt bovendien naar voren dat een aanzienlijk deel van de terrestrische delen van het Habitatrichtlijngebied bestaat uit goed ontwikkeld glanshaver hooiland in de vorm van Arrhenatheretum elatioris. Daarnaast komen over een grote oppervlakte soortenarme rompgemeenschappen voor van waaruit het habitatype ontwikkeld kan worden. Aangezien bij de huidige en in het verleden nog hogere stikstofdepositie het habitatype tot goede ontwikkeling is gekomen, zal ontwikkeling bij een dalende stikstofbelasting zeker mogelijk blijven. Ondanks de berekende verminderde afname van depositie kan daarom geconcludeerd worden dat de voorgenomen snelheidsverhoging op de A2, A15 en A73 geen belemmering vormt voor de verbeterdoelstelling.

Voor wat betreft potentiële cumulatieve effecten vanwege de verplaatsing van zand en grondoverslagbedrijf bedrijf Beijer en het Plan bestemming categorie 4 watergebonden bedrijven is het volgende van belang. Uit de passende beoordeling neemt komt naar voren dat als gevolg van het project de Beijer de stikstofdepositie met maximaal 34 molN/ha/jr. toeneemt. Als gevolg van het plan bestemming categorie 4 bedrijven neemt de stikstofdepositie ter plekke met maximaal 65 molN/ha/jr. toe. Beide op maximaal 0,5 ha. Om deze toename van de stikstofdepositie op dit gebied te mitigeren, wordt er een beheersafpraak gemaakt met de huidige gebruiker (eigenaar van het perceel is de kerncentrale Dodewaard) waarbij op 2 ha geen bemesting meer zal plaatsvinden, laat wordt gemaaid en maaisel wordt afgevoerd. Het resultaat van deze maatregel zal zijn, dat het habitatype over een oppervlakte van 2 ha sterk in kwaliteit verbetert. Op grond van ervaringen mag worden verwacht, dat deze verbetering geleidelijk over een reeks van ca 1-5 jaar zal manifesteren. Het negatieve effect van de depositietoename op 0,5 ha wordt daarmee ruimschoots opgevangen. De verplaatsing zal bovendien volgens planning pas in 2014 worden gerealiseerd, terwijl van toename vanuit het verkeer vanaf de A2, A15 en A73 dan niet of nauwelijks meer sprake zal zijn. Realisatie van het Plan bestemming categorie 4 watergebonden is nog onduidelijk en dus zeker op nog langere termijn voorzien.

Voor wat betreft potentiële cumulatieve effecten van de aanleg van een Voorhaven ten behoeve van winlocatie Geertjesgolf, alsmede realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg is van belang dat de voorziene toename aan stikstofdepositie (3 - 6 mol/ha/j) voor de Voorhaven tijdelijk is en voor de ontsluitingsweg zeer beperkt (zeker minder dan 1 mol/ha/j). Significante effecten worden dan ook uitgesloten. Desondanks wordt op eigen initiatief onder meer in een zodanige natuurlijke inrichting van de voorhaven voorzien dat onder meer een bijdrage wordt geleverd aan realisatie van de instandhoudingsdoelstelling voor Stroomdalgraslanden. Tenslotte verdient opmerking dat ter inzage legging van het ontwerp van de bestemmingsplannen en de noodzakelijke besluiten ter realisatie van deze projecten pas na de zomer van 2012 is voorzien en daadwerkelijke realisatie derhalve pas op termijn aan de orde is. Van toename vanuit het verkeer vanaf de A2, A15 en A73 zal dan niet of nauwelijks meer sprake zijn.

Conclusie is dat significante effecten in het licht van de doelstellingen voor Glanshaver- en vossenstaartgraslanden daarom ook cumulatief zijn uit te sluiten.

Porseleinhoen

Aangezien de snelheidsverhoging geen belemmering vormt voor de instandhouding van Stroomdalgraslanden en Glanshaver- en vossenstaartgraslanden komt ook het behoud van het bestaande leefgebied en uitbreidingsdoelstelling voor de porseleinhoen niet in gevaar. Een significant effect van de voorgenomen snelheidsverhoging is daarom uitgesloten, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor de porseleinhoen.

4.9 Eindconclusie

Op grond van de uitgevoerde natuurtoets kan geconcludeerd worden dat significante effecten door invoering van een nieuw snelheidsregime van 120 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht op de trajecten A2 Deil - Verzorgingsplaats De Lucht, A15 Deil - Bemmel en A73 Neerbosch - Ewijk zijn uit te sluiten.



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)