



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en milieu

Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur

Toetsing voor Beschermd Natuurmonument Oeverlanden Winkel, A2 traject
Holendrecht - Vinkeveen



Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur

Toetsing voor Beschermd Natuurmonument Oeverlanden Winkel,
traject A2 Holendrecht - Vinkeveen

Datum mei 2012

Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door:
Informatie
Telefoon

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
DVS loket
088 – 7982 555

Inhoudsopgave

| | | |
|------|--|----|
| 1 | Inleiding..... | 5 |
| 1.1 | Aanleiding en doel | 5 |
| 1.2 | De Basisvariant uitrol 130 km/uur | 5 |
| 1.3 | Traject en gebied | 6 |
| 1.4 | Uitvoering | 6 |
| 1.5 | Leeswijzer | 6 |
| 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– Oeverlanden Winkel – A2 Holendrecht - Vinkeveen..... | 20 |
| 4.1 | Ligging gebied en Rijkswegen | 20 |
| 4.2 | Wezenlijke kenmerken | 21 |
| 4.3 | Toetsing effecten geluid..... | 22 |
| 4.4 | Toetsing effecten stikstofdepositie..... | 22 |
| 4.5 | Voorlopige conclusie | 23 |
| 4.6 | Vervolgoets | 23 |
| 4.7 | Ligging, kenmerken en beheer van het gebied..... | 23 |
| 4.8 | Beheerplan..... | 24 |
| 4.9 | Toetsing effecten stikstofdepositie..... | 24 |
| 4.10 | Eindconclusie | 26 |

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 100 km/uur naar een variabel snelheidsregime van 100-130 km/uur op traject A2 Holendrecht -Vinkenveen voor Beschermd natuurmonument Oeverlanden Winkel.

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 voertuig-categorieën: 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 (stikstofoxide, NO_x). De stikstofemissie van landbouw bestaat voornamelijk uit ammoniak, terwijl industrie en verkeer voornamelijk stikstofoxiden 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 variabel 130 km/uur > verkeersbijdrage referentie 2012. Groen betekent verkeersbijdrage bij variabel 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 struikhei | | | | | | | |
| 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 habitattype bezien of lokaal sprake kan zijn van noemenswaardig hogere toenames aan depositie. Daartoe wordt steeds in een vergelijkbare tabelvorm 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. 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 habitattype 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 habitattype 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. habitattype < ca. 3km | % habitattype 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 Grootschalige Concentratiekaarten Ne-

derland (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 rijnsnelheden 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 habitattypen 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 Habitatrichtlijnsoorten (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 Habitatrichtlijnsoorten (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* | Habitattypen Bal* |
|---------------------|---------------|-------------------|-----------|--|
| Blauwe kiekendief | | | 900-1600 | H2190B, H2190C, 6510B, H2130B, H2130C, H6510A, H4010A, H6230, H2140A, H2190C, H6230, H2310, H2320, H4030, H2110, H2120 |
| Bontbekplevier | | | 1400-1600 | H2190B, H2190C, H2110 |
| Boomleeuwerik | | | 700- | H2330, H2310, H2320, |

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* |
|---------------------|---------------|-------------------|-----------|--|
| | | | 1300 | 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 |
| Georde 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 |
| Nachtwaluw | | | 400-1800 | H6120, H6230, H4010A, H6230, H7110A, H7110B, H7120, H2310, H2320, H4030, H2330, H9190 |
| Oeverwaluw | | | 400 | H3130 |
| Paapje | | | 900- | H2190B, H2190C, |

| Vogelrichtlijnsoort | Broedhabitat* | Foerageerhabitat* | KDW Bal* | Habitattype Bal* |
|---------------------|---------------|-------------------|-----------|---|
| | | | 1400 | 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 | Habitattype Bal |
|-----------------------|------------------------------|------------------|---------|-----------------|
| Beekprik | | | <2400 | |

| Habitatrichtlijnsoort | Groeiplaats / verblijfplaats | Foerageerhabitat | KDW Bal | Habitatype Bal |
|---------------------------|------------------------------|------------------|---------------|------------------------------------|
| 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– Oeverlanden Winkel – A2 Holendrecht - Vinkeveen

4.1 Ligging gebied en Rijkswegen

Het gebied Oeverlanden Winkel is aangewezen als Beschermd natuurmonument. In de omgeving van dit gebied ligt de snelweg A2 traject Holendrecht - Vinkeveen. De voorgenomen snelheidsverhoging op de A2 betreft 100 km/uur naar 100 km/uur overdag en 130 km/uur gedurende de avond en de nacht. Er is dus sprake van een variabele snelheid. Op onderstaande kaart is het beschermingsregime en de ligging ten opzichte van deze snelweg weergegeven.



4.2 Wezenlijke kenmerken

Het Beschermdenatuurmonument wordt gevormd door meerdere terreinen gelegen langs de veenriviertje de Winkel met een totaal oppervlakte van circa 10 ha. Deze oeverlanden bestaan uit vochtige gras- en hooiland, moerassige terreinen, waaronder rietland, die plaatselijk zijn begroeid met houtgewas. Zowel in het water als in de oeverzones en langs de kaden komen gebieden voor met hoge botanische en faunistische kenmerken.

In onderstaande tabel zijn de wezenlijke kenmerken weergegeven zoals deze in het aanwijzingsbesluit zijn vermeld en de gevoeligheid voor geluid en stikstof.

De wezenlijke kenmerken en gevoeligheid van het Beschermd natuurmonument

| Wezenlijke kenmerken | Corresponderende habitats (op basis van wezenlijke kenmerken, indien mogelijk)* | Gevoelig voor geluid wegverkeer | Gevoelig voor Stikstof (KDW) |
|---|---|---------------------------------|------------------------------|
| Oevers met graslanden en moerassige terreinen, met daarin onder meer elementen uit Dotterverbond, Moerasspirea-verbond, en Rietverbond. O.a. enkele honderden exemplaren van (on)gevekte orchis aanwezig. | Blauwgraslanden Overgangs- en trilvenen (trilvenen) Dotterbloemhooiland | NG | G |
| Moerasvogels | | G | NG |
| Amfibieën | | NG | NG |
| Insecten zoals libellen | | NG | NG |
| zoogdieren, waaronder potentieel verbindingsselement voor visotter | | NG | NG |

* Op basis van expert-judgement afgeleide habitattypen aan de hand van soortensamenstelling en beschrijving

4.3 Toetsing effecten geluid

Het gebied is aangewezen voor enkele geluidgevoelige soorten (moerasvogels). In het aanwijzingsbesluit (1992) staat beschreven dat het gebied van belang is voor o.a. moerasvogels. Het is onduidelijk of het gebied functioneert als foerageergebied of ook als broedbiotoop. Aangezien er moerasvegetatie aanwezig is, biedt dit potentieel geschikt broedbiotoop voor moerasvogels. Het is onduidelijk welke vogelsoorten hier daadwerkelijk voorkomen.

Om het effect van de van de voorgenomen snelheidsverhoging op de geluidintensiteit in het Beschermd natuurmonument te kunnen beoordelen is voor de te onderscheiden snelheidsregimes en rekening houdende met het type wegdek (ZOAB, e.d.) bepaald wat de maximale toename aan geluid is (zie § 3.3). Hieruit is naar voren gekomen dat die toename altijd ruim onder de 1 dB(A) ligt voor de relevante wegtrajecten en er daardoor geen sprake zal zijn van een aantoonbaar effect op de relevante soorten. Verstoring van de geluidgevoelige soorten in het gebied ten gevolge van de voorgenomen snelheidsverhoging is daarom op voorhand uitgesloten.

4.4 Toetsing effecten stikstofdepositie

Het Beschermd natuurmonument Oeverlanden Winkel is aangewezen voor graslanden die gevoelig zijn voor stikstof. Hieronder wordt voor de leesbaarheid het met de betreffende wezenlijke kenmerken meest corresponderende habitattypen genoemd. Beoordeling van de betreffende wezenlijke kenmerken staat evenwel centraal in deze natuurtoets. Het gebruik van de KDW van het betreffende habitattypen vormt hierbij een hulpmiddel.

Kritische depositiewaarden en achtergronddepositie

Omdat er geen habitattypenkaart aanwezig is, wordt er voor de verdere toetsing als worstcase van uitgegaan dat het habitattypen blauwgraslanden binnen de beïnvloedingsfeer van de weg ligt. Dit betreft het habitattypen H6410 blauwgraslanden met een KDW van 1100 mol/ha/jr.

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. De kaarten de bijdragen van de emissies van alle bronnen in binnen- en buitenland, en zijn dus inclusief de (geprognosticeerde) autonome verkeersbijdrage (hier verder Totale depositie genoemd).

Voor de voorliggende natuurtoets zijn de delen van het Beschermd natuurmonument van belang waarop het wegverkeer nog een relevante bijdrage aan de stikstofdepositie heeft (tot 3 km van de weg). Dit komt overeen met het gebied waarvoor AERIUS berekeningen van de verkeersbijdrage zijn uitgevoerd. Het resultaat is in onderstaande tabel weergegeven.

Kritische depositiewaarde van habitattypen die corresponderen met de wezenlijke kenmerken waarvoor het gebied is aangewezen en totale depositie (mol/ha/jaar) op het Beschermd natuurmonument binnen ca. 3 km van de weg. Rood geeft aan dat de KDW wordt overschreden.

| Corresponderend | | KDW | 2010 | 2015 | 2020 |
|-----------------|----------------------|------|------|------|------|
| Habitatype | | | | | |
| H6410 | Blauwgrasland | 1100 | 1474 | 1467 | 1360 |
| | Dotterbloemgrasland* | 1420 | 1474 | 1467 | 1360 |

In onderstaande tabel is de gemiddelde verkeersbijdragen aan de stikstofdepositie op Oeverlanden Winkel weergegeven. Deze tabellen zijn tot stand gekomen door de rekenresultaten voor stikstofdepositie uit AERIUS te projecteren op de het Beschermd Natuurmonument en de oppervlakte gewogen gemiddelde verkeersbijdrage te berekenen, binnen de zone waar AERIUS de berekening heeft uitgevoerd (tot ca. 3 km van de weg).

Gemiddelde stikstofdepositie (mol/ha/jaar) als gevolg van wegverkeer op gehele gebied binnen de 3 km-zone. Rood betekent verkeersbijdrage bij variabel 100-130 km/uur > verkeersbijdrage referentiejaar 2012.

| | 2012 | 2013 | 2015 | 2020 |
|-----------------------|------|------|------|------|
| | ref | 130 | 130 | 130 |
| BN Oeverlanden Winkel | 42,5 | 47,1 | 42,8 | 26,9 |

Uit de vergelijking tussen KDW en achtergronddepositie blijkt dat de KDW van H6410 in alle berekeningsjaren worden overschreden, die van het Dotterbloemgrasland in beperkte mate. Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van 2012 als gevolg van het wegverkeer inclusief snelheidsverhoging een toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 4,6 mol/ha/jr in 2013 en 0,3 mol/ha/jr in 2015. In 2020 ligt de verkeersbijdrage van stikstofdepositie incl. de snelheidsverhoging naar 130 km/uur ruim onder het niveau van 2012. Gezien de gevoeligheid van de betreffende graslanden en de toename in 2013 is aantasting van de wezenlijke kenmerken niet op voorhand uit te sluiten.

4.5 Voorlopige conclusie

Op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling kan voor het aspect stikstof niet op voorhand worden geconcludeerd dat effecten zijn uit te sluiten. Hiervoor dient nader onderzoek (vervolgtoets) uitgevoerd te worden naar mogelijke aantasting van het wezenlijke kenmerken "Oevers met graslanden en moerassige terreinen"

Gezien de (zeer) beperkte toename aan geluid is aantasting van de wezenlijke kenmerken tengevolge daarvan, wel op voorhand uit te sluiten.

4.6 Vervolgtoets

In deze vervolgtoets wordt op basis van de nader beschikbare informatie omtrent het Beschermd natuurmonument Oeverlanden Winkel bezien of negatieve effecten tengevolge van stikstof kunnen worden uitgesloten, dan wel dat hiervoor mogelijk maatregelen noodzakelijk zijn.

4.7 Ligging, kenmerken en beheer van het gebied

Het Beschermd natuurmonument bestaat uit de meerdere oeverlandjes. De oeverlanden liggen op een afstand van minimaal 350 meter en maximaal 1.900 meter van de A2. Alle oeverlandjes bevinden zich dus binnen de invloedssfeer van een straal van ca. 3 km van de A2.

De oeverlanden liggen globaal tussen de noordelijke oever van de rivier Winkel en de Winkeldijk. De Winkeldijk strekt zich hier uit van het voormalige fort tot aan de Stokkelaarsbrug. Daarnaast bevindt zich een stuk grasland te midden van de rivier.

In het aanwijzingsbesluit (1992) staat beschreven dat de vegetatie binnen het Beschermd natuurmonument zeer kwetsbaar is. Dit geldt zowel voor abiotische ingrepen die het abiotische milieu beïnvloeden (ontwatering, bodembewerking en ophoging) als voor de wijze waarop het beheer wordt uitgevoerd (tijdstip en frequentie van maaien, bemesten enz).

4.8 Beheerplan

Er is geen apart beheerplan beschikbaar van het Beschermd natuurmonument Oeverlanden Winkel. Van het gebied is wel een Natuurgebiedsplan (2002) en een Natuurbeheerplan van een groter gebied (Provincie Utrecht, 2011) beschikbaar. Daarnaast geldt dat in het aanwijzingsbesluit (1992) het bestaande en gewenste beheer staat beschreven.

De oeverlanden langs het riviertje de Winkel liggen ten westen van de doorgang onder de autosnelweg A2. Momenteel zijn het graslandgebiedjes met botanische kenmerken en oevers met rietkragen waarbij gestreefd wordt naar (riet)moeras. Het gebied maakt onderdeel uit van de ecologische verbindingzone Winkel-Gein-Vecht (Provincie Utrecht, 2002⁶).

In het Natuurgebiedsplan (2002) staat beschreven dat de Oeverlanden Winkel met een oppervlakte van 4 ha is getypeerd als 'moeras/ overjarig rietland' (N3.03) (Provincie Utrecht, 2002). Uit mondelinge informatie van medewerkers van de Provincie blijkt dat de kwaliteit van de graslanden goed is en dat de betreffende kensoorten nog steeds aanwezig zijn.

Huidig beheer en gebruik (aanwijzingsbesluit, 1992)

- Het Beschermd natuurmonument bestaat uit hooiland, gras- of rietland. Vooral de extensief gebruikte hooilanden zijn waardevol.
- Als landbouwgrond hebben deze oeverlanden geen of slechts marginale waarden, door onder ander langdurig hoge waterstanden, zeer kleine oppervlaktes en een geringe draagkracht van de bodem. Deze worden dan ook niet of beperkt agrarisch gebruikt.
- Door het achterwege blijven van onderhouds- en beheermaatregelen vermindert met name het areaal rietland en hooiland door toenemende verruiging.
- De kwetsbare oeverlanden komen in toenemende mate onder de invloed van recreatief medegebruik zoals het aanleggen van boten, betreding vanaf het water en vanaf het land en het uitsteken van orchideeën.

In het aanwijzingsbesluit van het Beschermd natuurmonument (1992) staat beschreven dat het gewenste beheer bestaat uit extensief, agrarisch beheer van de oeverlanden. Met betrekking tot de graslandachtige vegetaties (waaronder de blauwgraslanden) betekent dit:

- Het achterlaten van wijzigingen in waterhuishouding en bodemomstandigheden, van bemesting en van beweiding.
- Twee keer maaien (juni en september) of één keer maaien (augustus) en afvoeren van het gewas (Aanwijzingsbesluit, 1992).

Conclusie is dat er ook daadwerkelijk blauwgrasland en dotterbloemgrasland aanwezig is, dat de kwaliteit hiervan goed is en dat naast stikstofdepositie hydrologie en beheer van het gebied relevant zijn voor de kwaliteit van de vegetatie.

4.9 Toetsing effecten stikstofdepositie

Kritische depositiewaarden en achtergronddepositie

De totale depositie in het gebied en de kritische depositiewaarde van de habitattypen die corresponderen met het kenmerk "Oevers met graslanden en moerassige terreinen" is in onderstaande tabel weergegeven.

⁶ Provincie Utrecht, 2002. Natuurgebiedsplan Vecht- en Plassengebied.

Kritische depositiewaarde van habitattypen die vergelijkbaar zijn met de wezenlijke kenmerken van het BN en de totale depositie (mol/ha/jaar) op het Beschermd Natuurmonument binnen ca. 3 km van de weg.

| Kenmerk: | Oevers met graslanden en moerassige terreinen | KDW | 2010 | 2015 | 2020 |
|----------------------------|---|------|------|------|------|
| Corresponderend Habitatype | | | | | |
| H6410 | Blauwgraslanden | 1100 | 1474 | 1467 | 1360 |
| | Dotterbloemgrasland | 1420 | 1474 | 1467 | 1360 |

Verkeersbijdrage stikstofdepositie

In onderstaande tabellen is de gemiddelde verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie op het gehele gebied weergegeven. Deze tabellen zijn tot stand gekomen door de rekenresultaten voor stikstofdepositie uit AERIUS te projecteren op de gebiedskaart en de oppervlakte gewogen gemiddelde verkeersbijdrage te berekenen, binnen de gehele zone waar AERIUS de berekening heeft uitgevoerd (tot ca. 3 km van de weg). De gemiddelde waarden geven in relatie tot de wezenlijke kenmerken het beste inzicht in de trend in de stikstofdepositie afkomstig van het verkeer en de mogelijke effecten daarvan.

Op de A2 traject Holendrecht - Vinkeveen zijn voornemens een variabele snelheid van 100-130 km/h in te voeren. Dit is het uitgangspunt geweest voor berekening van stikstofdepositie.

Gemiddelde stikstofdepositie (mol/ha/jaar) als gevolg van wegverkeer in het deelgebied het Gein, vanwege de mogelijke aanwezigheid van de wezenlijke kenmerken corresponderend met blauwgrasland in dit deelgebied. Rood betekent verkeersbijdrage bij variabel 100 - 130 km/uur > verkeersbijdrage referentiejaar 2012.

| | 2012 | 2013 | 2015 | 2020 |
|-----------------------|------|------|------|------|
| | ref | 130 | 130 | 130 |
| BN Oeverlanden Winkel | 42,5 | 47,1 | 42,8 | 26,9 |

Uit de vergelijking tussen KDW's van blauwgraslanden en dotterbloemgrasland (resp. 1.100 en 1.420 mol/ha/jaar) en totale depositie blijkt dat de KDW van het eerste type in alle berekeningsjaren wordt overschreden, van het tweede type in geringe mate. Uit de stikstofberekening blijkt dat er ten opzichte van referentiejaar 2012 als gevolg van het wegverkeer incl. snelheidsverhoging een gemiddelde toename aan stikstofdepositie wordt verwacht van 4,6 mol/ha/jaar in 2013 en 0,3 mol/ha/jaar in 2015. Vanaf 2020 ligt de gemiddelde verkeersbijdrage van stikstofdepositie ondanks de variabele snelheidsverhoging naar 100 -130 km/uur ruim onder het niveau van 2012.

Het feit dat de kwaliteit van de graslanden goed is ondanks de overschrijding van de KDW van de corresponderende habitattypen, wijst erop dat er gebiedspecifieke omstandigheden zijn die deze overbelasting wat betreft vermisting en verzuring neutraliseren. Dit is waarschijnlijk vooral het gevolg van periodieke inundatie dan wel zijdelingse indringing van basenrijk water uit de Winkel. Als gevolg van deze buffering zijn de graslanden minder gevoelig voor stikstofdepositie en daarmee ook voor een tijdelijke en beperkte toename. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat deze tijdelijke toename niet zal leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van de betreffende habitats. Op de middenlange termijn is de toename als gevolg van het wegverkeer verwaarloosbaar (0,3 mol/ha/jr) en in feite niet meer aan de orde. Op de langere termijn zal er juist sprake zijn van een relevante netto afname van de verkeersbijdrage (15,6 mol/ha/jr in 2020).

Er kan geconcludeerd worden dat de toename aan depositie tengevolge van het invoeren van een variabel snelheidsregime op de A2 in de avond/ nacht niet zal leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van het gebied Oeverlanden Winkel.

4.10 Eindconclusie

Op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling kan geconcludeerd worden dat aantasting van de wezenlijke kenmerken als gevolg van geluid en stikstofdepositie vanwege de snelheidverhoging op de A2 is 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)