

Reactie Ministerie van I&W

Minister van Nieuwenhuizen herkent zich niet in de kritiek over de wijze van stikstofberekeningen. Er is gerekend met het wettelijk voorgeschreven rekenmodel. Dit is nu de best beschikbare manier om de stikstofdepositie van projecten te berekenen. Dit is ook in lijn met de adviezen van de commissie Remkes. Overigens heeft de Raad van State heeft zich in de uitspraak over het PAS niet inhoudelijk uitgesproken over de maximale rekenafstand voor wegverkeer.

1. De Raad van State heeft in haar Arrest van 29 mei 2019 geoordeeld dat de onder het PAS geldende afstandscriteria, als gevolg waarvan de stikstofdepositie op een grotere afstand dan het desbetreffende afstandscriterium buiten beschouwing blijft, niet hebben gegolden. Deze afstandscriteria, waaronder de afstandsgrens van 3 kilometer voor wegverkeer uit het Besluit Grenswaarden, zijn onverbindend verklaard. In het model SRM2 geldt echter ook nog steeds een afstandscriterium van 5 kilometer. Kunnen jullie onderbouwen waarom dit afstandscriterium wel nog kan worden toegepast, in het licht van het Arrest van de Raad van State?

Reactie:^{SEP}Onder het PAS gold voor prioritaire projecten ten aanzien van hoofdwegen een zogenoemde afstandsgrenswaarde van 3 kilometer. Dat betekende dat de depositiebijdrage op een Natura 2000-gebied alleen werden betrokken bij de voorbereiding van een toestemmingsbesluit voor een prioritair project ten aanzien van een hoofdweg als er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied (met een voor stikstof gevoelig habitat) lag. Als dat het geval was, dan werd alleen de depositiebijdrage van het betreffende project beoordeeld in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. Daarbij werd voor elk rekenpunt (hexagoon) in de (delen van) natuurgebieden binnen 3 km vervolgens de depositiebijdrage van alle wegen binnen 5 km van het rekenpunt berekend.

Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen de afstandsgrenswaarde van 3 km en de maximale rekenafstand van SRM2 in AERIUS Calculator. De afstandsgrenswaarde bepaalde op welke rekenpunten een depositiebijdrage werd berekend, de maximale rekenafstand tot welke afstand depositiebijdragen worden meegenomen.

De Raad van State heeft in haar uitspraak van 29 mei 2019 geconcludeerd dat de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet voldeed aan de eisen die voortvloeien uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn. Deze passende beoordeling was ook de onderbouwing van de grens- en afstandsgrenswaarden onder het PAS. De Raad van State heeft de bepaling van de grens- en afstandsgrenswaarde daarom onverbindend verklaard. Op grond van de wet was namelijk geen natuurvergunning nodig voor activiteiten met een stikstofdepositie onder de drempel- en grenswaarde. De drempelwaarde bedroeg 0,05 mol/ha/jaar en de grenswaarde in beginsel 1,0 mol/ha/jaar. Op het moment dat 95% of meer van de depositieruimte die is gereserveerd voor activiteiten onder de grenswaarde was benut, werd de grenswaarde automatisch verlaagd naar 0,05 mol/ha/jaar. Voor hoofd(vaar)wegen was de afstandsgrenswaarde uitgedrukt in een afstand (3 respectievelijk 5 km).

De Raad van State heeft zich dus niet inhoudelijk uitgesproken over de toepasselijkheid van deze afstandswaarden.

In de uitvoeringspraktijk voorafgaande aan het PAS werd in beginsel uitgegaan van een maximum rekenafstand van 3 kilometer tot de weg in onderzoeken naar de effecten voor deposities. Als sprake was van de aanleg van een nieuwe weg of projecten met zeer grote effecten op de verkeersbewegingen, werd een rekenafstand van 5 km gehanteerd. Deze afbakening van 3 km was mede gebaseerd op een literatuurstudie van het destijds meest actueel beschikbare internationaal empirisch ecologisch onderzoek naar de effecten van wegen op vegetatie (Schaffers, A.P. Effectafstand van stikstof uit verkeersemisies op de vegetatie; een inventarisatie van de literatuur. Wageningen University, 2010). Deze studie heeft als conclusie opgeleverd dat de effecten van stikstofdepositie op de omliggende vegetatie beperkt blijven tot een zone van orde grootte 500 meter vanaf de weg. Omdat resteffecten op een grotere afstand dan 500 meter niet geheel waren uit te sluiten op basis van deze literatuurstudie, mede doordat in een deel van de onderzoeken nog (geringe) effecten aantoonbaar waren op de onderzochte locatie die het verst van de weg lag, is deze effectafstand van 500 meter opgehoogd met een ruime veiligheidsmarge van 2500 meter. Daarmee werden waarborgen ingebouwd om risico op ecologische effecten buiten het onderzoeksgebied uit te sluiten.

Na de PAS-uitspraak is AERIUS Calculator op onderdelen aangepast, waarbij specifieke functionaliteiten die betrekking hadden op het

PAS, zijn verwijderd. Daarbij zijn onder meer de afstandsgrenswaarden voor prioritaire projecten ten aanzien van hoofdwegen en hoofdvaarwegen uit AERIUS verwijderd. Hierdoor rekent AERIUS Calculator voor wegverkeer tot 5 km, de maximale rekenafstand van SRM2 in AERIUS Calculator. Calculator berekent ten behoeve van projectspecifieke berekeningen de depositiebijdrage nu dus op alle (delen van) natuurgebieden binnen 5 km (en neemt daarbij de depositiebijdragen mee van alle wegen binnen 5 km).

Voor wegverkeer geldt dat de depositiebijdrage op enkele kilometers van de weg niet meer betekenisvol te herleiden is naar een individueel project. Door voor wegverkeer uit te gaan van een maximale rekenafstand van 5 km bij de doorrekening van individuele projecten, wordt hieraan invulling gegeven in AERIUS Calculator.

Dat betekent niet dat er voorbij 5 kilometer geen sprake kan zijn van stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer. Echter, bij de beoordeling van effecten van stikstofdepositie wordt juist gekeken naar de bijdrage stikstof in mol per hectare per jaar. Door de grote toename van het oppervlak waarover de emissies zich verspreiden, is de depositiebijdrage per hectare op enkele kilometers afstand nog slechts een fractie van wat binnen 5 kilometer per hectare neerslaat en niet meer betekenisvol te herleiden naar een individueel project.

Tegenover deze diffuse deken van mini-deposities van wegverkeer staan generieke bronmaatregelen die in de achterliggende decennia hebben gezorgd voor een sterke afname van de stikstofemissies door wegverkeer. En ook tussen 2018 en 2030 voorziet PBL een daling van de totale NOx emissies door wegverkeer met ruim 50%.

Deze werkwijze zorgt ervoor dat projectbijdragen die betekenisvol herleidbaar zijn tot individuele projecten worden beoordeeld voorafgaand aan de besluitvorming over deze projecten, terwijl generieke bronmaatregelen bijdragen aan de daling van de totale depositie door wegverkeer.

2. Is na het Arrest van 29 mei 2019 binnen het ministerie van I&W en Rijkswaterstaat een (juridische) afweging gemaakt over het blijven gebruiken van het model SRM2, inclusief de 5 kilometer afkap? Zo ja, is het gebruik van SRM2 als een (juridisch) risico aangemerkt? Waarom is besloten toch door te gaan met het gebruik van SRM2?

Reactie: ^[1]_{SEP} De uitspraak van de Raad van State over het PAS heeft geen aanleiding gegeven om het gebruik van het rekenmodel SRM2 bij depositieberekeningen voor wegverkeer ter discussie te stellen. Voor wegverkeer is SRM2 het meest nauwkeurige rekenmodel.

3. Is overwogen de rekengrens van 5 kilometer in SRM2 op te rekken naar een grotere afstand? Zo ja, waarom is dat niet gebeurd?

Reactie: ^[1]_{SEP} Nee, zie het antwoord op vraag 1.

4. De afstandsgrens van wegverkeer van 3 kilometer is zoals gezegd onverbindend verklaard en wordt niet meer gebruikt. Wat betekent het wegvallen van die 3 km-afstandsgrens volgens jullie voor de betrouwbaarheid van de uitkomsten van de berekeningen met SRM2?

Reactie: ^[1]_{SEP} Zie het antwoord op vraag 1. De uitspraak van de Raad van State over het PAS heeft geen gevolgen voor de betrouwbaarheid van de berekeningen met AERIUS Calculator voor wegverkeer.

5. Voor de Ring Utrecht heeft de minister aangegeven dat ze enkel een beroep doet op de met SRM2, en dus tot 5 kilometer, berekende depositieruimte uit het SSRS. Wordt deze aanpak ook gekozen voor andere MIRT-projecten, het wegverkeer van en naar de luchthavens en de gebruiksfase van woningbouwprojecten? Zo nee, waarom kan dit per project verschillen? Wat betekent dit voor woningbouwprojecten die zich op een grotere afstand dan 5 kilometer van N2000 bevinden?

Reactie: ^[1]_{SEP} De projectbijdrage van wegverkeer wordt berekend tot 5 kilometer van de weg. Dat geldt voor elk project met een verkeersaantrekkende werking waarvoor berekeningen worden uitgevoerd met AERIUS Calculator.

In het kader van het tracébesluit voor Ring Utrecht is inderdaad alleen gebruik gemaakt van de depositieruimte als gevolg van de snelheidsverlaging in het SSRS die met SRM2 is berekend. Deze werkwijze wordt ook gehanteerd bij andere MIRT-projecten die gebruik gaan maken van ruimte uit het SSRS.

Het SSRS is bedoeld voor woningbouwprojecten en MIRT projecten. Andere projecten, zoals luchthavens, kunnen geen beroep doen op

de ruimte uit het SSRS.

Voor de vraag over de gebruiksfase van woningbouwprojecten in relatie tot het SSRS verwijs ik u naar de provincies, die bevoegd gezag zijn voor deze vergunningen.