

# **Voortoets Woongebied Hoef en Haag**

## Onderzoek in kader van Natuurbeschermingswet 1998

projectnr. 262246  
revisie 01  
5 september 2013

### **Opdrachtgever**

Gemeente Vianen  
Postbus 46  
4130 EA Vianen

datum vrijgave

5 september 2013

beschrijving revisie 01

concept

goedkeuring

C. Schellingen

vrijgave

C. Helmes



<b>Inhoud</b>	<b>blz.</b>
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding en doel.....	3
1.2 Wettelijk kader.....	3
<b>2 Gebiedsbeschrijving en planeffecten .....</b>	<b>6</b>
2.1 Plangebied en ontwikkeling .....	6
2.2 Planeffecten .....	8
2.3 Gebiedsafbakening en Natura 2000-gebieden.....	8
2.3.1 Richtlijnen voor gebiedsafbakening.....	8
2.3.2 Bevindingen gebiedsafbakening.....	9
<b>3 Conclusies en vervolgstappen .....</b>	<b>12</b>
<b>Geraadpleegde bronnen .....</b>	<b>13</b>
Bijlage 1 Natuurwetgeving	

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Vianen heeft de ambitie om te groeien tot 21.000 inwoners, met als doel een gezonde en vitale stad te blijven met een aantrekkelijk voorzieningenaanbod. De ambitie om in de polder Hoef en Haag een nieuwe uitbreiding van Vianen te ontwikkelen van (op termijn) circa 1800 woningen is door het College van de gemeente Vianen vastgelegd in het bestuursakkoord van voorjaar 2010 "Visie document 2010-2014". Dit voornemen is ook door de gemeenteraad vastgesteld en wel op 4 oktober 2011. Tevens is Hoef en Haag opgenomen als woningbouwlocatie in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. De inrichting van het plangebied Hoef en Haag zal plaatsvinden in twee stappen. Het bestemmingsplan waar onderhavig rapport betrekking op heeft, zal het realiseren van 1500 woningen mogelijk maken en beslaat het grootste deel van de polder. Het noordelijk gedeelte zal buiten beschouwing gelaten worden.

De vigerende bestemmingsplannen maken deze ontwikkeling niet mogelijk. Om de realisatie van dit woongebied mogelijk te maken dient het vigerende bestemmingsplan te worden herzien.

In het kader van het nieuw op te stellen bestemmingsplan moet worden nagegaan of effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten. Dit geschiedt in de vorm van een Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Indien negatieve effecten niet zijn uit te sluiten zal nader onderzoek in de vorm van een Verslechteringsstoets of Passende Beoordeling uitsluitend moeten geven over de aard en ernst van effecten op Natura 2000-gebieden.

De voorliggende rapportage betreft de Voortoets waarin een verkenning heeft plaatsgevonden van de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied.

## 1.2 Wettelijk kader

De huidige natuurbeschermingswetgeving kent verschillende soorten van bescherming:

- Soortbescherming: soortbescherming wordt gewaarborgd door de Flora- en faunawet. Deze wet beschermt inheemse planten- en diersoorten waarbij onderscheid wordt gemaakt in verschillende beschermingscategorieën. Voor alle activiteiten die een mogelijk effect op de beschermde planten- en diersoorten kunnen hebben is toetsing aan de Flora- en faunawet noodzakelijk.
- Gebiedsbescherming: de bescherming van Natura 2000-gebieden wordt gewaarborgd door de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet beschermt naast de Natura 2000-gebieden tevens Beschermde Natuurmonumenten. Voor activiteiten met een mogelijk effect op deze gebieden is toetsing aan de Natuurbeschermingswet noodzakelijk.  
De Ecologische hoofdstructuur (EHS) wordt beschermd volgens de provinciale regels van de ruimtelijke ordening.

Omdat in deze rapportage de voorgestane ontwikkeling wordt getoetst op effecten op Natura 2000-gebieden welke zijn beschermd volgens de Natuurbeschermingswet 1998, wordt hier kort ingegaan op dit wettelijk kader. Nadere toelichting is in bijlage 1 opgenomen.

### Natuurbeschermingswet 1998 / Natura 2000

Binnen de EU worden de belangrijkste leefgebieden van de meest bedreigde en waardevolle soorten en habitattypen aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze Natura 2000-gebieden moeten samen een Europees ecologisch netwerk vormen om de achteruitgang van de biodiversiteit te keren. De juridische basis voor dit netwerk zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, welke in Nederland zijn doorvertaald in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet). Per gebied worden voor de soorten en habitattypen instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Dit kunnen behouds- of uitbreidings/verbeteringsdoelstellingen zijn. Het is verplicht om plannen en projecten te beoordelen op de gevolgen voor deze instandhoudingsdoelstellingen. Voor projecten geldt een vergunningplicht als het project een verslechterend of significant

verstorend effect kan hebben op een Natura 2000-gebied (art. 19d Nbwet). Bij vaststelling van plannen, zoals een inpassingsplan, moet het bevoegd gezag rekening houden met de gevolgen van het plan voor Natura 2000-gebieden (art. 19j, Nbwet).

Als het plan in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, moet een passende beoordeling gemaakt worden. Hierin wordt onderzocht of het plan of project leidt tot aantasting van natuurlijke kenmerken. Als er sprake is van aantasting, kan het plan of project geen doorgang vinden, tenzij de zogenaamde ADC-toets succesvol wordt doorlopen. In deze toets wordt achtereenvolgens bepaald:

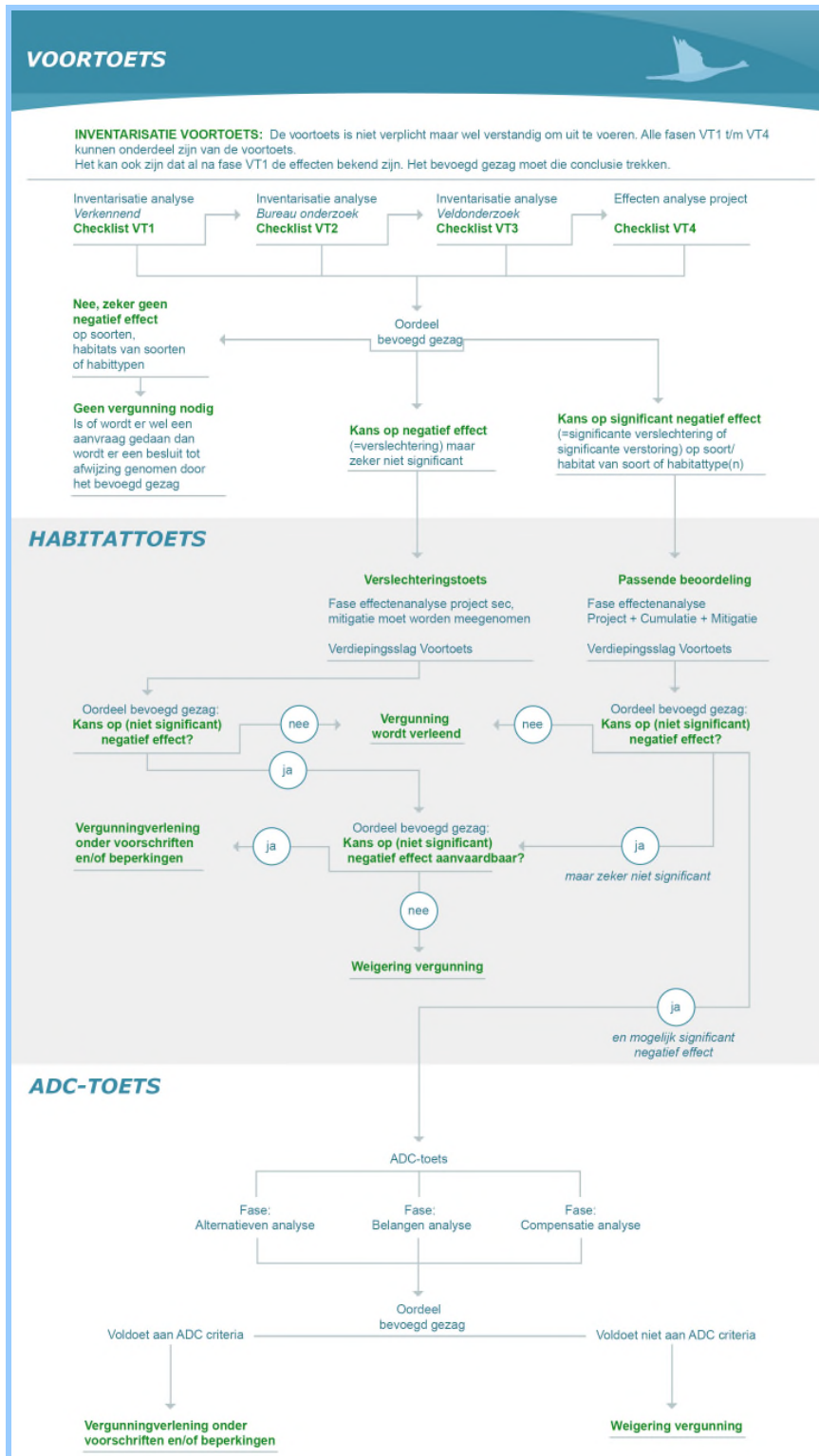
1. of er Alternatieven zijn voor het plan of project (die geen of minder gevolgen hebben);
2. of er Dwingende redenen van groot openbaar belang zijn voor het plan of project, denk bijvoorbeeld aan de openbare veiligheid;
3. of er voldoende Compensatie voor de schade aan de natuur getroffen kan worden.

#### *Voortoets*

De voortoets verkent of de activiteiten waarin het bestemmingsplan voorziet mogelijke negatieve effecten kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.

Een voortoets kan drie mogelijke uitkomsten geven (zie figuur 1-1):

- Negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Verdere toetsing is niet nodig.
- Negatieve effecten kunnen niet worden uitgesloten, maar leiden niet tot een significante aantasting van de natuurlijke waarden van het Natura 2000-gebied. In dit geval kan in overleg met het bevoegde gezag (de provincie) worden besloten om een “verslechteringstoets” uit te voeren.
- De ontwikkeling leidt tot negatieve effecten, welke kunnen leiden tot significante aantasting van de natuurlijke waarden van het Natura 2000-gebied. In dit geval is het noodzakelijk om een “passende beoordeling” uit te voeren. In een passende beoordeling wordt meer in detail de kans op een significant effect beoordeeld.



Figuur 1-1: Toetsingsschema Natuurbeschermingswet (steunpunt Natura 2000).

## 2 Gebiedsbeschrijving en planeffecten

### 2.1 Plangebied en ontwikkeling

Het plangebied Hoef en Haag ligt ten oosten van Vianen, aan de noordzijde begrensd door de Lekdijk, aan de oostzijde door de Hoevenweg en plas Everstein, aan de zuidzijde door de kern Hagestein en het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Gaasperwaard en aan de westzijde door de A27. De ligging van het plangebied is aangegeven in Figuur 2.1.



Figuur 2.1 Ligging van het plangebied Hoef en Haag (bron: google.maps.nl).

In het noordelijke gedeelte van het plangebied, aan de Lekdijk, ligt een aantal boerderijen, een transportbedrijf en een aantal woningen. Aan de oostzijde, aan de Hoevenweg, bevindt zich een aantal boerderijen, een loonbedrijf en woningen. Ten zuiden van het plangebied wordt momenteel bedrijventerrein Gaasperwaard ontwikkeld. De plas Everstein ten oosten van het plangebied wordt recreatief gebruikt. In het zuidwestelijke deel ligt een fietspad. De gewenste bestemming van het toekomstige woongebied is weergegeven in Figuur 2.2.

Delen worden of zijn aangewezen als bestemming wonen (donker geel), woongebied (lichtgeel) en gemengd (nader uit te werken; oranje). In de toekomstige situatie is een verbinding tussen de reeds bestaande rotonde bij de A27 en de Lange Dreef voorzien.

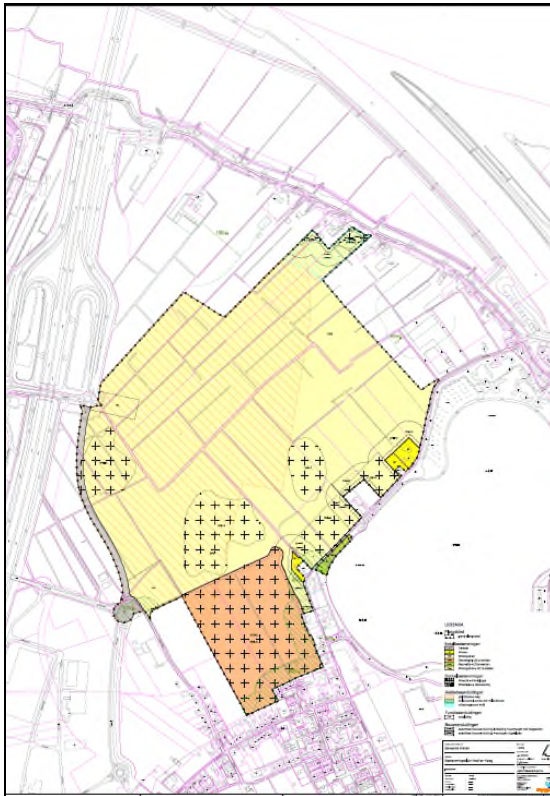
### *Planontwikkeling*

De gemeente is voornemens in opdracht van Bouwfonds, AM Wonen en LEKSTEDewonen het woongebied Hoef en Haag te realiseren. De voorgenomen realisatie van woongebied Hoef en Haag bestaat uit de volgende onderdelen:

- De bouw van circa 1.800 woningen, waarvan 30% sociale huur/koop. 45% midden-segment, 25% duur, maximaal 10% gestapeld;
- De realisatie van de volgende bebouwde voorzieningen:
  - Basisschool voor 14 groepen (circa 1.820 m<sup>2</sup>), incl. een gymzaal (455 m<sup>2</sup> BVO);
  - Kinderopvang voor minimaal 7 groepen (750 m<sup>2</sup>);
  - BSO voor 5 groepen (250 - 350 m<sup>2</sup>);
  - Mogelijk een peuterspeelzaal;
  - Zorgpost met huisvesting van 2 huisartsen, een tandarts, een fysiotherapeut, een apotheek, flexruimtes voor maatschappelijke werk/eerste lijns psycholoog/logopedie/verloskundige en een dagruimte voor ouderen (500 m<sup>2</sup>);
  - Supermarkt en detailhandel (2000 m<sup>2</sup>);
  - Sportvoorziening, minimaal een trapveld;
  - Jongerenaccommodatie (200 m<sup>2</sup>);
  - Winkelvoorzieningen (circa 1.000 m<sup>2</sup>).
- De aanleg van water- en groenvoorzieningen
- Een groene (nader in te vullen) buffer tussen Hagestein en Hoef en Haag op de locatie, die aangeduid
- wordt als voormalig kasteelterrein;
- De aanleg van infrastructuur;
- Indien mogelijk gebruik maken van de waterkrachtcentrale stuw Hagestein.  
(PlanMer, Oranjewoud mei 2013)

De gemeenteraad heeft op 20 maart 2012 het model Dijkdorp en lint als voorkeursmodel aangewezen. De verkaveling van dit model is vervolgens verder uitgewerkt in het Masterplan Hoef en Haag. In Figuur 2-2 is dit model schematisch weergegeven. In het model Nieuw dijkdorp en lint slingert een nieuwe rivierarm door het gebied heen en verdeelt het gebied in twee woonsferen: een nieuw compact dijkdorp binnen de rivierarm en een dorpslint met dorps-landelijk woonmilieu op de oeverwal.





**Figuur 2.2 Bestemmingsplangrens Woongebied Hoef en Haag**

## 2.2 Planeffecten

De ontwikkeling van het woongebied kan leiden tot (externe) effecten in Natura 2000 gebieden. Volgens de effectenindicator (Ministerie van EZ, 2013) zijn in het geval van woningbouw de volgende potentiële effecten mogelijk: oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verdroging, verstoring door geluid, licht e.d. en verstoring door mechanische effecten. Al deze effecten zullen niet optreden omdat het woongebied dusdanig ver van Natura 2000 gebieden ligt (>8 km) dat het project buiten het bereik van dergelijke effecten ligt. Ook voor het potentiële effect 'verzuring' als gevolg van emissie van gastgestookte cv-ketels in de voorgenomen woningbouw, geldt dat op een afstand van ruim 8 km dit effect is te verwaarlozen.

Naast de bovengenoemde potentiële effecten die direct in verband staan met het woongebied, kan mogelijk sprake zijn van indirecte effecten die verband houden met verkeersaantrekkende werking van de gebruiksfase van het woongebied. Het kan zo zijn dat het project leidt tot toename van verkeersstromen op wegen die in, of op korte afstand van, Natura 2000-gebieden liggen. Een toename van verkeer betekent een toename van emissie van onder meer stikstof, met mogelijk als gevolg een toename van vermisting en verzuring door stikstofdepositie op betreffende Natura 2000-gebieden.

Indien het Natura 2000-gebied gevoelige habitattypen of soorten kent, kan de toename van stikstofdepositie leiden tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van betreffende typen en soorten.

## 2.3 Gebiedsafbakening en Natura 2000-gebieden

### 2.3.1 Richtlijnen voor gebiedsafbakening

Om te komen tot een afbakening van de te beschouwen Natura 2000-gebieden, gezien vanuit stikstofdepositie in relatie tot wegverkeer, worden de volgende stappen doorlopen:

1. Met behulp van een verkeersmodel wordt inzicht verkregen in het verkeersgenererend effect van het project. Voor de jaren 2014 (planvaststelling) en 2024 (einde looptijd bestemmingsplan) is de verkeersintensiteit bepaald voor de situatie met en zonder plan (plansituatie minus autonome situ-

- atie). Het verkeersmodel brengt de verkeerseffecten voor heel Nederland in beeld, met een concentratie op de regio Utrecht;
2. Vervolgens worden de wegen geselecteerd met een 'wezenlijke' verkeerstoename. Onder een wezenlijke verkeerstoename wordt verstaan een toename met een zekere minimale grootte die met een voldoende mate van betrouwbaarheid wordt voorspeld of berekend. De termen 'wezenlijk' en 'minimale grootte' zijn niet eenduidig gedefinieerd en moeten in de context van het betreffende project worden beschouwd;
  3. Vervolgens wordt van de wegen met een wezenlijke toename van de verkeersintensiteit, bekeken of sprake is van Natura 2000-gebieden binnen een afstand van ca 5 km. Deze begrenzing sluit aan bij de gangbare afbakening van het invloedsgebied van wegverkeer op wegen nabij Natura 2000-gebieden. Gebieden binnen een dergelijke afstand tot een drukke weg hebben doorgaans te maken met een effect van stikstofdepositie als gevolg van verkeer op die weg. De Natura 2000-gebieden die geheel of gedeeltelijk binnen deze zone van 5 kilometer liggen worden geselecteerd (voorselectie). Afhankelijk van de aard en omvang van het te toetsen project kan de breedte van de zone waarbinnen gebieden geselecteerd worden groter zijn dan 5 km. Dit speelt uiteraard vooral bij omvangrijke projecten.

De volgens bovenstaande richtlijnen geselecteerde gebieden worden in een nadere analyse van de (stikstof)bron en de stikstofgevoeligheid van de gebieden nader onderzocht. Indien uit toepassing van de richtlijnen blijkt dat er geen sprake is van een belangrijke stikstofbron in relatie tot nabij gelegen Natura 2000-gebieden, is een nadere analyse van de stikstofproblematiek niet nodig. In dat geval kan de Voortoets met deze conclusie worden afgesloten.

### 2.3.2 **Bevindingen gebiedsafbakening**

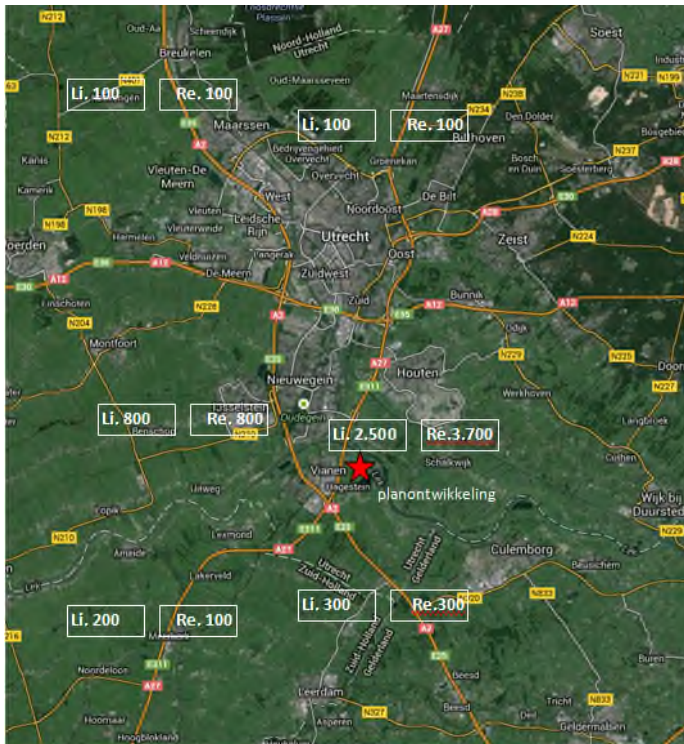
#### **Verkeerstoename volgens verkeersmodel**

Uit deze analyse van de verkeerseffecten, zoals die zijn berekend is het verkeersmodel, is gebleken dat de verkeersgeneratie van het project sterk op Utrecht is gericht. De toename betreft met name verkeer op de A27 en in mindere mate verkeer op de A2. Noordelijk van Utrecht is het effect op zowel de A27 als de A2 sterk teruggelopen en nergens groter dan 100 mvt/etm op de westelijke en oostelijke rijbaan. NB: het aantal van 100 mvt/etm is tevens de ondergrens van de intensiteiten in het verkeersmodel. De verkeersgeneratie van het project in zuidelijke richting (naar Gorinchem via de A27 en 's-Hertogenbosch via de A2) is beduidend minder dan in de richting van Utrecht via met name de A27.

In onderstaande Figuur 2.3 en Tabel 2-1 is een overzicht opgenomen van de verkeerseffecten als gevolg van het project Hoef en Haag op de A2 en A27.

**Tabel 2-1 Verkeersintensiteiten op A2 en A27 als gevolg van project woongebied Hoef en Haag**

Verkeersintensiteiten Wegvakken	Autonoom		Projecteffect		
	2014	2024	Li	Re	Totaal
<b>Noord (tussen Vianen en Utrecht)</b>					
- A27	110.800	116.700	2.500	3.700	6.200
- A2	150.700	176.200	800	800	1.600
<b>Zuid (tussen Vianen en Gorinchem / Den Bosch)</b>					
- A27	91.000	107.900	200	100	300
- A2	136.300	161.900	300	300	600



**Figuur 2.3** Overzicht afwikkeling verkeerseffect Hoef en Haag op A2 en A27

In de tabel is -naast het verkeersgenerend effect van Hoef en Haag- te zien dat de verwachte verkeers- toename in met name zuidelijke richting zeer klein is ten opzichte van de absolute aantallen op de A2 en de A27. Het zijn deze 2 wegen die relevant zijn voor de selectie van Natura 2000-gebieden in het kader van mogelijke effecten in verband met stikstofdepositie.

NB.: De aantallen in het verkeersmodel zijn afgerond op 100-tallen in verband met afronding en betrouwbaarheid van de modellen. De ondergrens van 100 kan worden beschouwd als een lage drempelwaarde, aangezien bij rijksinfrastructuur-projecten de verkeersintensiteiten veelal worden afgerond op 500-tallen (mvt/etm) in verband met de betrouwbaarheid van het verkeersmodel. Deze ondergrens van 500 mag weliswaar niet worden gezien als juridische onderbouwing, maar geeft wel een indicatie van de nauwkeurigheid van voorspellingen.

#### **Eerste selectie van relevante Natura 2000-gebieden**

Als relevante nader te beschouwen Natura 2000-gebieden gelden die gebieden die dicht bij de wegen met een sterke verkeers- toename te maken krijgen. Concreet betreft het de gebieden binnen de invloed- zone van ca 5 km liggen van wegen (of deeltrajecten, wegvakken) waar een wezenlijke verkeers- toename is geconstateerd.

Voor de wegen in noordelijke richting, de A2 en de A27 richting Utrecht, geldt dat zich geen Natura 2000-gebieden binnen 5 km bevinden. De dichtstbij gelegen Natura 2000-gebieden bevinden zich op >10 km.

Voor de wegen in zuidelijke richting, de A2 richting 's-Hertogenbosch en de A27 richting Gorinchem, geldt dat twee Natura 2000-gebieden binnen 5 km tot de weg aanwezig zijn. Langs de A27 is dat Natura 2000-gebied 'Zouweboezem' en langs de A2 is dat Natura 2000-gebied 'Zuider Lingedijk en Diefdijk- Zuid'.

Een eerste oriëntatie op deze gebieden heeft aangetoond dat voor gebied 'Zouweboezem' sprake is van een overspannen situatie voor habitatype Blauwgraslanden (H6410). Voor gebied 'Zuider Lingedijk en Diefdijk-Zuid' is in 2014 nog sprake is van een licht overspannen situatie voor Kalkmoerassen (H7230), maar in 2024 is deze overspannen situatie opgeheven.

Voor deze beide Natura 2000-gebieden moet worden bekeken of de berekende verkeers- toename op de A2 en A27 kan leiden tot significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie in die gebieden.

### **Nadere selectie van relevante Natura 2000-gebieden**

Uit de eerste selectie is gebleken dat alleen de Natura 2000-gebieden 'Zouweboezem' en 'Zuider Lingedijk en Diefdijk-Zuid' mogelijk relevant zijn in het kader van stikstofdepositie in relatie tot wegverkeer. Een korte analyse van de verkeerscijfers in tabel 1 leidt tot de volgende constatering:

#### *Zouweboezem - A27*

1. Volgens de autonome ontwikkeling van het wegverkeer stijgt de verkeersintensiteit tussen 2014 en 2024 van resp. 95.000 naar 110.000 mvt/etm, dus een toename van ca 15.000 mvt/etm in 10 jaar;
2. het projecteffect als gevolg van Hoef en Haag bedraagt 200 mvt/etm in zuidelijke richting en 100 mvt/etm in noordelijke richting, dus een toename van 300 mvt/etm.
3. het projecteffect van 300 mvt/etm bedraagt dus 2% van de verwachte autonome groei van het wegverkeer.

Conclusie: De berekening van de verwachte verkeerstoename van het project Hoef en Haag is met 2% slechts een fractie van de verwachte verkeerstoename op de A27 als gevolg van de autonome groei. Op de totale verkeersintensiteit op de A27 bedraagt de bijdrage van het project Hoef en Haag ca 0,3%. Een dergelijke zeer beperkte toename van de bron op basis van een modelmatige benadering wordt in het licht van de relatie tussen wegverkeer en stikstofdepositie als een niet wezenlijke toename gezien. Nadere analyse van effecten in de vorm van depositieberekeningen wordt dan ook niet zinvol geacht.

#### *Zuidelijke Lingedijk Diefdijk Zuid - A2*

1. Volgens de autonome ontwikkeling van het wegverkeer stijgt de verkeersintensiteit tussen 2014 en 2024 van resp. 136.300 naar 161.900 mvt/etm, dus een toename van ca 25.600 mvt/etm in 10 jaar;
2. het projecteffect als gevolg van Hoef en Haag bedraagt 300 mvt/etm in zuidelijke richting en 300 mvt/etm in noordelijke richting, dus een toename van 600 mvt/etm.
3. het projecteffect van 600 mvt/etm bedraagt dus 2% van de verwachte autonome groei van het wegverkeer.

Conclusie: De berekening van de verwachte verkeerstoename van het project Hoef en Haag is met 2% slechts een fractie van de verwachte verkeerstoename op de A2 als gevolg van de autonome groei. Op de totale verkeersintensiteit op de A27 bedraagt de bijdrage van het project Hoef en Haag ca 0,5%. Een dergelijke zeer beperkte toename van de bron op basis van een modelmatige benadering wordt in het licht van de relatie tussen wegverkeer en stikstofdepositie als een niet wezenlijke toename gezien. Nadere analyse van effecten in de vorm van depositieberekeningen wordt dan ook niet zinvol geacht.

### 3 Conclusies en vervolgstappen

#### Conclusies

Voorliggende rapportage van de Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 van het project Woongebied Hoef en Haag leidt tot de volgende conclusies:

1. het woongebied Hoef en Haag wordt niet beschouwd als een relevante bron van stikstofemissie, zoals bijvoorbeeld industrie en veehouderijbedrijven dat wel zijn, zodat er geen sprake is van nadere toetsing van het project op rechtstreeks effecten op Natura 2000-gebieden. De verkeersgeneratie van het project wordt wel gezien als een mogelijk relevante factor, aangezien wegverkeer een bron van stikstofemissie is en kan leiden tot stikstofdepositie en daarmee tot verzuring en vermesing in Natura 2000-gebieden;
2. de gebruiksfase van het woongebied leidt tot een toename van verkeersintensiteit op de ontsluitingswegen A27 en A2 als gevolg van verkeersbewegingen in verband met woon-werkverkeer en dergelijke. De extra verkeersbewegingen zijn in hoofdzaak gericht in noordelijke richting op Utrecht via de A27. De verkeerstoename in de andere richtingen zijn zeer beperkt;
3. de berekende verkeerstoename op de A27 richting Utrecht leidt niet tot effecten op Natura 2000-gebieden omdat de dichtstbij gelegen gebieden op een afstand van > 10 km liggen;
4. buiten de A27 richting Utrecht lopen de wegen met een beperkte verkeerstoename op een afstand van < 10 km tot Natura 2000-gebieden. De verkeerstoename op deze wegen is echter te verwaarlozen ten opzichte van de totale verkeersintensiteit op deze wegen (ca 0,3 - 0,5%) en ten opzichte van de verwachte autonome groei van het wegverkeer op deze wegen (2% van de autonome groei).

#### Vervolgstappen

Bovenstaande conclusies leiden tot de eindconclusie dat het project Woongebied Hoef en Haag niet leidt tot een wezenlijke toename van stikstofemissie in de nabijheid van Natura 2000-gebieden. De enige locatie waar sprake is van een relevant projecteffect in de vorm van een wezenlijke verkeerstoename als bron van stikstofemissie bevindt zich op ruime afstand (> 10 km) tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Een nadere analyse in de vorm van depositieberekeningen voor gebieden op afstand van > 10 km en van niet-wezenlijke bronnen op de overige wegen wordt niet zinvol geacht.

## Geraadpleegde bronnen

- DVS, Quicksan invloed stikstofdepositie rijkswegenprojecten op Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten en Beschermdenatuurmonumenten, januari 2011.
- H.F. Dobben en A. van Hinsberg. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000 gebieden, Alterra-rapport 2397, 2012.
- [www.rijksoverheid.nl/Natura2000/gebiedendatabase](http://www.rijksoverheid.nl/Natura2000/gebiedendatabase)



## Bijlagen





## Bijlage 1: Natuurwetgeving

De planlocatie ligt tegen de Oosterschelde dat is aangewezen als Natura 2000-gebied. Hieronder volgt aan algemene beschrijving van de Natuurwetgeving, gevolgd door specifiek de Natuurbeschermingswet.

### De Nederlandse natuurwetgeving

De Nederlandse natuurwetgeving valt uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming omvat de beschermde natuurmonumenten (aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998) en de Speciale Beschermingszones (SBZ/Natura 2000), aangewezen in het kader van de Vogel- en/of de Habitatrichtlijn. De gebiedsbescherming van N2000 is sinds oktober 2005 volledig geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving in de Natuurbeschermingswet 1998.

Globaal kan gesteld worden dat de gebiedsbescherming gericht is op de bescherming van de waarden waarvoor een gebied is aangewezen. Deze bescherming is gebiedspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied.

Een vergelijkbare bescherming kent de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het beschermingsregiem hiervan is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (2012). De bescherming van de EHS is niet in wetgeving vastgelegd, maar vindt plaats via het bestemmingsplan. De EHS valt niet onder de Nb-wet '98.

De bescherming gaat uit van een 'nee, tenzij'- regime. Het beleid is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden, rekening houdend met de medebelangen die in het gebied aanwezig zijn.

Binnen en in de nabijheid van EHS-gebieden zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Als er echter geen reële alternatieven aanwezig zijn én er is sprake van groot openbaar belang kan het project doorgaan als de schade zo veel mogelijk wordt verzacht en de resterende schade wordt gecompenseerd.

De soortbescherming is opgenomen in de Flora- en faunawet. Deze bescherming geldt overal in Nederland, ook buiten de beschermde gebieden. De soortbescherming kent geen externe werking. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de directe invloed op beschermde waarden binnen de grenzen van het projectgebied.

Conform deze wet is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het projectgebied.

Vanuit de kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

### Natuurbeschermingswet 1998

De nieuwe natuurbeschermingswet heeft een lange voorbereidingstijd gehad. Na veroordeling door het Europese Hof, omdat Nederland de verplichtingen tot implementatie van het toetsingskader in nationale wetgeving niet adequaat had uitgevoerd, is de wet gewijzigd. De gewijzigde wet is sinds per 1 Oktober 2005 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Binnen de nieuwe wet is geregeld dat gebieden slechts één status krijgen. Gebieden die nu speciale beschermingszone zijn en natuurmonument behouden na inwerkingtreding van de wet alleen de N2000 status. Binnen drie jaar na inwerkingtreding van de wet moeten voor deze beschermde gebieden verplicht binnen drie jaar beheersplannen worden opgesteld, waarin wordt aangegeven wat de beoogde resultaten zijn voor behoud en herstel van natuurlijke habitats en populaties van wilde dieren en planten in een gunstige staat van instandhouding in dat gebied, mede in samenhang met het bestaande gebruik in dat gebied. Voor handelingen en projecten in overeenstemming met een goedgekeurd beheersplan geldt geen vergunningplicht meer, onder voorwaarde dat de instandhoudingdoelen niet worden geschaad.

Voor Natura 2000 is een afwegingenkader opgesteld om handelingen en projecten aan te toetsen die schade kunnen doen aan de soorten die in de aangewezen N2000-gebieden beschermd moeten wor-

den. Dit afwegingenkader is bekend als de Habitattoets. Het afwegingenkader gaat uit van het voorzorgprincipe, het zogenaamde nee-tenzij beginsel.

De Habitattoets vergt van initiatiefnemers dat zij zich vooraf verzekeren dat projecten of handelingen geen significante schade kunnen toebrengen aan de instandhoudingdoelstellingen van N2000. Dit geldt zowel voor plannen en projecten binnen de grenzen van N2000-gebieden als daarbuiten. De richtlijnbeoordelingen kennen dus externe werking. In de oriëntatiefase/vooroverleg moet beoordeeld worden of van een project negatieve effecten te verwachten zijn. Als met zekerheid is vast te stellen dat geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen op zullen treden, is voor de uitvoering van de plannen geen vergunning nodig. Indien die zekerheid op voorhand niet verkregen kan worden, zal een toets uitgevoerd moeten worden om de omvang van de negatieve effecten te bepalen. Indien blijkt dat er geen kans op significante negatieve effecten aanwezig is, kan volstaan worden met een Verslechteringstoets. Hierbij hoeven alleen de effecten van de voorgenomen plannen meegewogen te worden. Als geen of aanvaardbare verslechtering optreedt kan een vergunning verleend worden. Als het niet uit te sluiten is dat er een kans op significant negatieve effecten aanwezig is, moet een passende beoordeling uitgevoerd worden.

Een passende beoordeling is er op gericht om, op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake en met benoeming van lacunes in kennis, alle aspecten van het project of een andere handeling- die op zichzelf of in combinatie met andere activiteiten of plannen- de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar kunnen brengen, te inventariseren.

Blijkt uit een passende beoordeling dat de zekerheid van afwezigheid van significant negatieve gevolgen niet kan worden verkregen, dan resulteert het nee-tenzij in passende maatregelen, wat kan inhouden dat toestemming aan het plan wordt onthouden. Slechts indien met het plan een dwingende reden van groot openbaar belang is gemoeid, bij gebrek aan alternatieven voor de doelen van het plan en na compensatie van de natuurwaarden die verloren gaan, geven overheden toestemming. En dan nog nadat de Europese Commissie is geconsulteerd. De compensatie dient voorafgaand aan het initiatief plaats te vinden en in omvang en kwaliteit zodanig dat de samenhang in Natura 2000 gewaarborgd blijft.