

Opnieuw stikstofperikelen voor infrastructurele projecten

Sinds het PAS in mei 2019 door de rechter naar de prullenbak is verwezen^[1], verkeren we in een stikstofcrisis die ook de GWW-sector blijft raken. Recente rechtspraak van de Raad van State inzake het Tracébesluit voor de ViA15^[2] laat zien dat het stikstofprobleem voor infrastructurele projecten nog steeds actueel is.

KRITIEK OP AERIUS CALCULATOR

Waar ging deze uitspraak over. Bij een infrastructureel project moet voor de vaststelling van de omvang van eventuele stikstofdepositie op habitat in een Natura 2000-gebied de AERIUS Calculator worden gebruikt^[1]. Voor verkeersstromen als gevolg van nieuwe projecten is in de calculator het model SRM2 opgenomen. Voor andere bronnen/activiteiten wordt het model OPS gebruikt^[3]. Het model SRM2 berekent de effecten van verkeersstromen tot maximaal 5 kilometer van de bron. Daarna werd ervan uitgegaan

dat effecten op meer dan 5 kilometer niet meer betekenisvol te herleiden zijn tot een individueel project. Uit de uitspraak van 20 januari 2021 blijkt nu dat het 'afkappen' van

de effecten van verkeersstromen bij vijf kilometer onvoldoende is onderbouwd. Ook op grotere afstanden kan niet worden uitgesloten dat effecten optreden.

Deze kritiek is niet zo verwonderlijk. De Rijksoverheid heeft zelf juist voor de door haar getroffen verkeersmaatregelen voor stikstofreductie waarmee de 'stikstofbank' voor o.a. de MIRT projecten^[4] is gevuld, de positieve effecten wel tot op grotere afstanden dan vijf kilometer bepaald en meegenomen. De rechter heeft nu de Rijksoverheid in de gelegenheid gesteld om alsnog te onderbouwen dat de grens van 5 kilometer niet tot onderschatting kan leiden. De verwachting is echter dat die onderbouwing weleens onmogelijk zou kunnen blijken.

OPNIEUW KWETSBARE BESLUITEN

Deze uitspraak betekent voor de praktijk dat voor lopende infrastructurele projecten waarbij eerder met de AERIUS Calculator was vastgesteld dat er geen significante effecten

waren, of waarvoor al een bepaalde mitigatie of compensatie voor effecten is bepaald, het risico bestaat dat deze in een eventuele procedure de eindstreep niet zullen halen. De depositie van het verkeer is bij die projecten door gebruik van het SRM2 model mogelijk onderschat en loopt het risico om bij de rechter hetzelfde lot als de ViA15 te ondergaan.

REPAREER OP TIJD

Een mogelijke oplossing om grote vertragingen te voorkomen is om voor projecten waarvoor nog geen onherroepelijke overheidsbesluiten zijn genomen, nu alsnog een aanvullende berekening met de Aerius Calculator te verrichten, maar dan met OPS-model voor andere bronnen. Bij het OPS model kunnen effecten van bronnen ook op grotere afstand worden bepaald. Als uit de nieuwe doorrekening blijkt

dat er op grotere afstand wel effecten of grotere effecten optreden dan waarvan eerder is uitgegaan, kan dat betekenen dat alsnog een passende beoordeling moet worden gedaan, (aanvullende) mitigerende maatregelen moeten worden getroffen of alsnog zelfs de ADC-toets moet worden doorlopen en compensatie moet worden toegepast (of vergroot). Ook dan geldt echter: anticiperen is beter dan reageren. ■

[1] ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604

[2] AbRS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:105

[3] Op grond van artikel 2.1 van de Regeling natuurbescherming

[4] Wegenprojecten genoemd in artikel 2.2 Regeling natuurbescherming



Een mogelijke oplossing om grote vertragingen te voorkomen is om voor projecten waarvoor nog geen onherroepelijke overheidsbesluiten zijn genomen, nu alsnog een aanvullende berekening met de Aerius Calculator te verrichten, maar dan met OPS-model voor andere bronnen. (Beeld: Thea van den Heuvel)



Van links naar rechts: Edwin van Dijk, André Ubink, Lenneke Muller, Robert Jan Kwaak en Thomas Rijs. (Beeld: Dennis Vloedmans)