

Raadsinformatiebrief¹

Onderwerp	Busbrug de Binding - stand van zaken
Portefeuillehouder	W. Breunese / G. Slegers
Portefeuille	Natuur en landschap en Recreatie / Bereikbaarheid, Mobiliteit en Parkeren

Aan de leden van de gemeenteraad Zaanstad,

Inleiding

Op 12 juni 2023 bent u met de raadsinformatiebrief 'Stand van zaken openstelling busbrug de Binding' (Mozard zaaknummer 7519845) geïnformeerd over de eerste uitkomsten van het verkrijgen van de benodigde stikstofvergunning en de verdere voorbereiding van de aanpassingen van de rondweg in Westerkoog. Het project bestaat uit meerdere delen, namelijk de reeds uitgevoerde no-regret maatregelen, de openstelling van de busbrug zelf, de noodzakelijke aanpassingen aan de rondweg Westerkoog (Glazenmaker en de Wildeman) en de noodzakelijke geluidsmaatregelen.

Raadsinformatiebrief 7519845 was een vervolg op een eerdere raadsinformatiebrief 'voortgang openstelling busbrug de Binding' van 8 februari 2022 (2022/721).

In onderhavige raadsinformatiebrief wordt u op de hoogte gesteld van de voortgang in het verkrijgen van de benodigde stikstofvergunning.

Toelichting

I. Extra stikstofdepositie busbrug vooralsnog niet toelaatbaar

Zaanstad wil de busbrug De Binding 24 uur per dag openstellen voor personenverkeer. De openstelling van de busbrug tijdens de spits leidt tot een netto toename van stikstofdepositie van 0,15 mol/ha/jr, wat stuit op belemmeringen voor vergunningverlening vanuit de Wet natuurbeheer. De overbelasting van stikstofdepositie bedraagt in het aangrenzende Natura2000 gebied polder Westzaan zo'n 500-600 mol ha/jr.

Zaanstad heeft vóór de aanvraag van een vergunning voor deze openstelling een ecologische toets, een passende beoordeling, laten uitvoeren door adviesbureau Sweco. Deze toets liet onderbouwd zien dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de openstelling van de busbrug niet tot significant aantoonbare negatieve effecten op de natuur zou leiden. Het bevoegd gezag, de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (hierna ODNHN), had twijfels bij deze conclusie en heeft daarom een second opinion laten plaatsvinden, met een veldonderzoek als extra onderdeel. Dit onderzoek is verricht door Witteveen+Bos. Uit het veldonderzoek blijkt nu dat de natuur ter plaatse sterk achteruit is gegaan. Van de 29 veenmosrietlanden (N2000-beschermde) zijn er 21 verdwenen en van de 8 overgebleven veenmosrietlanden zijn er 4 in slechte staat. Dit veldonderzoek geeft dus een nieuw en negatiever beeld over de staat van de beschermde natuur dan Sweco in haar eerdere passende beoordeling als uitgangspunt had gehanteerd. De conclusie van de second opinion luidt vooralsnog dat als gevolg van de structurele overbelasting de additionele stikstofdepositie (hoe klein dan ook) wel degelijk kan leiden tot een significant negatief effect.

II. Gevolgen voor het project busbrug De Binding

De conclusies van de second opinion leiden ertoe dat de ODNHN vooralsnog geen vergunning verleent voor het openstellen van de busbrug. Dit houdt in dat er op dit moment geen juridische basis is om de busbrug 24 uur per dag open te stellen. In een overleg met de

¹Op deze raadsinformatiebrief volgt geen actie van de Agendacommissie. Wanneer u een onderwerp hieruit wilt bespreken dan kunt u dit doen door een raadsinstrument in te zetten. Bijvoorbeeld een rondvraag (primair gericht aan het college van B&W of een agenda-initiatief (primair gericht aan de collega fracties)). Vermeld altijd in het raadsinstrument: wat u wilt bespreken inclusief een korte concrete toelichting.

gemeente, de OD en de provincie Noord-Holland (hierna PNH) zijn verschillende sporen doorgenomen om alsnog tot een vergunbare aanvraag te komen. De ODNHN en PNH bevestigen dat het bewandelen van meerdere sporen slim is omdat het complex is om een oplossing te vinden.

Het bestaande spoor: extern salderen. In RIB 2022/721 is dit spoor uitgebreid toegelicht en aangehaald in de laatste RIB 7519845 van 12 juni 2023

Het traject van extern salderen is complex. Er is namelijk een andere stikstofbron nodig, waarvan de depositie op exact dezelfde hexagonen (zeshoeken van 1 hectare groot) neerdaalt in het kwetsbare natuurgebied. De stikstofruimte die mogelijk bij andere projecten of ontwikkelingen vrijkomt, wordt nauwlettend in de gaten gehouden. Er is hiervoor voortdurend contact met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (hierna ODNZKG) en de afdeling economie van de gemeente Zaanstad. Dit leidt tot volgende mogelijkheden:

- In overleg met ODNZKG en de afdeling economie van Zaanstad is naar voren gekomen dat de verplaatsing van Bunge Loders Croklaan van Wormerveer naar HoogTij kansen biedt op het vrijspelen van stikstofruimte. Het heeft prioriteit om ook deze optie verder te onderzoeken. De vrijkomende stikstofruimte en de stikstofruimte die benodigd is voor de nieuwe functie op de locatie die Bunge verlaat, wordt in opdracht van het college op korte termijn inzichtelijk gemaakt, opdat inzicht wordt geboden in resterende stikstofruimte en de mogelijkheden voor (externe) saldering. NB: de stikstofruimte die vrijkomt bij de verplaatsing van Bunge is niet van de gemeente maar van Bunge zelf. Bij de verkoop van de gronden zal Bunge de stikstofruimte deels overdragen aan de ontwikkelende partij, doel is om de benodigde ruimte voor de busbrug te verwerven. Het resterende deel van de vrijvallende stikstofruimte wordt behouden voor de nieuwe plannen op de locatie in Wormerveer (Wonen-en Werken). Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat vanuit de wet de vrijkomende stikstofruimte t.b.v. extern salderen met 40% wordt afgeroomd.
- De provincie Noord-Holland verkent sinds 2021 mogelijkheden om stikstof ruimte te creëren vanuit de industrie, agrarische sector en ook verkeer voor de gehele stikstof opgave. In de afgelopen periode is specifiek door Zaanstad doorgevraagd of snelheidsverlaging op de N246 en N515 stikstofruimte zou kunnen creëren in de polder Westzaan. De gemeente heeft in beperkte mate invloed, maar voortgang van onderzoek en besluitvorming van de provincie wordt met gezette regelmaat nagevraagd. Recentelijk heeft de provincie aangegeven dat snelheidsverlaging op sommige plekken tot minder en op andere plekken tot meer stikstofdepositie leidt. Het netto-effect van de ingreep is daardoor niet eenduidig waardoor er nog geen conclusie kon worden getrokken. Vooralsnog betekent dit dat PNH deze snelheidsverlaging nog niet kan realiseren en zich beraadt op mogelijke vervolgstappen. Hier is een vervolgoverleg en bestuurlijk overleg op benodigd.
- Salderen met de agrarische sector in en om de polder Westzaan als onderdeel van het gebiedsproces polder Westzaan is een aanvullende mogelijkheid, maar kent nog de nodige onzekerheden qua draagvlak.

Aan dit bestaande spoor van extern salderen kan een nieuw spoor toegevoegd worden:

- *Mitigatie: verkennen van het spoor mitigerende maatregelen*
De recente trend om stikstofproblemen niet alleen vanuit een rekenmodel (AERIUS) te benaderen, maar ook vanuit de kwaliteit van de beschermde natuur, heeft het spoor naar mitigerende maatregelen geopend. Dit is een spoor voor de langere termijn, omdat natuurherstel aantoonbaar moet plaatsvinden. In Polder Westzaan gaat dat over veenmosrietland en vochtige heide. Voor herstel daarvan is verbrakking van het oppervlaktewater randvoorwaardelijk, onder de huidige (zoete) watercondities is vorming van veenmosrietland niet mogelijk. Enkele veenmosrietlanden uit het onderzoek (4 van de 29) verkeren in goede staat als gevolg van adequaat beheer en goede omstandigheden. Met een ecooloog wordt verkend wat deze veenmosrietlanden

in goede staat heeft gebracht. Die kennis wordt gebruikt voor het opstellen van een voorstel voor mitigerende maatregelen. Dat zijn maatregelen die de kwaliteit van de natuur verhogen en zo de negatieve effecten van extra stikstofdepositie wegnemen. Dit spoor is theoretisch mogelijk, maar per definitie een lange termijn aangelegenheid. Toetsende instanties zoals PNH en ODNHN lijken bovendien aan de voorkant zekerheid over de effecten te willen zien.

III. Hoe nu verder

Het besluit om de busbrug 24/7 open te stellen, staat nog steeds recht overeind. De stikstofproblematiek kent geen makkelijke oplossingen. Onder de gegeven juridische omstandigheden is het niet de verwachting dat de stikstofdoelen van het Rijk worden behaald. Het is mogelijk dat de regelgeving onder een nieuw kabinet wijzigt, maar het zal minstens twee jaar duren voordat dat zijn beslag krijgt.

Om perspectief te bieden in dit proces zijn vervolgstappen nodig. Zaanstad is momenteel afhankelijk van een landelijk rekenmodel (Aerius) en landelijke regels (en bijbehorende financiën). Dat levert slechts marginaal iets op. Daarom heeft het college van B&W van Zaanstad ervoor gekozen de bestaande stikstofaanpak te verbreden door de externe saldering via Bunge en een kwalitatief en natuurgericht spoor toe te voegen.

Concreet worden de volgende acties door het college ondernomen:

1. In januari 2024 is een afspraak ingepland met de gedeputeerde voor stikstof en die voor natuur-gebiedsproces Polder Westzaan. In dit gesprek worden de volgende punten besproken:
 - A. Mogelijke stikstofruimte als gevolg van snelheidsverlaging op de N246 en N515
 - B. Regelgeving rondom toepassen van stikstofruimte uit de industrie en de agrarische sector.
 - C. Verkennen van het natuurgerichte spoor zodat hier invulling aan gegeven kan worden. Dit om een oplossing voor de Busbrug te verkennen als ook om de compensatie in de ADC-aanpak gericht op mitigatie en compensatie van de toename van de stikstofdepositie van het project Guisweg - en daarmee mogelijk ook die van de Busbrug - in de week te leggen.
2. Salderingsruimte industrie of landbouw verwerven:
 - A. Het college neemt het initiatief om de voor de Busbrug benodigde stikstofruimte te verwerven en dit mee te nemen binnen de ontwikkeling op de huidige locatie van Bunge Loders Croklaan.
 - B. De provincie verkent of er overeenstemming is te bereiken met een agrariër in of om Polder Westzaan, mede in het kader van het gebiedsproces Polder Westzaan. Dit kan inhouden dat een agrariër wordt uitgekocht of stopt met zijn werkzaamheden waarbij stikstofruimte kan worden gereserveerd voor externe saldering van de busbrug. Tijdsfad: Middellange tot lange termijn.
3. Mitigerende maatregelen:
 - A. In het kader van het gebiedsproces Polder Westzaan is de planvoorbereiding voor de realisatie van de verbrakking van het hoofdwatersysteem geagendeerd. Omdat de verbrakking randvoorwaardelijk is voor de ontwikkeling van de beschermde natuurwaarden, is deze maatregel onderdeel van het pakket aan mitigerende maatregelen. Deze kent echter nog geen voldoende draagvlak en de uitwerking van de impact van verbrakking op belanghebbenden en de uitwerking van financiële en juridische consequenties is nog in ontwikkeling. Tijdsindicatie: Lange termijn.
 - B. Een andere mitigerende maatregel is het omleggen van de N515 (tussen Westerkoog en Westzaan), natuur terugbrengen, aanhelen en toegankelijkheid voor goed beheer verbeteren. Deze maatregel wordt doorgerekend op stikstofimpact in het kader van de ADC-toets voor het project Guisweg en

afhankelijk van de uitkomst en draagvlak bij de partners meegenomen in
mogelijke compensatie van de toets. Tijdspad: Middellange tot lange termijn.

4. Busbrug openstellen voor elektrisch (stikstofloos) vervoer:
Het college gaat door met het onderzoek of het praktisch mogelijk is om de busbrug De Binding open te stellen voor (alleen) elektrische voertuigen in de spijstijden. Dit blijkt verkeerstechnisch en juridisch mogelijk middels een aangepast verkeersbesluit. De technische uitwerking van de nodige aanpassingen aan het kentekencamera systeem en de beheerkosten t.b.v. uitschrijven handhaving zijn in onderzoek.

Financiële en Juridische consequenties

Voor de 24u uren openstelling inclusief de No-Regret maatregelen is in het Investeringsfonds een krediet beschikbaar van EUR 2,04 mln. Voor de resterende noodzakelijke werkzaamheden waaronder geluidsmaatregelen en reconstructie van de rondweg Westerkoog is aanvullend een bedrag van 5,041 mln op de wensenlijst van het Investeringsfonds opgenomen. De extra inspanningen op stikstof en de mogelijkheid tot het openstellen voor elektrisch vervoer vraagt extra capaciteit en aanvullende (tijdelijke) investeringen die kunnen worden gedekt uit het huidige krediet.. De kostenverhoging zal effect hebben op de wens in het investeringsfonds. Wanneer dit meer inzichtelijk is zullen voorstellen hiertoe integraal worden voorgelegd bij de voorjaarsnota van 2024 om (na het verkrijgen van de stikstofvergunning) 24u openstelling mogelijk te maken.

Geheimhouding op grond van de Gemeentewet

Niet van toepassing

Aanpak/uitvoering

Zie toelichting deel III. Hoe nu verder.

Betreft

Actieve informatievoorziening

Bijgaande stukken

Bijlage - Toelichting op second opinion – Busbrug de Binding – stand van zaken - 8155720

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,

Drs. J. Hamming, burgemeester

Drs. G. Blom, gemeentesecretaris