

Concept

Memo

Datum: 24 mei 2022

Aan: directie KMS

Betreft: Stikstofoplossingen en maatregelen Kustplaats

Beste [REDACTED] & [REDACTED]

Bijgaand de conclusies ten aanzien van de gehouden stikstofbijeenkomsten Kustplaats. De interne projectgroep heeft haar input gegeven, deze is verwerkt. Mochten jullie nog op- en of aanmerkingen hebben dan hoor ik dat graag. De definitieve versie zal ik vervolgens aan iedereen rondsturen.

Inleiding & achtergrond

Medio 2022 en op 20 april jl. is er binnen de projectgroep en met inbreng van ODIJ, RHDHV en SoG/KMS gesproken over stikstofmaatregelen en -oplossingen om hiermee de voorgenomen ontwikkeling van Kustplaats IJmuiden aan Zee beter haalbaar en kansrijk te maken. Dit is een vervolg op eerder besprekingen aangaande dit vraagstuk met o.a. het versnellingssteam woningbouw.

In deze notitie zijn de mogelijke oplossingsrichtingen benoemd en naar aanleiding van de verkregen input getoetst op haalbaarheid.

In het kort is het voor het project noodzakelijk om voor 17 mol aan toekomstige stikstofuitstoot (aantal mol uitstoot dient gelijk te blijven aan de huidige situatie) een oplossing te zoeken. Dit geldt specifiek voor de gebruiksfase. De directe nabijheid van het Natura 2000 gebied de Kennemerduinen, maakt het dossier complex. Het toenemende autoverkeer heeft de grootste impact.

De in januari benoemde mogelijke oplossingsrichtingen zijn:

- 1 Aanpassen van de toegangsweg naar het gebied
- 2 Bedrijven in de omgeving van het Gas
- 3 Verminderen uitstoot door terugbrengen uitwerpselen honden
- 4 Inzetten op warmtenet (collectieve maatregelen)
- 5 Gebruik maken van stikstofbank
- 6 Park & Ride t.b.v. vermindering autoverkeer, als alternatief voor het eerder afgevalen scenario van verplicht emissieloos rijden.

Tijdens het overleg van 20 april is elke mogelijke oplossingsrichting nader geanalyseerd en voorzien van input. Op basis hiervan blijven er enkele over die in een vervolgfase verder kunnen worden uitgewerkt.

Uitwerking

- 1 Aanpassen toegangsweg naar het gebied.

Het aanpassen van de toegangsweg is een oplossing die ervoor zorgt dat de toename aan uitstoot niet meer valt binnen het Natura2000 gebied. De aanpassing aan de toegangsweg voorziet in een doorsteek tussen de Kennemerboulevard en de Zeehavenweg, waarmee het verkeer via het bestaande industriegebied het projectgebied kan bereiken.

De raming voor deze ingreep komt uit op EUR 560.000,- excl. mogelijke risico's en kosten die samenhangen met voorbereiding, RO, besluitvorming en verwerving.

Een eerste verkeerskundige check laat zien dat hoewel het aanleggen van een verbindingsweg tussen de Zeehavenweg en de Kennemerboulevard een extreme ingreep is, de Strandweg / Zeehavenweg de verkeerstoename aan zou moeten kunnen omdat er een overcapaciteit is.

Uiteraard wordt de verkeersintensiteit op deze wegen wel hoger en kan dat als onprettig worden ervaren door (bijvoorbeeld) aanliggende bedrijven. Dit kan ook gestaafd worden met cijfers die er zijn over de actuele verkeersintensiteit en de aannames over de mate van verkeerstoename door het toevoegen van functies door de kustplaatsontwikkeling.

Rijkswaterstaat is eigenaar van de grond waarover de nieuwe weg is voorzien. Het is nog onduidelijk of deze overleggen makkelijker zullen verlopen dan de overleggen die zijn gevoerd over het inpassen van de weg over het blokkenterrein. Er is een kans dat zij niet mee willen werken aan het toestaan van de weg over hun terrein.

Een ander risico en daarmee groot nadeel is dat het goed kunnen functioneren van de haven en daarmee ook het goed bereikbaar houden van de haven in het geding komt. Draagvlak bij bedrijven zal vanwege de toenemende verkeersdruk zeer beperkt zijn, zo is de verwachting.

Ondanks mogelijke bezwaren blijft deze oplossing als voorstel staan voor verdere uitwerking.

2 Bedrijven in de omgeving van gas

Er zijn weinig bedrijven in de omgeving zijn die een substantieel effect kunnen hebben t.b.v. het stikstofvraagstuk van Kustplaats. Uit de analyse blijkt dat Cidi Seafoods feitelijk het enige bedrijf is dat binnen afzienbare termijn potentieel gasloos zou kunnen worden. Dit levert echter nog steeds maar 0,77 mol op. De overige bedrijven zijn al snel te klein, waardoor de bijdragen marginaal zijn. Daarbij komt dat bedrijven motiveren om gasloos te worden vanuit het project lastig afdwingbaar is.

De conclusie is dat dit proces complex, kostbaar en langjarig is. Als oplossingsrichting valt deze optie af.

3 Verminderen uitstoot door terugbrengen uitwerpselen honden.

Het gebied is nu geen lossloopgebied waar ook een opruimplicht geldt. Stikstofreductie valt hiermee op papier niet te boeken. De vraag is mogelijk nog wel hoe sterk er wordt gehandhaafd. Het beheerplan is recent en een aanscherping is niet te verwachten.

- De APV zegt: Het is verboden honden los te laten behalve op plekken die door het college aangewezen zijn als losloopgebied. Het gebied wat N2000 betreft is zo ver bekend nimmer aangewezen als losloopgebied. Ook is gesteld dat de hele openbare ruimte aanlijngebied is, waar een opruimplicht geldt. Tenzij er een aanwijzingsbesluit is genomen voor een losloopgebied of verbodsgebied. Dit is beide niet het geval in het projectgebied.
- Het beheerplan voor dit gebied dateert uit 2018, op korte termijn komt geen nieuwe versie. Hieronder de link van de provincie, in het plan is het onderwerp hond en de invloed beperkt. https://www.noordholland.nl/Onderwerpen/Natuur/Natuurversterking_Stikstof/Natura_2000_beheerplannen#Kennemerland-Zuid

Conclusie: Als het gaat om stikstofreductie en al helemaal om het aantonen van het aandeel van honden in het totaal zal het effect marginaal zijn. Er geldt immers al een opruimplicht. De enige

mogelijkheid is nog om het hele gebied verboden voor honden te maken. Er zou dan een verbodsgebied van gemaakt moeten worden. Deze vraag zal nog worden uitgezet.

4 Inzetten op warmtenet of andere collectieve maatregelen

Velsen heeft geen plannen voor een warmtenet op dit moment. Op het moment dat er plannen zijn is de doorlooptijd lang. Naar verwachting gaat het dan om minimaal 10 jaar (procedure- en aanlegtijd). Deze optie is voor nu niet reëel.

Een andere mogelijkheid die wellicht wel kansrijk is, is aan te sluiten bij de stikstof reducerende maatregelen die Tata door gaat voeren. Wellicht dat een actieve (financiële) bijdrage vanuit het project kan betekenen dat een deel van de stikstofreductie (die overall fors hoger zal zijn dan 13 mol), toegewezen kan worden aan Kustplaats.

Omdat deze mogelijkheid de voorbije maanden aan realiteitswaarde heeft gewonnen, zal gemeente intern nagaan hoe vanuit het project aangehaakt kan worden bij de lopende besprekingen en wat hiervoor nodig is.

5 Gebruik maken van een(regionale) stikstofbank

De stikstofbank is helemaal leeg. Contacten met andere gemeenten hebben niet geleid tot een mogelijke oplossingsrichting. Deze optie vervalt.

6 Park & Ride t.b.v. vermindering autoverkeer, als alternatief voor het eerder afgevalen scenario van verplicht emissie loos rijden.

Er heeft een analyse plaatsgehad ten aanzien van een mogelijke P&R functie i.r.t. de voorziene ontwikkeling. Geconstateerd is dat een P&R voorziening buiten het plangebied negatief uitwerkt op commerciële kansen en daarmee ook op de businesscase.

- Bezoekersaantallen zullen dalen a.g.v. complexere bezoekmogelijkheden, zeker in het laagseizoen.
- Concurrerende locaties (w.o. Bloemendaal, Wijk aan Zee) worden relatief aantrekkelijker. Ook bewoners kunnen alleen met buspendel naar huis, dit werkt negatief door op aantrekkelijkheid woningen en woningprijzen.
- Bevoorrading wordt complex (mogelijk alleen elektrisch). P&R alleen kansrijk als dit geldt voor alle locaties langs de kust. Alternatieve parkeerlocatie zal moeten worden gezocht en gerealiseerd + buspendels.
- Parkeeropbrengsten in gebied vallen weg, exploitatie in laagseizoen complex. Tegenover meerkosten staan niet 'meer opbrengsten', lagere woningprijzen zijn reëel met deze voorziening in vergelijking met parkeren dichtbij.
- Meerkosten kunnen niet worden gedragen door de GREX, immers zelfs zonder deze ingreep, investering en de te verwachten opbrengstendaling is opbrengst marginaal.

Geconcludeerd wordt dat deze variant ook afvalt als mogelijke oplossing voor het stikstofvraagstuk.

Overall Conclusie

Van de 6 benoemde oplossingsrichtingen blijven er nog 3 over die nader op haalbaarheid zullen worden onderzocht. Deze richtingen zijn:

1. *Infrastructurele ingrepen*, waarbij verkeer van en naar het plangebied via de Zeeweg zal worden geleid. Dit betekent dat de stikstofdepositie (die per saldo niet zal dalen) niet meer in het plangebied en/of aangrenzend natura 2000 gebied zal landen. Ook zijn er risico's en

onzekerheden m.b.t. de aanleg. Deze hangen nauw samen met draagvlak en het belang van de haven.

2. *Verbodsgebied honden.* Onderzocht zal worden of het denkbaar is om het projectgebied verboden te verklaren voor honden. Immers alleen op deze wijze zal een werkelijke vermindering van uitstoot mogelijk zijn. Hoe groot deze uitstoot exact is, is op voorhand niet aan te geven.
 3. *Aanhaken bij maatregelen Tata.* De maatregelen die Tata neemt i.h.k.v. het terugdringen van (stikstof) uitstoot hebben een positieve weerslag op de depositie in de directe omgeving. Om dit toe te kunnen wijzen aan Kustplaats is het nodig dat specifieke afspraken hierover worden gemaakt tussen (waarschijnlijk) de gemeente en Tata, uitgezocht wordt hoe onderdeel te worden van deze besprekingen.
-