

Redenering

**inzake van de verordening tot wijziging van de
Verordening inzake het ruimtelijke ordening programma van de deelstaat Nedersaksen
(LROP-VO)**

B. Speciaal gedeelte - individuele technische redenen

[...]

Ad letter b) – m.b.t. paragraaf 1.3 punt 03

[...]

Ad letter b), dubbele letter bb)

Ad punt 03 nieuwe zin 5:

Vanwege de onvermijdelijke gevolgen voor de zee en de kust van de klimaatverandering met de daarmee gepaard gaande stijging van de zeespiegel en om te voldoen aan de doelstelling in zin 1, zijn voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustwateren van Nedersaksen vastgesteld voor kustbeschermingsdoeleinden, met name voor het behoud van de Oost-Friese eilanden. Ze worden onder andere gebruikt voor strandsuppletie en de aanvoer van sediment in het Waddenzeegebied om het bestaande sedimenttekort daar te compenseren of op zijn minst te verminderen. In het algemeen taalgebruik is er sprake van om zandwingebieden in de kustzee veilig te stellen. Om echter niet formeel beperkt te zijn tot bepaalde korrelgroottes tijdens het winningsproces - in lijn met de technische bodemkundige term voor zand - wordt in de definitie de term sedimentwinning gebruikt.

Als gevolg van klimaatverandering stijgt de zeespiegel versneld. Dit leidt niet alleen tot hogere waterstanden en daardoor een afname van het intergetijdengebied en een toename van de permanent overstroomde gebieden van de Waddenzee, maar ook tot een grotere (golf-)belasting van de eilanden en de kust. Tegenover de hieruit resulterende toename van de vraag naar sediment (zand) voor kustbeschermingsdoeleinden staat een toenemend sedimenttekort in het Waddenzeesysteem en op de eilanden.

Als dit sedimenttekort niet wordt gecompenseerd, zullen de Waddenzee en de eilanden onvermijdelijk kleiner worden. Daarom is er geen alternatief voor zandwinning in geschikte kwaliteiten en zo dicht mogelijk bij de eilanden buiten de Waddenzee.

Om deze reden wordt de ruimtelijke bescherming van sediment- en zandwingebieden voor kustbescherming al genoemd als een actiedoelstelling in actiegebied 3.3 "Kustbescherming" van de Nedersaksische strategie voor aanpassing aan de gevolgen van klimaatverandering 2021 en in het Algemeen plan voor kustbescherming Nedersaksen - Oost-Friese eilanden.

Met het oog op de voortdurende klimaatverandering en de toenemende effecten daarvan, is het niet mogelijk om de toekomstige vraag naar zand voor kustbeschermingsdoeleinden in Nedersaksen precies te kwantificeren. Uiteindelijk hangt dit af van de werkelijke mate van zeespiegelstijging en de invloed van deining op de eilanden en de kust.

Om de effecten van klimaatverandering en het hierboven beschreven sedimenttekort op de lange termijn te kunnen tegengaan, is sediment- en zandwinning buiten de Waddenzee en de introductie van sediment in het Waddenzeesysteem daarom noodzakelijk voor het behoud van de Oost-Friese eilanden, en is het uit voorzorg aanwijzen van overeenkomstige voorrangegebieden voor grondstoffenwinning voor sedimentwinning ten behoeve van kustbescherming in het nationaal ruimtelijke ordening programma essentieel.

Het verwijderen van sediment en zand uit de kustzee voor kustbeschermingsdoeleinden compenseert erosie veroorzaakt door klimaatverandering op de Oost-Friese eilanden en

induceert sedimenttransport naar de Waddenzee, wat de groei van de wadplaten ondersteunt als de zeespiegel stijgt. Dit gaat een afname van de wadplaten tegen en draagt zo bij aan het behoud van het Werelderfgoed Waddenzee als een systeem van kustmoerassen, kwelders, slikken, getijdenkustwateren en barrière-eilanden voor de kust.

Bovendien is er al duidelijk sprake van concurrerend gebruik. De bruikbaarheid van gebieden die potentieel geschikt zijn voor zandwinning wordt steeds meer onmogelijk gemaakt door natuurbehoud en door de kabeltracés voor offshore verbindingen en interconnectoren, die onverenigbaar zijn met zandwinning. Bovendien wordt verwacht dat er tegen 2045 nog een groot aantal kabelsystemen bijkomt.

Uit het geheel van potentiële zandwingebieden in de kustzee die vanwege het aanwezige sediment geschikt zijn om te worden aangewezen als voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning voor zandwinning ten behoeve van kustbescherming, zijn gebieden verwijderd die voor andere doeleinden moeten worden veiliggesteld of vrijgehouden. Dit betreft voornamelijk de reeds voltooide en geplande aanleg van offshore verbindingssystemen. In essentie werden de volgende gebieden voor dit doel verwijderd:

1. Het geplande **Neuconnect** pijpleidingsstelsel (interconnector) loopt in de kustzee vanaf de grens van de 12-zeemijlszone tot aan de aanlanding in Hooksiel. Het planologische goedkeuringsbesluit is afgegeven op 12/04/ 2022 en stelt dat zand mag worden gewonnen tot een afstand van 500 m van het tracé. Dienovereenkomstig zal een corridor worden verwijderd uit het voorrangsgedied voor het tracé van het pijpleidingsstelsel, die moet overeenkomen met een breedte van ongeveer 1 km.
2. Via het eiland **Norderney** zijn al verschillende offshore netwerkverbindingssystemen (Offshore-Netzanbindungssystem) ONAS voor de verbinding van windparken in de exclusieve economische zone aangelegd of goedgekeurd. Naast de 6 ONAS die al in bedrijf zijn (NOR-2-1, NOR-6-1, NOR-6-2, NOR-2-2, NOR-3-1, NOR-3-3; met stand van juni 2024), moeten er tegen 2032 in totaal nog 6 ONAS worden aangelegd over het eiland Norderney (NOR-7-1, NOR-3-2, NOR-6-3, NOR-9-1, NOR-10-1, NOR-6-4; vanaf juni 2024) in overeenstemming met het bevestigde netontwikkelingsplan 2037/2045 (versie 2023). De behoefte aan deze lijnen vloeit voort uit de geplande uitvoering van de uitbreidingsdoelstelling van 70 GW offshore windenergie tegen 2045 in overeenstemming met § 1 (2) WindSeeG - Windenergie-auf-See-Gesetz (van 13 oktober 2016 (BGBl. I blz. 2258, 2310), laatstelijk gewijzigd bij § 10 van de wet van 8 mei 2024 (BGBl. 2024 I nr. 151)). Het hiervoor vereiste gebied buiten het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee werd ook uit het voorrangsgedied verwijderd.
3. Er werden verschillende kabels gelegd langs de **Emstrasse**. Er is ook telkens een veiligheidsafstand van 500 meter voorzien van de buitenste gelegde kabels.
4. Volgens het bevestigde netontwikkelingsplan 2037/2045 (versie 2023) moeten er in totaal 19 ONAS worden aangelegd over grenscorridor 3 tussen de exclusieve economische zone (EEZ, verantwoordelijkheid van de federale overheid) en de zone van 12 zeemijl (verantwoordelijkheid van de deelstaat). De behoefte aan deze lijnen vloeit voort uit de geplande uitvoering van de uitbreidingsdoelstelling van 70 GW offshore windenergie tegen 2045 in overeenstemming met § 1 (2) WindSeeG (van 13 oktober 2016 (Federaal Staatsblad - Bundesgesetzblatt I, blz. 2258, 2310), laatstelijk gewijzigd bij § 10 van de wet van 8 mei 2024 (Federaal Staatsblad 2024 I nr. 151)). Wat het verloop van de ONAS vanaf de grenscorridor door de kustzee betreft, valt het volgende te lezen:
 - De ONAS zullen aanvankelijk parallel aan Europe I en II worden aangelegd.
 - 5 ONAS zullen de europijpleidingen (NOR-9-2, NOR-9-3, NOR-12-1, NOR-13-1, NOR-11-2) kruisen langs het kabeltracé van het voorrangegebied voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee) in de richting van **Baltrum**.

Vertaalde uittreksels

- De resterende ONAS zullen waarschijnlijk het tracé blijven volgen van het voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee) ten oosten van de europipes.
- 8 van de ONAS worden aangelegd via het voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee) via **Langeoog** (NOR-9-4, NOR-9-5, NOR-x-1, NOR-x-2, NOR-x-4, NOR-x-5, NOR-x-7, NOR-x-8).
- Voor nog eens 6 ONAS, die vanaf 2038 in gebruik worden genomen, zijn er momenteel (per juni 2024) geen concrete plannen voor het verdere verloop tot aan de aanlanding aan de kust van Nedersaksen (NOR-x-10, NOR-x-11, NOR-x-13, NOR-x-14, NOR-x-15, NOR-x-16).

Voor sommige van deze 19 ONAS zijn de voorbereidingen voor de planningsgoedkeuringsprocedures al aan de gang.

Daarnaast zijn er technisch vereiste veiligheidsafstanden

- naar de europijpen,
- afstanden tussen de afzonderlijke leidingsystemen van afwisselend 100 m en 200 m (afstanden die nodig zijn voor reparaties op deze waterdiepte),
- is er meer ruimte nodig op de kruising van de Neuconnect interconnector en
- is er een vereiste afstand van 500 m van de zandwinning tot het 19e ONAS.

Hiervan uitgaande werd een gebied ontwikkeld dat in de toekomst door de aanleg van de pijpleidingen vermoedelijk niet beschikbaar zal zijn voor andere conflicterende gebruiksdoeleinden en waarmee een overlap dus moet worden vermeden. Voor de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning, voor zandwinning en voor kustbeschermingsdoeleinden werden de overlappende gebieden daarom uit de backdrop van de ongeveer 26.000 ha potentiële zandwinningsgebieden voor kustbeschermingsdoeleinden gesneden ten gunste van dergelijke conflicterende toepassingen.

Het is onduidelijk in hoeverre nieuwe verbindingen met in vorm van repowering gebruikte offshore windparken in de toekomst kunnen worden gemaakt in het bestaande kabeltracé vanwege de noodzaak om bestaande kabels te vervangen of dat hiervoor extra gebieden nodig zullen zijn. Extra interconnectoren en pijpleidingen (bijvoorbeeld voor waterstof of CO₂) zouden ook noodzakelijk kunnen worden. Verdere aanpassingsvereisten worden daarom gereserveerd voor toekomstige LROP-updateprocedures.

Van de geïdentificeerde potentiële zandwingegebieden die in de kustzee zijn geïdentificeerd, kan daarom slechts ongeveer 45% worden veiliggesteld voor kustbeschermingsdoeleinden in termen van ruimtelijke ordening.

Daarom is het voor de bescherming en het behoud van de Oost-Friese eilanden des te belangrijker om de resterende potentiële sediment- en zandwingegebieden in een vroeg stadium te vrijwaren van deze en andere conflicten op het gebied van landgebruik (waaronder visserij, scheepvaart, natuurbehoud en interconnectoren).

Het inbrengen van sediment in het Waddenzeesysteem dient niet alleen om de Oost-Friese eilanden te beschermen, maar helpt ook om de belasting door deining voor de kust van het vasteland aanzienlijk te verminderen. Uiteindelijk dient de planning van voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning voor de sedimentwinning ten behoeve van de kustbescherming niet alleen voor de bescherming van het leven en de gezondheid van de mensen op de eilanden en op het vasteland, maar ook voor economische aspecten (behoud van bedrijfslocaties en toeristische bestemmingen) en ecologische overwegingen (behoud van intergetijdengebieden en zelden

Vertaalde uittreksels

overstroomde Waddenzeegebieden voor zover mogelijk als leefgebied voor gespecialiseerde dier- en plantensoorten van het Werelderfgoed Waddenzee).

In het deel van het verkeersscheidingsstelsel "Terschelling German Bight / Western Approach" in de kustwateren van Nedersaksen, dat onder andere dient om de veiligheid en het vlotter verlopen van het scheepvaartverkeer in de drukke Duitse Bocht te garanderen en om aanvaringen tussen schepen te voorkomen, kan sediment- en zandwinning volgens de huidige stand van de kennis niet over de hele linie worden uitgesloten. De zeer verschillende scheepssnelheden van de baggerschepen die worden gebruikt voor zandwinning enerzijds en de grote (container-) schepen anderzijds zouden echter het risico op scheepsbotsingen vergroten en daarmee ook het risico op ongelukken met verontreinigende stoffen voor het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee en het UNESCO werelderfgoed. Door de grotere afstanden tot de eilanden is het gebruik van sediment- en zandwingebieden in de verkeersscheidingsstelsels ook aanzienlijk minder economisch. Meer dan de helft van de potentiële zandwingebieden kan niet qua ruimtelijke ordening worden veiliggesteld voor de winning van grondstoffen voor kustbeschermingsdoeleinden vanwege andere belangrijke conflicterende toepassingen die onverenigbaar zijn met de winning van grondstoffen. Anderzijds lijkt de verenigbaarheid van de overlay van kleinere perifere gebieden van de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning nr. 801 en nr. 804 in de kustzee voor de winning van sedimenten voor kustbeschermingsdoeleinden en de volledige overlay van het voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning nr. 802 in de kustzee voor de winning van sedimenten voor kustbeschermingsdoeleinden met het verkeersscheidingsstelsel haalbaar door middel van voorwaarden in het kader van de vergunning.

De afbakening van de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning alsmede voor sediment- en zandwinning voor kustbeschermingsdoeleinden, zoals gedefinieerd in bijlage 2, is gebaseerd op de seismische meetgegevens die zijn geanalyseerd door de Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) en de sedimentkwaliteiten en -diktes die op basis hiervan zijn bepaald. Alleen die gebieden worden gedefinieerd als voorrangsggebieden voor grondstoffenwinning voor sediment- en zandwinning voor kustbeschermingsdoeleinden waarvan bekend is of op basis van de huidige kennis kan worden verwacht dat ze de grootste dikte hebben (minimalisering van de gebruikte gebieden) met een geschikte kwaliteit.

Ad punt 03 nieuwe zin 6:

Als gevolg van de winning van sedimenten voor kustbeschermingsdoeleinden in de voorrangsggebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee van Nedersaksen, zoals gedefinieerd in bijlage 2 van de LROP-verordening, kan het ecosysteem worden aangetast. Eventuele daaruit voortvloeiende effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden in de kustzee of op de instandhoudingsdoelstellingen van het EU-vogelreservaat Nedersaksische Waddenzee en aangrenzende kustzee (DE2210-401) en het FFH-gebied Nedersaksisch Nationaal Park Waddenzee (DE2306-301) kunnen niet bij voorbaat volledig worden uitgesloten, ook al overlappen de voorrangsggebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee en de Natura 2000-gebieden elkaar niet. Daarom mogen de voorrangsggebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee alleen worden gebruikt als de verenigbaarheid met Natura 2000 overeenkomstig de geldende natuurbeschermingswetgeving is gegeven of vastgesteld en als, indien nodig, de maatregelen die nodig zijn om de samenhang van het "Natura 2000"-netwerk te waarborgen overeenkomstig § 34, vijfde lid, van de federale wet inzake natuurbehoud - BNatSchG, in een vroeg stadium worden uitgevoerd. Als een project is toegestaan in overeenstemming met § 34 van de federale wet inzake natuurbehoud, is het project daarom ook verenigbaar met de prioritaire functie of het prioritaire gebruik van Natura 2000 in overeenstemming met paragraaf 3.1.3 punt 02 LROP.

[...]

Ad letter f) - ad paragraaf 2.3

ad letter f), dubbele letter aa)

ad letter f), dubbele letter aa), drievoudige letter aaa)

Ad punt 02, zin 1:

In zin 1 dient het schrappen van het woord "nieuwe" ter verduidelijking van de formulering, aangezien de bestaande verordening betrekking heeft op het creëren van nieuwe planologische rechtssituaties, ongeacht of het gaat om de vestiging van nieuwe detailhandelszaken en/of nieuwe randvoorwaarden voor bestaande bedrijven.

De vereisten van het Ruimtelijke Orderingsprogramma van de deelstaat (LROP) bieden een kader voor de gemeentelijke ruimtelijke ordening [Bauleitplanung]. In overeenstemming met artikel 4, eerste lid, zin 1 nr. 1 ROG [Raumordnungsgesetz] en artikel 1, vierde lid BauGB [Baugesetzbuch - bouwwetboek] moeten ze worden nageleefd door steden, gemeenten en andere openbare instanties wanneer bestemmingsplannen of ontwikkelingsplannen worden opgesteld of gewijzigd om nieuwe grootschalige detailhandelsprojecten mogelijk te maken of bestaande te wijzigen, evenals bij het sluiten van overeenkomsten voor ruimtelijke ordening of stadsontwikkeling. Het is bijvoorbeeld niet relevant of er al een detailhandelzaak is op de locatie die opnieuw gepland of vervangen moet worden. Een nieuw of gewijzigd bestemmingsplan maakt namelijk niet alleen de verbouwing of uitbreiding van het bestaande winkelproject mogelijk, maar creëert ook bouwrechten voor een volledig nieuw project, zolang dit voldoet aan de planologische voorschriften.

In de vergunningsprocedure overeenkomstig artikel 30 BauGB of artikel 34 BauGB hoeven de eisen van het LROP niet in acht te worden genomen omdat er geen ruimtelijke orderingsclausule is (artikel 4, tweede lid ROG). De bescherming van bestaande detailhandelprojecten die al zijn gebouwd of een bouwvergunning hebben, blijft onaangetast. Deze reeds lang bestaande juridische situatie wordt niet gewijzigd. De gewijzigde formulering is alleen bedoeld om het duidelijker te maken en de toepassing van de wet te vergemakkelijken.

Bovendien worden de woorden [grootschalige detailhandelprojecten] "alleen toegestaan indien" vervangen door de woorden "zodanig gepland dat".

De formulering "moeten zodanig worden gepland dat" is bedoeld om duidelijk te maken dat de bepalingen van het LROP een kader bieden voor gemeentelijke ruimtelijke ordening, maar niet van toepassing zijn bij bouwvergunningsprocedures overeenkomstig artikel 30 of artikel 34 BauGB.

Verder worden de eisen en verboden voor de controle van grootschalige detailhandelprojecten en uitzonderingen aangevuld met een nieuw nummer 11.

Dit resulteert in de redactionele eis om zin 1 dienovereenkomstig aan te passen.

ad letter f), dubbele letter aa), drievoudige letter bbb)

Ad punt 02, zin 3:

Agglomeraties worden ook beschouwd als grootschalige detailhandelprojecten omdat zelfs meerdere onafhankelijke detailhandelzaken, die elk geen grootschalige detailhandelzaak zijn, een effect kunnen hebben op de functionaliteit van de centrale plaatsen en centrale voorzieningengebieden en op het consumentgerichte aanbod van de bevolking als ze ruimtelijk geconcentreerd zijn. Negatieve ruimtelijk significante effecten kunnen echter alleen die effecten

zijn die een extern effect hebben op stedenbouwkundig geïntegreerde locaties in de zin van nummer 05, zin 1. Aantrekkelijke winkellocaties buiten stedenbouwkundig geïntegreerde locaties verzwakken stadscentra. Daarentegen is een nauwe coëxistentie en het nauwe samenzijn van detailhandelszaken juist het doel binnen stedenbouwkundig geïntegreerde locaties; d. m. v. diversiteit in een dichte ruimte blijven de functionaliteit en duurzaamheid van het aanbod behouden.

De bestaande bepaling in dit verband zal in louter taalkundige termen worden verduidelijkt om dit duidelijker tot uitdrukking te brengen.

Ad letter f), dubbele letter bb)

ad letter f), dubbele letter bb), drievoudige letter aaa)

Ad punt 03, zinnen 1 en 2:

Het schrappen van het woord "nieuwe" dient ter verduidelijking van de formulering. Zie voor een toelichting de redenering bij letter f), dubbele letter aa), drievoudige letter aaa) voor de wijziging van punt 02, zin 1.

ad letter f), dubbele letter bb), drievoudige letter bbb)

Ad punt 03, zinnen 3 en 4:

De zinnen 3 en 4 zijn anders geformuleerd.

Zin 3 regelt de congruentievereiste voor midden- en bovent centra met betrekking tot grootschalige detailhandelprojecten met aperiodieke productassortimenten.

In de regel bedienen dergelijke grootschalige detailhandelprojecten in middelgrote en regionale centra niet alleen de lokale bevoorrading, maar ook de bevoorrading van de omliggende basiscentra en de vestigingsgebieden buiten de centrale plaatsen. Om de bovenlokale vervulling van de functies van de naburige midden- en bovent centra te beschermen, mogen grootschalige detailhandelprojecten met een aperiodiek productaanbod in midden- en hogere centra echter niet te groot zijn. Ze moeten ook beperkt worden tot een ruimtelijk compatibele omvang, rekening houdend met het congruentiegebied van de midden- en bovent centra.

In het ruimtelijke ordeningsprogramma van de deelstaat (LROP) in de versie gepubliceerd op 6 december 2017 (Nds. GVBl. blz. 456) werd bepaald dat het relevante congruentiegebied moet worden bepaald door de lagere planningsinstantie van de deelstaat. De administratieve rechtbank van Nedersaksen [Oberverwaltungsgericht Niedersachsen] heeft deze verordening gedeeltelijk ongeldig verklaard met betrekking tot de adressering van de vaststellingsopdracht (uitspraak dd. 09.02.2023, Ref.: 1 KN 63/20). Als het LROP de regionale planningsautoriteiten de planningsopdracht zou geven om congruentiegebieden te definiëren, leert de ervaring dat er een lange periode te verwachten zou zijn tot volledige implementatie in heel Nedersaksen. Gedurende deze periode zou er sprake zijn van ongelijke behandeling als de congruentie-eis al van toepassing zou zijn in sommige centrale plaatsen en nog niet op andere. Bovendien is de verplichting om zich aan te passen aan het LROP opgeschort tot 31 december 2027 voor regionale planningsinstanties die bezig zijn met het vaststellen van gebieden voor on shore windenergie land overeenkomstig artikel 3, eerste lid van de Wet Gebiedseisen Windenergie (WindBG) (artikel 5, derde lid, zin 7 NROG - Niedersächsisches Raumordnungsgesetz). Het is daarom passend om de congruentiegebieden voor aperiodieke assortimenten in het LROP op deelstaatsbrede basis vast te stellen.

Het congruentiegebied voor de congruentie-eis t.o.v. aperiodiek midden- en bovent centraal is geen midden- of bovent centraal integratiegebied en is er - in tegenstelling tot de congruentie-eis

Vertaalde uittreksels

voor de basiscentra - niet congruent mee. In het bijzonder is de definitie van een congruentiegebied in het LROP niet gekoppeld aan een bevoorradingsmandaat voor dit gebied. Het relevante congruentiegebied overeenkomstig zin 3 dient alleen als referentiegebied voor de toepassing van de congruentie-eis en beschrijft het gebied dat door een centrale plaats kan worden bevoorradad, met name vanwege de toegankelijkheid ervan. Daarom is het ook gerechtvaardigd om gemeenten en samenwerkingsverbanden van gemeenten buiten Nedersaksen in de congruentiegebieden op te nemen. Dit betekent dat er geen bepalingen zijn opgelegd aan deze gemeenten of samenwerkingsverbanden van gemeenten; in plaats daarvan wordt alleen de grootschalige detailhandel in de Nedersaksische centrale plaatsen gecontroleerd. Omgekeerd zijn er ook gemeenten of samenwerkingsverbanden van gemeenten in Nedersaksen die niet tot een congruentiegebied van een centrale plaats in Nedersaksen behoren vanwege hun nabijheid tot centrale plaatsen in andere deelstaten.

De congruentiegebieden van de bovent centra, middencentra met een bovent centrale subfunctie detailhandel, middencentra en basiscentra met een middencentrale subfunctie met betrekking tot aperiodieke productassortimenten voor de detailhandel overeenkomstig bijlage 2 worden vastgesteld rekening houdend met de criteria die eerder ook zijn toegepast op de vaststelling van congruentiegebieden door lagere overheidsinstanties voor ruimtelijke ordening of regionale planningsinstanties. In het bijzonder wordt rekening gehouden met het volgende

- de centrale lokale bevoorradingsmandaten van de lokale gemeente en naburige centrale plaatsen,
- de transporttoegankelijkheid van de relevante centrale plaatsen,
- grensoverschrijdende interdependenties en
- de marktgebieden van midden- en bovent centra op basis van gemeentelijke detailhandelsconcepten.

Bereikbaarheid is een belangrijk beoordelingscriterium in het kader van de congruentie-eis. De oriëntatie van de congruentiegebieden in de midden- en bovent centra op het bereikbaarheidscriterium is gerechtvaardigd in het belang van een uitgebreide aanbodstructuur met zo kort mogelijke afstanden.

Voor het criterium "bereikbaarheid" kon worden verwezen naar kaarten van de hoogste deelstaatsplanningsautoriteit over de bereikbaarheid van midden- en bovent centra, die zijn gepubliceerd in het Specialistische Informatiesysteem voor Ruimtelijke Ordening (FIS-RO). De toewijzing van een gemeente of een deel van een gemeente aan een midden- of bovent centrum is voornamelijk gebaseerd op het bereikbaarheidsgebied waartoe de bevolkte gebieden overwegend behoren (in termen van bevolking). Er wordt afgeweken als een geactualiseerde afstandsmeting met een routeplanner afwijkende waarden laat zien voor gemotoriseerd particulier vervoer en lokaal openbaar vervoer, of als de reistijd naar een andere centrale plaats slechts iets langer is (niet meer dan 5-10 minuten), maar er grotere pendelverbindingen zijn naar deze andere centrale plaats (volgens de pendelatlas van het federaal arbeidsbureau – Bundesagentur für Arbeit) of als de concurrerende centrale plaats ook de administratieve zetel van het districtsbestuur is, zodat bestaand verkeer kan worden gecombineerd met winkelen in winkels.

In overeenstemming met de verschillende centrale lokale bevoorradingsmandaten wordt een middencentraal congruentiegebied gedefinieerd voor middencentra of basiscentra met een middencentrale subfunctie detailhandel, en wordt een bovent centraal congruentiegebied gedefinieerd voor bovent centra of middencentra met een bovent centrale subfunctie detailhandel. Het congruentiegebied is onafhankelijk van het project en geldt voor alle aperiodieke productassortimenten.

De congruentiegebieden van de midden- en bovent centra in Nedersaksen kunnen zich ook uitstrekken tot over de deelstaatsgrens, net zoals de potentiële congruentiegebieden van

Vertaalde uittreksels

midden- en bovent centra in aangrenzende deelstaten zich kunnen uitstrekken tot in Nedersaksen. In het belang van evenwichtige en duurzame aanbodstructuren met zo kort mogelijke afstanden is deze wederzijdse grensoverschrijdende afweging gerechtvaardigd. Het moet ook mogelijk blijven om rekening te houden met de feitelijke bevoorradingsrelaties van projecten over de grens heen, omdat anders de vestigings- en bevoorradingsvoorwaarden voor investeerders en de bevolking in de grensgebieden slechter zouden kunnen worden.

Waar gemeentelijke detailhandelsconcepten beschikbaar waren, werden deze ook in aanmerking genomen als basis voor de afbakening van congruentiegebieden. Gemeentelijke detailhandelsconcepten worden in midden- en bovent centra gebruikt voor de strategische ontwikkeling van lokale detailhandelsstructuren. Als onderdeel van de analyse van de vraag- en aanbodsituatie worden regelmatig berekeningen of enquêtes gebruikt om het gebied af te bakenen waar de belangrijkste klantenstromen van het betreffende centrum vandaan komen (meestal marktgebieden genoemd). De marktgebieden identificeren dus die gebieden waarvoor het betreffende midden- of bovent centrum aanbodfuncties vervult vanwege de aantrekkelijkheid van het winkelaanbod. Marktgebieden zijn meestal gegeneraliseerd over alle sectoren en productassortimenten. Marktgebieden zijn daarom een relevant criterium voor het bepalen van het relevante congruentiegebied. Ze zijn bijzonder geschikt om de prominente aanbodfunctie van boven- of middencentra met bovent centrale bevoorradingsfuncties weer te geven.

Andere criteria, zoals pendelrelaties, werden opgenomen als secundaire overweging (zie de opmerkingen over toegankelijkheid hierboven).

Met name in het geval van midden- of bovent centra die dicht bij elkaar liggen, werden de bovenstaande criteria gebruikt om te beslissen of de relevante congruentiegebieden elkaar overlappen. Als gemeenten of deelgemeenten niet konden worden toegewezen aan een specifiek midden- of bovent centrum, moest worden onderzocht of deze gemeenten of deelgemeenten volledig in aanmerking moesten komen voor projecten in alle betrokken midden- of bovent centra of dat bijvoorbeeld de koopkracht pro rata in aanmerking kon worden genomen.

Overeenkomstig het beginsel van de omgekeerde stroom overeenkomstig artikel 1, derde lid, van de ROG werd uitgegaan van de congruentiegebieden die door de regionale planningsinstanties of de lagere planningsinstanties van de deelstaat overeenkomstig de bovengenoemde criteria waren vastgesteld. Als er nog geen congruentiegebied was vastgesteld door regionale planningsinstanties of lagere planningsinstanties van de deelstaat in overeenstemming met de bovengenoemde criteria, werden ook overeenkomstige ontwerpen of congruentiegebieden gebruikt die waren vastgesteld door het Regionale Ontwikkelingsagentschap (Amt für regionale Landesentwicklung) van Lüneburg als onderdeel van de regionale planningsprocedure voor de uitbreiding van het Designer Outlet in Soltau. De gebiedsgrenzen die op regionaal niveau werden bepaald, werden gecontroleerd op plausibiliteit en waar nodig aangepast. Met name werden congruentiegebieden die al op regionaal niveau waren vastgesteld, vergroot of werd het aandeel van gemeenten in congruentiegebieden vergroot als gebieden anders helemaal niet of slechts proportioneel tot een congruentiegebied zouden behoren. Als er geen congruentiegebied of ontwerpcongruentiegebied beschikbaar was, werden congruentiegebieden uitsluitend vastgesteld door de hoogste deelstaatsplanningsinstantie.

De congruentiegebieden worden gedefinieerd in de tekst.

Alleen duidelijk gedefinieerde of definieerbare volledige territoriale eenheden worden gebruikt, zoals gemeenteverbonden (Samtgemeinden), gemeenten (Gemeinden), districten

(Gemarkungen) en buurten (Ortsteile). Gemeenteverbonden worden genoemd als alle aangesloten gemeenten deel uitmaken van het respectieve congruentiegebied. Districten en buurten worden genoemd met de toegewezen gemeente en gemeenten worden gesorteerd op district en deelstaat. De kleinste eenheden zijn districten en buurten. Indien slechts een deel van een gemeente, een district of een buurt moet worden opgenomen in een congruentiegebied, wordt de naam van de territoriale eenheid aangevuld met een toevoeging tussen haakjes met het aandeel (bv. 50 %).

Individuele gemeenten of deelgemeenten waarvan de koopkracht pro rata is toegewezen volgens het verstrekte congruentiegebied, zijn ook gelabeld met een procentuele waarde.

Procentuele waarden zijn afgerond op 5. Als het om minder dan 100 inwoners gaat, worden delen van gemeenten of buurten niet afzonderlijk vermeld.

Alle gemeenten moeten over de hele linie worden toegewezen aan een midden- en bovencentraal congruentiegebied. Er zijn uitzonderingen op deze regel als een bovencentrum t.o.v. van zijn omgeving ook een midden-centrale functie vervult en toewijzing aan een congruent boven-centrum voldoende is of als de bevoorrading wordt verzorgd door een midden- of boven-centrum buiten Nedersaksen.

Ad punt 03, nieuwe zin 5:

In principe bepaalt het ruimtelijke ordeningsprogramma van de deelstaat (LROP) ook de congruentiegebieden voor basiscentra waaraan de regionale planningsinstantie een centrale subfunctie detailhandel heeft toegewezen. Dit is natuurlijk niet mogelijk wanneer deze subfunctie voor het eerst wordt toegewezen; in dat geval moet de regionale planningsinstantie tijdelijk een congruentiegebied definiëren in het regionale ruimtelijke ordeningsprogramma (RROP). Bij de volgende wijziging van het LROP moet een congruentiegebied aan het LROP worden toegevoegd. Dit hoeft niet noodzakelijk overeen te komen met het in het RROP gedefinieerde congruentiegebied. Als het LROP een ander congruentiegebied definieert, heeft dit voorrang op het congruentiegebied van het RROP als verordening van een hogere rangorde; het RROP moet dienovereenkomstig worden aangepast als onderdeel van de volgende herformulering of wijziging.

ad letter f), dubbele letter bb), drievoudige letter ccc)

Ad punt 03, zin 6 (voormalige zin 5):

Dit is een redactionele aanpassing van de zinsnummering vanwege de invoeging van de nieuwe zin 5.

ad letter f), dubbele letter bb), drievoudige letter ddd)

Ad punt 03, zin 7 (voormalige zin 6):

Het schrappen van het woord "nieuwe" dient ter redactionele verduidelijking. Zie voor een toelichting de toelichting bij letter f), dubbele letter aa), drievoudige letter aaa) voor de wijziging van punt 02, zin 1. De wijziging in de nummering van de zin is een redactionele aanpassing als gevolg van de invoeging van de nieuwe zin 5.

[...]

Ad letter f), dubbele letter ee)

ad letter f), dubbele letter ee), drievoudige letter aaa)

Ad punt 06, zin 1:

Vertaalde uittreksels

Het schrappen van het woord "nieuwe" dient ter verduidelijking van de formulering. Zie voor een toelichting de redenering bij letter f), dubbele letter aa), drievoudige letter aaa) voor de wijziging van punt 02, zin 1.

De verwijzing naar "goed via vervoerswegen bereikbare locaties" is overbodig omdat bereikbaarheid via het vervoer sowieso een belangrijke voorwaarde is voor winkellocaties. Het schrappen dient ook ter verduidelijking van de norm, aangezien punt 06 van toepassing is op alle locaties in het centrale vestigingsgebied buiten stedenbouwkundig geïntegreerde locaties.

De nieuwe definitie van punt 06, zin 2 introduceert om redactionele redenen ook zinnummering in de vorige enige zin.

ad letter f), dubbele letter ee), drievoudige letter bbb)

Ad punt 06, zin 2:

Er wordt een nieuwe zin 2 toegevoegd.

In het verleden betekende de toepassing van de bepaling in nummer 06, zin 1, onder a), dat het toegestane perifere productassortiment van agglomeraties zeer ongelijk verdeeld kon zijn over de afzonderlijke bedrijven. Bovendien was het mogelijk dat nieuwe bedrijven die tot een agglomeratie toetraden, in het nadeel waren ten opzichte van bestaande bedrijven, omdat het marginale productassortiment dat beperkt was tot een plafond van 800 m² verkoopoppervlak al grotendeels bezet was. Dit creëerde prikkels om de niet-centrumrelevante detailhandel niet aan te bieden op een geconcentreerde locatie, wat ingaat tegen de bedoeling om de niet-centrumrelevante detailhandel te bundelen op aangewezen locaties.

De nieuwe verordening beperkt het centrumrelevante perifere productassortiment van elk individueel bedrijf in een agglomeratie buiten stedenbouwkundig geïntegreerde locaties tot 10% van de totale verkoopoppervlakte van het bedrijf, met een maximum van 800 m². De nieuwe verordening kan ertoe leiden dat de marginale productreeksen van een agglomeratie in totaal meer dan 800 m² bedragen. Dit is echter noodzakelijk met het oog op de gelijke behandeling van detailhandelszaken en het creëren van ruimtebesparende en verkeersvermijdende vestigingsstructuren.

[...]

Ad letter f), dubbele letter ii)

Ad punt 10:

De buitengewone regeling is bedoeld om extra vestigingsmogelijkheden te creëren voor detailhandelsbedrijven in levensmiddelen buiten de centrale plaatsen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de toegenomen omvang van deze bedrijven.

De regeling komt overeen met het door de federale regering ingediende wetsontwerp tot wijziging van art. 11, derde lid van de Duitse BauNVO [Baunutzungsverordnung of Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke], waarover niet meer werd gestemd omdat de zittingsperiode van de Bondsdag voortijdig afliep (BR-Drs. 436/24). Desondanks valt te verwachten dat een toekomstige wijziging van de BauNVO ook deze aanpassing van art. 11, derde lid zal bevatten.

De buitengewone regeling is beperkt tot grootschalige detailhandelsprojecten die periodieke productassortimenten (naast voedingsmiddelen zijn dit met name drogisterijartikelen) aanbieden op 90% van hun verkoopoppervlak. De drempelwaarde van 90% is landelijk vastgesteld en komt

Vertaalde uittreksels

overeen met de voorschriften in punt 05, zin 3 (uitzondering integratievereiste) en punt 11 (locaties van bijzonder belang voor lokale bevoorrading).

De locatie van het grootschalige detailhandelsproject moet binnen het structureel aaneengesloten vestigingsgebied liggen of direct grenzen aan het vestigingsgebied. Dit geldt ook voor locaties aan de rand van de plaats, maar niet voor locaties op een verspreide bebouwing die zich buiten de bebouwde kom bevindt of zelfs op afstand van bestaande nederzettingen, bijv. bij verkeersknooppunten of op- en afritten van federale snelwegen.

[..]

Ad letter f), dubbele letter jj)

Ad letter f), dubbele letter jj), drievoudige letter aaa)

Ad punt 11, zin 1:

De wijziging is bedoeld om de mogelijkheid om gebruik te maken van de buitengewone regeling te vergemakkelijken. De regionale planningsinstanties worden in de mogelijkheid gesteld om locaties die van bijzonder belang zijn voor de lokale bevoorrading te definiëren in een bindend regionaal detailhandelsconcept, zodat ze in tijd en inhoud onafhankelijker zijn van de opstelling of actualisering van een regionaal ruimtelijke ordeningsprogramma. Op deze manier kan ook worden voorzien in een behoefte op korte termijn om gaten in het aanbod tussen de centrale plaatsen te dichten (bijvoorbeeld bij dreigende bedrijfssluitingen).

Het bindende regionale detailhandelsconcept bedoeld in punt 10, zin 1 is gelijkwaardig aan het bindende regionale detailhandelsconcept volgens punt 06, zin 1, onder b.

Het regionale detailhandelsconcept krijgt de vereiste "bindende kracht" door de goedkeuring van een besluit door het desbetreffende vertegenwoordigende orgaan (zie het arrest van het Oberverwaltungsgericht van de deelstaat Nedersaksen van 2 maart 2022, ref. 1 KN 55/20). Voor een passend besluit van het vertegenwoordigingsorgaan of de vertegenwoordigende instantie (districtsraad, raad, verbondsvergadering) is vereist dat de argumenten die in een inspraakprocedure door in hun belang getroffen openbare lichamen (met inbegrip van naburige planningsinstanties) en de getroffen gemeenten naar voren zijn gebracht, zijn afgewogen. Het is niet voldoende om kennis te nemen van een detailhandelsconcept dat door een expertisebureau is opgesteld. Een detailhandelsconcept kan als regionaal worden aangemerkt als het betrekking heeft op het gehele plangebied van een regionale planningsinstantie. Het hele plangebied hoeft niet even diepgaand geanalyseerd te worden; het is ook mogelijk om een ruwe analyse te maken van het hele gebied om deelgebieden te identificeren waar actie nodig is, die vervolgens diepgaander worden onderzocht.

Ad letter f), dubbele letter jj), drievoudige letter bbb)

Ad punt 11, zin 4:

De wijziging is bedoeld om de mogelijkheid om gebruik te maken van de vrijstellingsverordening te vergemakkelijken. De regionale planningsautoriteiten krijgen de mogelijkheid om locaties die van bijzonder belang zijn voor de lokale bevoorrading te definiëren in een bindend regionaal detailhandelsconcept, zodat ze in tijd en inhoud onafhankelijker zijn van de opstelling of actualisering van een regionaal ruimtelijk ordeningsprogramma. Op deze manier kan ook worden voorzien in een behoefte op korte termijn om gaten in het aanbod tussen de centrale plaatsen te dichten (bijvoorbeeld bij dreigende bedrijfssluitingen).

Het bindende regionale detailhandelsconcept als bedoeld in punt 10, zin 4 is gelijkwaardig aan het bindende regionale detailhandelsconcept als bedoeld in punt 06, zin 1, onder b.

Het regionale detailhandelsconcept krijgt de vereiste "bindende kracht" door de goedkeuring van een besluit door het desbetreffende vertegenwoordigende orgaan (zie het arrest van het Oberverwaltungsgericht van de deelstaat Nedersaksen van 2 maart 2022, ref. 1 KN 55/20). Voor een passend besluit van het vertegenwoordigingsorgaan of de vertegenwoordigende instantie (districtsraad, raad, verbondsvergadering) is vereist dat de argumenten die in een inspraakprocedure door in hun belang getroffen openbare lichamen (met inbegrip van naburige planningsinstanties) en de getroffen gemeenten naar voren zijn gebracht, zijn afgewogen. Het is niet voldoende om kennis te nemen van een detailhandelsconcept dat door een expertisebureau is opgesteld. Een detailhandelsconcept kan als regionaal worden aangemerkt als het betrekking heeft op het gehele plangebied van een regionale planningsinstantie. Het hele plangebied hoeft niet even diepgaand geanalyseerd te worden; het is ook mogelijk om een ruwe analyse te maken van het hele gebied om deelgebieden te identificeren waar actie nodig is, die vervolgens diepgaander worden onderzocht.

[...]

Ad letter p) - ad paragraaf 4.1.2

ad letter p), dubbele letter aa)

[...]

ad letter p), dubbele letter aa), driedubbele letter bbb)

Ad punt 04, zin 2:

Een regionale planningsverordening in het kader van de ruimtelijke ordening die de "op behoeften gebaseerde uitbreiding" van spoorlijnen definieert, wordt niet langer noodzakelijk geacht omdat dit een vervoerscriterium is. Overeenkomstig § 1, eerste lid, van de wet betreffende de uitbreiding van de federale spoorwegen [in de versie van 15 november 1993, BGBl. I blz. 1874, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 december 2016, BGBl. I blz. 3221] wordt de uitbreiding van het spoorwegnet van de federale spoorwegen uitgevoerd overeenkomstig het behoeftenplan voor de federale spoorwegen. Bovendien verklaart § 1, tweede lid, de vaststelling van de behoeften bindend.

ad letter p), dubbele letter aa), driedubbele letter ccc)

Zie punt 04, zin 8:

Om redenen van klimaatbescherming moet de vermindering van gemotoriseerd goederen- en personenvervoer en de verschuiving van gemotoriseerd particulier vervoer naar lokaal openbaar vervoer worden bevorderd door de aantrekkelijkheid van spoorgebonden goederen- en lokaal personenvervoer te vergroten. In deze context is het essentieel om het aanbod van spoorweginfrastructuur te vergroten, wat kan worden bereikt door het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen naast het bouwen van nieuwe lijnen of het uitbreiden van bestaande lijnen.

Het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen is bijzonder geschikt voor het vinden van landbesparende oplossingen en het minimaliseren van ingrepen in de natuur en het landschap omdat bestaande gebieden en infrastructuur kunnen worden gebruikt. Het is over het algemeen ruimtelijk beter verenigbaar dan de aanleg van nieuwe lijnen.

Op veel plaatsen lopen niet meer gebruikte spoorlijnen door dunbevolkte gebieden. Als ze weer in gebruik worden genomen, kunnen ze een impuls geven aan duurzame ontwikkeling en, als een op het spoor gebaseerd transportsysteem, de aansluiting van plattelandsgebieden op het openbaar vervoer en daarmee de maatschappelijke participatie verbeteren.

Ad punt 04, zin 9:

Vertaalde uittreksels

Het vergroten van het aanbod van spoorweginfrastructuur voor spoorgebonden goederenvervoer en lokaal personenvervoer draagt bij aan de verschuiving van gemotoriseerd particulier vervoer naar lokaal openbaar vervoer. Deze toename kan met name worden bereikt door het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen, naast het aanleggen van nieuwe lijnen of het uitbreiden van bestaande lijnen. Het reactiveren of dichten van leemtes door de aanleg van nieuwe trajecten van niet meer gebruikte spoorlijnen is bijzonder geschikt voor het vinden van landbesparende oplossingen en het minimaliseren van ingrepen in de natuur en het landschap omdat bestaande gebieden en infrastructuur kunnen worden gebruikt. Het is over het algemeen ruimtelijk beter verenigbaar dan de aanleg van volledig nieuwe lijnen.

De deelstaat Nedersaksen en de drie regionale spoorvervoersautoriteiten voeren reactiveringsprogramma's uit om de aantrekkelijkheid van het lokale personenvervoer per spoor (SPNV) te vergroten. Er moeten geschikte treinpaden worden ontwikkeld voor de lijnen "Esens - Bensersiel" [zonder DB-lijnummer, als voormalige smalspoorlijn] en "Bruchhausen-Vilsen - Asendorf [lijnummer 12383] en om leemtes te dichten op de lijn "Helmstedt - Schöningen" [lijnummer 1940]. Deze niet meer gebruikte lijnen worden genoemd in de reactiveringsprogramma's en hebben daarom een hoog reactiveringspotentieel.

Ad punt 04, zinnen 10 en 11:

De deelstaat Nedersaksen en de drie regionale spoorvervoersautoriteiten voeren reactiveringsprogramma's uit om de aantrekkelijkheid van het lokale personenvervoer per spoor (SPNV) te vergroten. De aantrekkelijkheid moet met name worden vergroot door het aanbod van spoorweginfrastructuur te vergroten door niet meer gebruikte spoorlijnen te reactiveren. Het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen is bijzonder geschikt voor het vinden van landbesparende oplossingen en het minimaliseren van ingrepen in de natuur en het landschap omdat bestaande gebieden en infrastructuur kunnen worden gebruikt. Het is over het algemeen ruimtelijk beter te combineren dan de aanleg van nieuwe lijnen.

Op veel plaatsen lopen niet meer gebruikte spoorlijnen door dunbevolkte gebieden. Als ze weer in gebruik worden genomen, kunnen ze een impuls geven aan duurzame ontwikkeling en, als een op het spoor gebaseerd transportsysteem, de aansluiting van plattelandsgebieden op het openbaar vervoer en daarmee de maatschappelijke participatie verbeteren.

De niet meer gebruikte lijnen die in de reactiveringsprogramma's worden genoemd, hebben een hoog reactiveringspotentieel en moeten worden aangewezen als voorrangsgebieden. Overig spoortraject vanwege hun belang voor de deelstaat.

De taak om ze te beschermen tegen conflicterende ruimtelijk significante functies of gebruik dat niet verenigbaar is met het voorrangsgebieden. Overig spoortraject vloeit al voort uit zin 2. Zin 11 dient alleen om dit te verduidelijken.

[...]

ad letter p), dubbele letter cc)

Ad punt 06, zin 2:

Het regionale planningsprogramma van de deelstaat moet niet alleen de elektrificatie van afzonderlijke spoorlijnen ondersteunen, maar ook veel uitgebreider andere soorten aandrijfsystemen voor meervoudige treineenheden, die ook klimaatneutraal rijden op spoorlijnen mogelijk maken. Zin 2, die voorheen alleen betrekking had op elektrificatie, is daarom geschrapt en opnieuw gedefinieerd met verwijzing naar klimaatneutraal rijden.

Naast elektrische treinen met meerdere eenheden (op geëlektrificeerde lijnen) is klimaatneutraal reizen momenteel ook mogelijk met elektrische treinen met meerdere eenheden op batterijen en treinen met brandstofcellen op waterstof.

Door klimaatneutraal rijden op het spoor fundamenteel te verankeren in het regionale planningsprogramma ruimtelijke ordening, kan bijvoorbeeld al in een vroeg stadium bij de planning van kruisende verkeerstracés rekening worden gehouden met mogelijke elektrificatiemaatregelen op spoorlijnen. Rekening houden met de dimensionering van kruisende brugconstructies is cruciaal met het oog op de lange levensduur van constructies, aangezien een latere wijziging van de doorvaarthoogte en breedte van kruisende brugconstructies de investeringskosten voor de elektrificatie van spoorlijnen enorm verhoogt. Van het begin af aan rekening houden met deze parameters bij de bouw van toekomstige overwegconstructies is aan de andere kant economischer en maakt het eenvoudiger om de spoorweginfrastructuur af te stemmen op de vraag.

Het gebruik van klimaatneutrale alternatieven voor elektrische treinstellen is gepland op niet-geëlektrificeerde tracénetwerken van twee regionale openbaarvervoersautoriteiten (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Regionalverband Grossraum Braunschweig). Er kunnen ruimtelijke planning en maatregelen nodig zijn voor het gebruik van deze batterij- of brandstofcelgebaseerde multiple units op niet-geëlektrificeerde tracés.

[...]

Ad letter p), dubbele letter ee)

Ad letter p), dubbele letter ee), driedubbele letter aaa)

Ad punt 09, zin 2:

De fietsroutes van het Duitse fietsnetwerk (D-Net) die door Nedersaksen lopen, zijn ook belangrijk voor de deelstaat.

De vorige zin 2 werd niet erkend als een mandaat voor actie gericht aan de regionale planningsautoriteiten. Dit werd pas duidelijk met behulp van de bijbehorende toelichting. Daarom zijn de woorden "in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's" in de zin opgenomen om het mandaat voor actie en de geadresseerde ervan te verduidelijken.

Uit § 7, eerste lid, zin 4 ROG - Raumordnungsgesetz volgt dat planningsmandaten in de zin van § 4, eerste lid, NROG – Niedersächsisches Raumordnungsgesetz anders moeten worden aangeduid dan doelstellingen (vet gedrukt) en beginselen (dun gedrukt). Planningsmandaten, inclusief zinnen over de meer gedetailleerde organisatie ervan, worden cursief weergegeven

Ad letter p), dubbele letter ee), driedubbele letter bbb)

Ad punt 09, zin 3:

Uit § 7, eerste lid, zin 4 ROG volgt dat planningsopdrachten in de zin van § 4, eerste lid NROG anders moeten worden aangeduid dan doelstellingen (vet gedrukt) en beginselen (dun gedrukt). Planningsopdrachten, inclusief zinnen over de meer gedetailleerde organisatie ervan, worden cursief weergegeven.

De planningsopdracht om in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's bepalingen op te nemen over fietsroutes van nationaal belang vloeit al voort uit zin 2.

Bovendien moeten meer fietspaden met een bovenlokale betekenis worden vastgelegd in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's, idealiter door middel van een grafische aanduiding. Een fietspad vervult een bovenlokale functie als het bovenlokale (d.w.z. niet alleen lokale) verbindingen voor fietsverkeer mogelijk maakt.

De ruimtelijke bescherming van ten minste regionaal significante fietspaden is met name geschikt voor snelle fietsverbindingen en zelfstandige fietspaden in overeenstemming met § 3 (3) NStrG - Niedersächsisches Strassengesetz.

Volgens § 3 (2) NStrG omvatten openbare wegen ook fietspaden die verbonden zijn met de weg in kwestie en er in wezen parallel aan lopen. Deze fietspaden worden samen met de weg in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's vastgelegd. Zelfstandige fietspaden (in overeenstemming met § 3 (3) NStrG) die van de openbare weg aflopen en een bovenlokale functie vervullen, vereisen daarentegen een eigen ruimtelijke bescherming.

In overeenstemming met het idee van een uitgebreid fietsnetwerk moet de ontwikkeling van het vrijetijds-, forensen-, dagelijkse en toeristische fietsen worden geïntegreerd.

[...]

Ad letter q) - ad paragraaf 4.1.3

Ad letter q), dubbele letter aa)

Ad letter q), dubbele letter aa), driedubbele letter aaa)

Ad punt 01, zin 1:

Het autosnelwegennet dat door Nedersaksen loopt, maakt deel uit van het Europese vervoersnetwerk. Er wordt verduidelijkt dat het Europese vervoersnetwerk het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) is [Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet].

Naast het bestaande autosnelwegennet omvat het tevens de autosnelwegen die door Nedersaksen lopen met een vastgestelde planning zoals gedefinieerd in het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen [in overeenstemming met de wet op de uitbreiding van federale hoofdwegen in de versie van 20 januari 2005, BGBl. I blz. 201, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 december 2016, BGBl. I blz. 3354].

Planning op basis van het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen geldt als gestold wanneer een van de volgende drie planningsfasen wordt bereikt

- Planologische bepaling door de deelstaat,
- voltooide lijnbepaling of
- niet voor beroep vatbare beslissing tot goedkeuring van de planning.

Plannen uit het plan van eisen die alleen een toename van het aantal banen voorzien, worden niet in aanmerking genomen omdat het "aantal banen" geen regionaal planningscriterium is.

Een regionale ruimtelijke planningsverordening die de "op behoeften gebaseerde uitbreiding" van het autosnelwegennet definieert, wordt niet langer noodzakelijk geacht omdat dit een verkeersgerelateerd criterium is. Overeenkomstig § 1, eerste lid, van de Wegenuitbreidingswet – Fernstrassenausbaugesetz [in de versie van 20 januari 2005, Bundesgesetzblatt I blz. 201, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 december 2016, Bundesgesetzblatt I blz. 3354] wordt de uitbreiding van het federale hoofdwegennet uitgevoerd in overeenstemming met het plan van eisen voor federale hoofdwegen. Bovendien verklaart § 1, tweede lid, de vaststelling van de behoeften bindend.

De laatste halve zin is om redactionele redenen geschrapt en geherformuleerd als zin 3.

[...]

ad letter q), dubbele letter aa), driedubbele letter ccc)

Ad punt 01, zin 3:

Vertaalde uittreksels

De "op behoeften gebaseerde uitbreiding" waarnaar in de vorige zin 3 wordt verwezen, wordt voor alle federale wegen gespecificeerd in punt 02, zin 1. Een tekstspecificatie voor de B 72, B 213 en B 402 is daarom overbodig. Een tekstuele specificatie voor de B 72, B 213 en B 402 is daarom overbodig, zodat de vorige zin 3 en de bijbehorende motivering volledig worden geschrapt. De halve zin in punt 01, zin 1, die om redactionele redenen werd geschrapt, wordt hier in een gewijzigde versie opnieuw gedefinieerd als zin 3.

GIS-gegevens van de Niedersächsische Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr [nu Autobahn GmbH] voor de drie planningsfasen

- bepaling van de planning door de deelstaat,
- voltooide lijnbepaling of
- goedkeuringsbesluit waartegen geen beroep mogelijk is.

zijn gebruikt voor de tracés van de voorrangsgebieden voor zowel bestaande snelwegen als snelwegen met bevestigde plannen uit het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen [in overeenstemming met de wet op de uitbreiding van hoofdwegen in de versie van 20 januari 2005, Bundesgesetzblatt I blz. 201, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 december 2016, Bundesgesetzblatt I blz. 3354], opgenomen in de grafische weergave (bijlage 2) en de GIS-gegevens van de "Wegenkaart van Nedersaksen" voor bestaande snelwegtrajecten. Plannen uit het plan van eisen die alleen een toename van het aantal banen voorzien, zijn buiten beschouwing gelaten omdat het "aantal banen" geen regionaal planningscriterium is.

Bij de uitvoering in plannings- en goedkeuringsprocedures moeten de eisen van het op 1 september 2021 in werking getreden federale kaderplan voor overstromingsbescherming [bijlage bij de verordening inzake de federale ruimtelijke ordening en de grensoverschrijdende bescherming tegen overstromingen (BRPHV – Verordnung über die Raumordnung im Bund und für länderübergreifenden Hochwasserschutz) van 19 augustus 2021, Bundesgesetzblatt I blz. 3712] in acht worden genomen of er dient ermee rekening worden gehouden. Aangezien de verwezenlijking van de plannen voor autosnelwegen uit het plan van eisen van 2016 overwegend in het algemeen belang is en reeds op sectoraal planningsniveau in de respectieve planningsfasen is gecontroleerd of ze verenigbaar zijn met de eisen van hoogwaterbescherming, kan ook de aanwijzing van deze plannen voor autosnelwegen als voorrangsgebieden Snelweg in het LROP als verenigbaar met de eisen van hoogwaterbescherming worden beschouwd.

ad letter q), dubbele letter bb)

Ad punt 02, zinnen 1 en 2:

Zinnen 1 en 2 worden geschrapt vanwege gewijzigde criteria en opnieuw gedefinieerd in een specifiekere versie.

Een efficiënt federaal wegennet dat het snelwegennet aanvult, is nodig om de subregio's van de deelstaat te ontsluiten. Naast het bestaande federale wegennet moet ook rekening worden gehouden met de federale snelwegen die door Nedersaksen lopen met een vastgestelde planning zoals gedefinieerd in het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen [in overeenstemming met de federale snelwegenuitbreidingswet in de versie van 20 januari 2005, Bundesgesetzblatt I blz. 201, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 december 2016, Bundesgesetzblatt I blz. 3354].

Wanneer een van de volgende drie planningsniveaus is bereikt, zoals

- Planologische bepaling door de deelstaat,
- voltooide lijnbepaling of
- niet voor beroep vatbare beslissing tot goedkeuring van de planning

Vertaalde uittreksels

geldt een planning als gestold. Plannen uit het plan van eisen die alleen een toename van het aantal banen voorzien, worden niet in aanmerking genomen omdat het "aantal banen" geen regionaal planningscriterium is.

Om het buitengewone belang van afzonderlijke hoofdwegen te benadrukken, zijn de voorrangsgebieden in de grafische weergave (bijlage 2) op basis van hun ruimtelijke planningsbetekenis verder gedifferentieerd in voorrangsgebieden Hoofdweg en voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig). Voorrangsgebieden "Hoofdweg (grootschalig)" zijn de federale wegen waaraan de verbindingsfunctieniveaus 0 en 1 zijn toegekend op de kaart "Verbindingsfunctieniveaus 0 en 1 in het doelnetwerk van federale hoofdwegen (BPI 2016 VB/WB*)" [Uitgever: Bondsministerie van Verkeer en Digitale Infrastructuur, stand maart 2018]. De kaart kwam tot stand in nauw overleg met de deelstaten en de federale overheid. Alle andere federale wegen zijn gedefinieerd als voorrangsgebieden Hoofdweg. De beoordeling is gebaseerd op de ruimtelijke ontwikkeling en de verbindingsfuncties van alle middelgrote en regionale centra, rekening houdend met de toeristische verbindingen en de achterlandverbindingen met de zeehavens.

GIS-gegevens van de Niedersächsische Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr [Nedersaksische deelstaatautoriteit voor wegenbouw en verkeer] voor de hieronder staande drie planningsfasen zijn gebruikt voor de definities van de voorrangsgebieden in de grafische weergave (bijlage 2), zowel voor bestaande wegen als ook voor federale wegen met een afgeronde planning uit het plan van eisen van 2016 voor federale hoofdwegen:

- planologische bepaling van de staat,
- voltooide lijnbepaling of
- niet voor beroep vatbare beslissing tot goedkeuring van de planning

en GIS-gegevens van de "Wegenkaart van Nedersaksen" op bestaande trajecten van federale wegen.

Bij de uitvoering in plannings- en goedkeuringsprocedures moeten de vereisten van het federale kaderplan voor overstromingsbescherming [bijlage bij het besluit betreffende de federale ruimtelijke ordening en de grensoverschrijdende bescherming tegen overstromingen (BRPHV) van 19 augustus 2021, Bundesgesetzblatt I blz. 3712], dat op 1 september 2021 in werking is getreden, in acht worden genomen respectievelijk moet er rekening mee worden gehouden. Aangezien de realisatie van de federale wegenplannen uit het plan van eisen van 2016 overwegend in het algemeen belang is en reeds op sectoraal planningsniveau in de respectieve planningsfasen is gecontroleerd of ze verenigbaar zijn met de eisen van hoogwaterbescherming, kan ook de LROP-aanwijzing van deze federale wegenplannen als voorrangsgebieden Hoofdweg of Hoofdweg (grootschalig) worden beschouwd als verenigbaar met de eisen van hoogwaterbescherming.

Ad punt 03, zin 1:

Zin 1 wordt geschrapt vanwege gewijzigde criteria en definities van voorrangsgebieden en opnieuw gedefinieerd in een specifiekere versie.

Uit § 7, eerste lid, zin 4 ROG [Raumordnungsgesetz] volgt dat planningsopdrachten in de zin van § 4, eerste lid NROG [Niedersächsisches Raumordnungsgesetz] anders moeten worden aangeduid dan doelstellingen (vet gedrukt) en beginselen (dun gedrukt). Planningsopdrachten, inclusief zinnen m.b.t. hun meer gedetailleerde vorm, worden cursief weergegeven.

De in de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgelegde ontwikkelingsvereiste bepaalt dat de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's moeten worden ontwikkeld op basis van het ruimtelijk ordeningsprogramma voor de deelstaat. Overname en ruimtelijke concretisering is met name noodzakelijk in het geval van doelstellingen die in het ruimtelijk ordeningsprogramma voor

Vertaalde uittreksels

de deelstaat alleen grafisch op een schaal van 1:500.000 zijn gedefinieerd. Om de ontwikkelingsideeën van de deelstaat goed te kunnen implementeren in het geval van concurrerende ruimtelijk significante plannen en maatregelen, is het noodzakelijk om de voorrangsgebieden Snelweg, Hoofdweg en Hoofdweg (grootschalig) gedetailleerder te definiëren op regionaal niveau. De grotere kaartschaal van de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's vereist een schaalgerelateerde specificatie. De voorrangsgebieden van het ruimtelijk planningsprogramma voor de deelstaat worden niet opnieuw in aanmerking genomen wanneer ze worden overgenomen in de regionale ruimtelijke planningsprogramma's.

Ad punt 03, zin 2:

Zin 2 wordt geschrapt vanwege gewijzigde criteria en definities van voorrangsgebieden en opnieuw gedefinieerd in een specifiekere versie.

Uit § 7, eerste lid, zin 4 ROG volgt dat planningsopdrachten in de zin van § 4, eerste lid NROG anders moeten worden aangeduid dan doelstellingen (vet gedrukt) en beginselen (dun gedrukt). Planningsopdrachten, inclusief zinnen in hun meer gedetailleerde vorm, worden cursief weergegeven.

Bij de vaststelling van wegenplannen uit het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen [overeenkomstig de wet betreffende de uitbreiding van hoofdwegen in de versie van 20 januari 2005, BGB I blz. 201, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 december 2016, BGB I blz. 3354], waarbij het verloop van de in het LROP gedefinieerde voorrangsgebieden werd bepaald op basis van de planningsbepaling of de voltooide lijnbepaling door de deelstaat, moet worden uitgegaan van de meest actuele afgeronde planningsfase in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's (RROP). In dit verband geldt dat in het geval van een van het LROP afwijkende overdracht van voorrangsgebieden als gevolg van een geavanceerde federale planning van hoofdwegen, het verloop van de meest actuele afgeronde planningsfase de basis vormt voor de bepaling in de RROP's.

Ad punt 03, zin 3:

De bepaling in punt 03, zin 2, is een latere voorwaarde in de zin van § 7, eerste lid, zin 2, ROG. Als een regionale planningsinstantie een afwijkende scheidingslijn definieert met betrekking tot een prioritair gebied dat is gedefinieerd in het ruimtelijke ordeningsprogramma van de deelstaat in overeenstemming met § 03, zin 2, wordt de voorrang pas bepaald op basis van de voorrangsgebieden die zijn gedefinieerd in het regionale ruimtelijke ordeningsprogramma zodra de regionale planningsdefinitie van kracht wordt. Dit moet worden verduidelijkt door zin 3.

In dit opzicht zijn overheidsinstanties zoals planningsgemeenten, vergunningverlenende of gespecialiseerde instanties en projectontwikkelaars niet langer gebonden aan de doelstellingen die zijn vastgelegd in het ruimtelijk ordeningsprogramma van de deelstaat.

Indien het regionaal ruimtelijk ordeningsprogramma ondoeltreffend zou worden, zouden de voorwaarden niet effectief worden toegepast, met als gevolg dat de prioritaire aanwijzing van het ruimtelijk ordeningsprogramma van de deelstaat nooit zou worden ingetrokken en onbeperkt van toepassing zou blijven.

Ad punt 03, zin 4:

Het in het LROP gedefinieerde netwerk van voorrangsgebieden Hoofdweg is in principe uitputtend, aangezien de definitie van infrastructuur met regionale betekenis uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van het LROP valt. Hiervoor wordt het netwerk van federale wegen gebruikt en niet het netwerk van deelstaatswegen, die ook per definitie volgens § 3, eerste lid, zin 1, nr. 1a NStrG [Niedersächsisches Strassengesetz] hoofdzakelijk verkeer buiten het gebied van naburige districten en onafhankelijke steden bedienen.

Daarom is in gerechtvaardigde gevallen de aanvullende aanwijzing van een deelstaatsweg met supraregionale verbindingsfunctie niveau II in overeenstemming met de Richtsnoeren voor netwerkontwerp (RIN) 2008 [gepubliceerd door de Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen] als voorranggebied Hoofdweg in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's toegestaan. Aanwijzing als voorranggebied "Hoofdweg (grootschalig) is uitgesloten.

Volgens het RIN wordt verbindingsfunctieniveau II toegekend aan verbindingen van middelgrote centra naar regionale centra en tussen middelgrote centra. Een gerechtvaardigd geval bestaat bijvoorbeeld als de verbinding tussen twee middelgrote centra via een staatsweg te verkiezen is boven een verbinding via een federale weg.

[...]

Ad letter u) - ad paragraaf 4.2.2

[...]

Ad letter u), dubbele letter bb)

[...]

Ad letter u), dubbele letter bb), driedubbele letter bbb)

Ad punt 02, zin 4:

Om ruimte te besparen, maar ook met het oog op de noodzakelijke bouw van verdere grootschalige energie-installaties in de loop van de energietransitie, moet de ontwikkeling van de voorrangsgebieden ruimtelijk worden geoptimaliseerd. Een zo goed mogelijk gebruik van de ruimte door de installaties maakt het mogelijk om in de voorrangsgebieden vrije, zinvol bruikbare grondcapaciteit te behouden voor verdere grootschalige energie-installaties.

Ad punt 02, zin 5:

Om de energietransitie volledig te kunnen implementeren, zullen er op lange termijn waterstofcentrales nodig zijn om capaciteitsschommelingen in het elektriciteitsnet (bv. op windstille dagen) te compenseren. Deze kunnen flexibel worden ingezet om te lage capaciteitswaarden in het elektriciteitsnet op te vangen. Ze moeten worden aangedreven met groene waterstof, die voor dit doel wordt verkregen uit hernieuwbare elektriciteit en ook wordt geïmporteerd uit het buitenland en opgeslagen in onder andere Nedersaksen. In een overgangsfase zullen ook andere vormen van waterstof uit niet-hernieuwbare bronnen worden gebruikt.

Als onderdeel van de geplande strategie voor energiecentrales heeft de federale regering aangekondigd dat ze verwacht capaciteiten aan te besteden voor nieuwe H2-ready gasgestookte energiecentrales, die in eerste instantie op aardgas zullen draaien en later zullen worden omgebouwd naar waterstof, evenals voor zuivere waterstofcentrales voor het eerst begin 2025. De juridische implementatie van de geplande aanbestedingen moet plaatsvinden via een zogenaamde Kraftwerksicherheitsgesetz (Wet op krachtcentraleveiligheid). Nedersaksen heeft er groot belang bij dat de centrales die gepland zijn voor Noord-Duitsland op strategisch gunstige locaties in Nedersaksen worden gebouwd om verdere uitbreiding van de infrastructuur te voorkomen. Deze netstrategisch gunstige locaties zijn in de eerste plaats de voorrangsgebieden voor grootschalige energie-centrales. Daarom moet bij de planning van maatregelen in de voorrangsgebieden voor grootschalige energie-centrales worden gewacht op de ontwikkeling van de energiecentrale-strategie van de federale regering en de geplande ruimtelijke verdeling, en moet hiermee rekening worden gehouden. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door binnen de

voorrangsgebieden, indien nodig, overeenkomstige gebieden vrij te houden voor waterstofcentrales.

Ad punt 02, zin 6:

In het bestaande elektriciteitsvoorzieningssysteem wekken conventionele elektriciteitscentrales momenteel niet alleen energie op, maar leveren ze ook een hoog niveau van zogenaamde ondersteunende diensten om een stabiele elektriciteitsvoorziening te waarborgen en zo bij te dragen aan het veiligstellen van de kwaliteit van de elektriciteitsvoorziening. Vanwege de geplande sluiting van de resterende kolengestookte elektriciteitscentrales zal het nodig zijn om deze systeemdiensten te leveren via batterijopslagsystemen met converters op gedecentraliseerde locaties (netwerkknooppunten) in de respectieve netniveaus. Naast de ruimte die nodig is voor mogelijke uitbreidingen van transformatorstations en locaties voor electrolyzers dicht bij het net, kan er in de toekomst extra ruimte nodig zijn als gevolg van deze installaties voor ondersteunende diensten. De in zin 6 beschreven opdracht voor het beschikbaar stellen van grond houdt ook rekening met het reeds in de wet op het energiebedrijf [EnWG] genoemde hoger openbaar belang met betrekking tot de bouw en exploitatie van installaties voor de opslag van elektrische energie.

Hoe dichter deze systemen met batterijopslag zich bij de locaties van de onderstations bevinden, hoe economischer ze zijn (minder netuitbreiding, directe toegang met minder verlies tot de opslag en onttrekking van balanceringsenergie en levering van systeemdiensten zoals frequentiebehoud, spanningsbehoud, herstel van levering en operationeel beheer). Deze systemen worden momenteel gepland en gebouwd op het gebied van netknooppunten op hoogspannings- en middenspanningsniveau. In de toekomst zal er ook meer gebruik moeten worden gemaakt van de systemen in de buurt van de netknooppunten van het extrahoogspanningsnet. Naast de batterijopslagsystemen zijn andere systeemelementen die van invloed zijn op de benodigde ruimte onder andere mogelijke uitbreidingen van stroomrails, transformatiesystemen, omvormers en blusvijvers. Sommige systemen hebben een hoogte van ongeveer 5-6 meter en een ruimtebeslag van ongeveer 5 hectare. Voor netknooppunten van het 380 kV-net is het ruimtebeslag verdrievoudigd.

Vanwege de behoefte aan netstabiliteit in de toekomst moet er voldoende ruimte (ruimtebehoefte zie hierboven) worden vrijgemaakt voor energietechnologische installaties in de buurt van bestaande en toekomstige locaties van onderstations (die nodig zijn volgens de netuitbreidingsplannen van de distributienetbeheerders en de netontwikkelingsplannen van de transmissienetbeheerders).

Dit principe van ruimtelijke ordening is in de eerste plaats gericht op regionale en stedelijke ruimtelijke ordening. De distributienet- en transmissienetbeheerders en de plannings- en goedkeuringsautoriteiten moeten echter ook rekening houden met het aspect ruimtelijke eisen bij de planning van netuitbreidingsprojecten.

[...]

Ad letter zc) - bijlage 4 van het Wijzigingsbesluit "Aanhangsel 11 (bij paragraaf 4.2.2, punt 10, zin 7)" (voorheen aanhangsel 8)

Voor het hernummeren van het nummer van het aanhangsel:

De wijziging in de nummering van de bijlagen is een redactionele wijziging als gevolg van de invoeging van het nieuwe aanhangsel 2 in paragraaf 2.3, punt 03.

Het weergegeven voorrangsgebied aanpassen:

Als gevolg van de aanpassing van het voorrangsgebied kabeltracé voor de netaansluiting (zee) op de Eemscorridor in aanhangsel 11, is er een kleine noodzaak om de weergave van het voorrangsgebied op deze kaart aan te passen. Daarnaast is door het schrappen van paragraaf

4.2.2, punt 05 de referentie van de kaart nu paragraaf 4.2.2, punt 10, zin 7. Voor het overige wordt verwezen naar de motivering voor de aanpassing van het voorrangsgebied.

[...]

Ad b) - Voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning (paragraaf 1.3)

Het verzekeren van het bestaan van specifieke voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee, die uitsluitend veilig worden gesteld voor de winning van sediment (zand) voor kustbeschermingsdoeleinden, is noodzakelijk omdat klimaatveranderingsgerelateerde effecten zoals de stijging van de zeespiegel en de toename van de frequentie en intensiteit van stormvloed en leiden tot een toenemende behoefte aan sediment voor eiland- en kustbescherming. Er zijn echter al vandaag de dag niet genoeg geschikte zand/sedimentafzettingen beschikbaar in de buurt van de eilanden in de kustzee om aan deze behoeften te voldoen. Bovendien zijn er een aantal concurrerende gebruiksdoeleinden in de kustzee - vooral de aansluiting van de offshore windturbines die moeten worden gebouwd als onderdeel van de energietransitie via de noodzakelijke kabeltracés van de grensgebieden door de kustzee naar land, waardoor de bruikbaarheid van potentiële sedimentwingsgebieden die geschikt zijn voor kustbeschermingsdoeleinden steeds meer wordt beperkt.

Het veiligstellen van de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee, die uitsluitend worden gebruikt voor de winning van sedimenten met het oog op de kustbescherming, draagt ook bij tot de uitvoering/realisatie van de volgende LROP-doelstellingen in paragraaf 1.3, punt 03, zinnen 1 en 2: "1De kust van Nedersaksen en de voor de kust gelegen Oost-Friese eilanden moeten worden beschermd tegen schade door stormvloed en landverlies. 2De hiervoor benodigde gebieden, met inbegrip van de gebieden voor zand- en klaverwinning, moeten worden veiliggesteld."

De aangewezen voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee zijn gebaseerd op technische gegevens van het Niedersächsisches Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) over de aanwezigheid van potentiële sedimentwingsgebieden (zand) die geschikt zijn voor kustbeschermingsdoeleinden.

Dit is gebaseerd op de seismische meetgegevens die door het NLWKN, d.w.z. het Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie - [Federale dienst voor Maritieme Zaken en Hydrografie] (BSH) zijn geanalyseerd en de sedimentkwaliteiten en -diktes die daaruit zijn bepaald. Alleen die gebieden worden gedefinieerd als voorrangsgebieden voor grondstofwinning voor sediment- en zandwinning voor kustbeschermingsdoeleinden waarvan bekend is of op basis van de huidige kennis kan worden verwacht dat ze de hoogste diktes hebben (minimalisering van de gebruikte gebieden) met een geschikte kwaliteit.

Als gevolg van concurrerende gebruiksdoeleinden, zoals de inachtneming van natuurbeschermingsbelangen en kabeltracés voor offshore-verbindingen en interconnectoren die onverenigbaar zijn met sedimentwinning, konden talrijke gebieden van de door het NLWKN aangewezen potentieel geschikte gebieden in de kustzee niet worden gebruikt voor sedimentwinning (zand) met het oog op de kustbescherming wat de aanwijzing van voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee betreft. Als er ook rekening wordt gehouden met de technisch vereiste veiligheidsafstanden, die een direct gevolg zijn van het grote aantal energie-infrastructuur in de kustzee, kan slechts ongeveer 45% van de aangewezen potentiële zandwingsgebieden in de kustzee al worden gereserveerd voor kustbeschermingsdoeleinden in termen van ruimtelijke ordening (zie ook paragraaf 1.3, punt 03, zin 5 hierboven).

[...]

Ad letter j) - Voorrangsgebieden Snelweg (punt 4.1.3)

[...]

Ad letter j), dubbele letter bb)

Het overlappen van de tracés van de voorrangsgebieden Snelweg met de invoergegevens (bestaande en planningsgegevens op GIS-basis) van de Niedersächsische Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr [nu Autobahn GmbH] leverde het volgende resultaat op:

- Er zijn geen snelwegplannen in het gebied van de geplande verplaatsing van de B 210 ten zuiden van Emden. Voor de federale snelwegplanning "Verplaatsing van de B210 ten zuiden van Emden" geldt sinds 2012 een onherroepelijk planologisch goedkeuringsbesluit. Om deze redenen moet het voorrangsgebied Snelweg in dit gebied worden geschrapt.
- In de regio Meppen loopt de B 402 vanaf de A 31 naar de Duits-Nederlandse grens, nu met de benoeming E 233. De B 402 maakt deel uit van het bestaande federale wegennet. Het heeft vier banen in dit deel en beschikt dus al over een snelwegachtige ontwikkelingsstandaard. Er zijn geen solide snelwegplannen. Om deze redenen moet het voorrangsgebied Snelweg in dit deel worden geschrapt.
- De B loopt vanaf de A 7 naar Göttingen-Rinschenrott in de regio Göttingen en is onderdeel van het bestaande federale snelwegennet. Het telt op dit deel vier banen en heeft dus al een snelwegachtige uitbreidingsnorm. Er zijn geen afgeronde snelwegplannen. Om deze redenen moet het voorrangsgebied Snelweg in dit deel worden geschrapt.

[...]

Ad letter k) - Voorrangsgebieden Hoofdweg, vierbaans (paragraaf 4.1.3)

N. a. V. de annulering van de VR [voorrangsgebieden] hoofdweg, vierbaans:

Bestaande en planningsgegevens (invoergegevens) van de verantwoordelijke wegenbouwinstantie werden gebruikt om de vorige voorrangsgebieden voor de voorrangsgebieden "Hoofdweg, vierbaans" te definiëren. Deze invoergegevens zijn sindsdien veranderd.

In overeenstemming met nummer 02, zinnen 1 en 2 van het LROP moeten het bestaande federale wegennet en de federale wegen die in het plan van eisen voor 2016 voor federale hoofdwegen met een afgeronde planning zijn geïdentificeerd, in bijlage 2 worden gedefinieerd als voorrangsgebieden "Hoofdweg (grootschalig)". Om het buitengewone belang van afzonderlijke hoofdwegen te benadrukken, zijn de voorrangsgebieden in de grafische weergave (bijlage 2) verder gedifferentieerd op basis van hun ruimtelijke planningsbetekenis in voorrangsgebieden "Hoofdweg" en voorrangsgebieden "Hoofdweg (grootschalig)". Voorrangsgebieden "Hoofdweg (grootschalig)" zijn federale wegen waaraan de verbindingfuncties 0 en 1 zijn toegekend in het doelnetwerk van federale hoofdwegen BPI 2016 VB/WB*) [Uitgever: Bondsministerie van Verkeer en Digitale Infrastructuur, stand maart 2018]. De kaart kwam tot stand in nauw overleg met de deelstaten en de federale overheid. Deze gegevens en conceptuele wijzigingen leiden tot het schrappen van de aanduiding van het voorrangsgebied "Hoofdweg, vierbaans" en het geheel van de voorrangsgebieden "Hoofdweg, vierbaans" in bijlage 2.

Ad letter l) - Voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig) (punt 4.1.3)

N. a. v. de nieuwe definitie van de voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig):

In overeenstemming met nummer 02, zinnen 1 en 2 LROP moeten het bestaande netwerk van federale wegen en de federale wegen die zijn geïdentificeerd in het plan van eisen voor 2016 voor federale hoofdwegen met een afgeronde planning worden gedefinieerd als voorrangsgebieden "Hoofdweg (grootschalig)" in bijlage 2.

Vertaalde uittreksels

Om het buitengewone belang van afzonderlijke hoofdwegen te benadrukken, zijn de voorrangsgebieden in de grafische weergave (bijlage 2) op basis van hun ruimtelijke planningsbetekenis verder gedifferentieerd in voorrangsgebieden "Hoofdweg" en "Vorrangsgebieten hoofdweg (grootschalig)". Voorrangsgebieden "Hoofdweg (grootschalig)" zijn federale wegen waaraan de verbindingsfunctieniveaus 0 en 1 zijn toegekend op de kaart "Verbindingsfunctieniveaus 0 en 1 in het doelnetwerk van federale hoofdwegen (BPI 2016 VB/WB*)" [Uitgever: Bondsministerie van Verkeer en Digitale Infrastructuur, vanaf maart 2018]. De kaart kwam tot stand in nauw overleg met de deelstaten en de federale overheid. GIS-gegevens van de Niedersächsische Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr worden gebruikt voor de afbakeningslijnen van de voorrangsgebieden. Naast het bestaande federale wegennet omvatten ze ook de federale wegen die zijn aangewezen in het plan van eisen voor federale hoofdwegen met een afgeronde planning. De planning wordt als afgerond beschouwd wanneer een van de drie planningsfasen "goedkeuring van de deelstaatsplanning", "voltooide tracébeplanning" of "onbetwistbaar besluit tot goedkeuring van de planning" is bereikt.

Federale snelwegroutes, bestaande uit bestaande en geplande trajecten, worden gebruikt om voorrangsgebieden te definiëren. Zodra een van de bovengenoemde planningsfasen beschikbaar is voor een weggedeelte, wordt de bestaande route vervangen door de geplande route.

Uit bijlage 2 wordt niet duidelijk voor welke delen van de voorrangsgebieden de federale wegenplannen als basis zijn gebruikt in plaats van de bestaande federale wegen. Verder is het niet duidelijk welke van de drie bovengenoemde planningsfasen is toegepast.

Deze informatie is opgenomen in deel C ("Planningrelevante individuele informatie - verdere projectspecifieke toelichting op de voorrangsgebieden Hoofdweg en Hoofdweg (grootschalig)") van de redenering.

Als gevolg van deze bijgewerkte gegevens en conceptuele veranderingen is het nieuwe voorrangsgebied "Hoofdweg (grootschalig)" in zijn geheel opnieuw gedefinieerd in bijlage 2.

Ad letter m) - Voorrangsgebieden Hoofdweg (paragraaf 4.1.3)

N. a. v. de annulering van het vorige VR-hoofdweg:

Naast federale snelwegen werden ook enkele deelstaats- en districtwegen veilig gesteld door ruimtelijke ordening in de eerdere voorrangsgebieden van de "hoofdwegen". Bestaande en planningsgegevens (inputgegevens) van de verantwoordelijke wegenbouwinstantie werden gebruikt om de voorrangsgebieden te definiëren. Deze invoergegevens zijn sindsdien veranderd.

In overeenstemming met nummer 02, zinnen 1 en 2, van het LROP moeten nu het bestaande netwerk van federale wegen en de federale wegen die zijn geïdentificeerd in het plan van eisen voor 2016 voor federale hoofdwegen met een afgeronde planning worden gedefinieerd als voorrangsgebieden "Hoofdweg" in bijlage 2. De bescherming van de ruimtelijke ordening op LROP-niveau omvat dus alleen federale wegen.

Deze gegevens en conceptuele veranderingen hebben geleid tot het schrappen van de hele reeks voorrangsgebieden "Hoofdweg" in bijlage 2.

N. a. v. de herdefinitie van de voorrangsgebieden Hoofdweg:

In overeenstemming met nummer 02, zinnen 1 en 2 LROP, moeten het bestaande netwerk van federale wegen en de federale wegen geïdentificeerd in het 2016 vereistenplan voor federale hoofdwegen met afgeronde planning worden gedefinieerd als voorrangsgebieden "Hoofdweg" in bijlage 2.

Voor de afbakeningslijnen van deze voorrangsgebieden worden geactualiseerde invoergegevens (bestaande en planningsgegevens op GIS-basis) over de federale wegen van de Niedersächsische Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr gebruikt. Naast het

bestaande federale wegennet omvatten ze ook de federale wegen met een afgeronde planning die zijn geïdentificeerd in het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen. De planning wordt als afgerond beschouwd wanneer een van de drie planningsfasen "goedkeuring van de deelstaatsplanning", "voltooide tracébepaling" of "onbetwistbaar besluit tot goedkeuring van de planning" is bereikt.

Federale wegroutes, bestaande uit bestaande en geplande trajecten, worden gebruikt om voorrangsgebieden te definiëren. Zodra een van de bovengenoemde planningsfasen beschikbaar is voor een weggedeelte, wordt de bestaande route vervangen door de geplande route.

Uit bijlage 2 wordt niet duidelijk voor welke delen van de voorrangsgebieden de federale wegenplannen als basis zijn gebruikt in plaats van de bestaande federale wegen. Verder is het niet duidelijk welke van de drie bovengenoemde planningsfasen is toegepast.

Deze informatie is opgenomen in deel C ("Planningrelevante individuele informatie - verdere projectspecifieke toelichting op de voorrangsgebieden Hoofdweg en Hoofdweg (grootschalig)") van de redenering.

Als gevolg van deze bijgewerkte gegevens en conceptuele veranderingen is het nieuwe voorrangsgebied "Hoofdweg" in zijn geheel opnieuw gedefinieerd in bijlage 2.

Ad letter n) - Voorrangsgebieden Grootschalige energie-centrale (Paragraaf 4.2.2)

Volgens de redenering ligt de aanwijzing van het voorrangegebied voor grootschalige energie-centrales in Wilhelmshaven op het terrein van de Onyx-centrale plus kolenopslaggebieden. Het puntsymbool is dienovereenkomstig verplaatst naar dit gebied.

In Emden/Rysum werd de locatie van het prioritaire gebied verplaatst naar het nu geplande gebied als gevolg van een planologische specificatie van de stad Emden voor de locatie voor de ontwikkeling van grootschalige energiecentrales. In het geval van Wilhelmshaven is de verplaatsing slechts een aanpassing van de reeds geplande locatie voor dit doel in overeenstemming met de redenering, zodat er geen verandering is in de gevolgen voor de ruimtelijke ordening / milieu- en juridische bezwaren. In het geval van Emden/Rysum wordt de locatie alleen verplaatst van het ene gebied van het voorrangsgebied voor havengerichte commerciële voorzieningen naar het andere. Aangezien de effecten van beide voorrangsgebieden vergelijkbaar zijn (bouw van industriële en commerciële faciliteiten), zijn er geen veranderingen in de milieueffecten. In het geval van Emden/Rysum zijn er echter wel veranderingen in de gebruiksmogelijkheden van het betreffende gebied, aangezien de voorrangsgebieden voor grootschalige energie-centrales bepaalde havengerichte toepassingen niet toestaan en omgekeerd geen grootschalige energievoorzieningen zijn toegestaan in de voorrangsgebieden voor havengerichte commerciële voorzieningen als deze niet havengericht zijn.

[...]

Ad letter r) - Voorrangsgebieden voor kabeltracés voor netaansluiting (zee) (paragraaf 4.2.2)

[...]

ad letter r), dubbele letter bb)

De Norderney I-corridor (volledige herdefinitie) en delen van de Eems-corridor zullen worden gecorrigeerd na een vergelijking met de gegevens voor de bestaande leidingen en de tracés die in het plan zijn goedgekeurd of via individuele vergunningen zijn toegestaan. Het rapport in deel E van de toelichting bevat aanvullende planningsrelevante individuele informatie over de achtergrond van de specificaties.

C. Planningrelevante individuele informatie - verdere projectspecifieke toelichting op de voorrangsgebieden Hoofdweg en Hoofdweg (grootschalig)

1. Inleidende opmerking

De voorrangsgebieden Hoofdweg en Hoofdweg (grootschalig) in bijlage 2 zijn gedefinieerd op basis van het bestaande federale wegnnet. Verdere definities zijn gebaseerd op de federale wegen met een afgeronde planning die door Nedersaksen lopen en zijn opgenomen in het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen [in overeenstemming met de wet op de uitbreiding van hoofdwegen in de versie van 20 januari 2005, Bundesgesetzblatt I blz. 201, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 december 2016, Bundesgesetzblatt I blz. 3354].

De planning zal als afgerond gelden, wanneer een van de volgende drie planningsniveaus is bereikt, zoals

- planologische bepaling door de deelstaat,
- voltooide lijnbepaling of
- niet voor beroep vatbare planologische goedkeuringsbeslissing.

Federale snelwegroutes, bestaande uit bestaande en geplande trajecten, worden gebruikt om voorrangsgebieden te definiëren. Zodra een van de bovengenoemde planningsfasen beschikbaar is voor een weggedeelte, wordt de bestaande route vervangen door de geplande route.

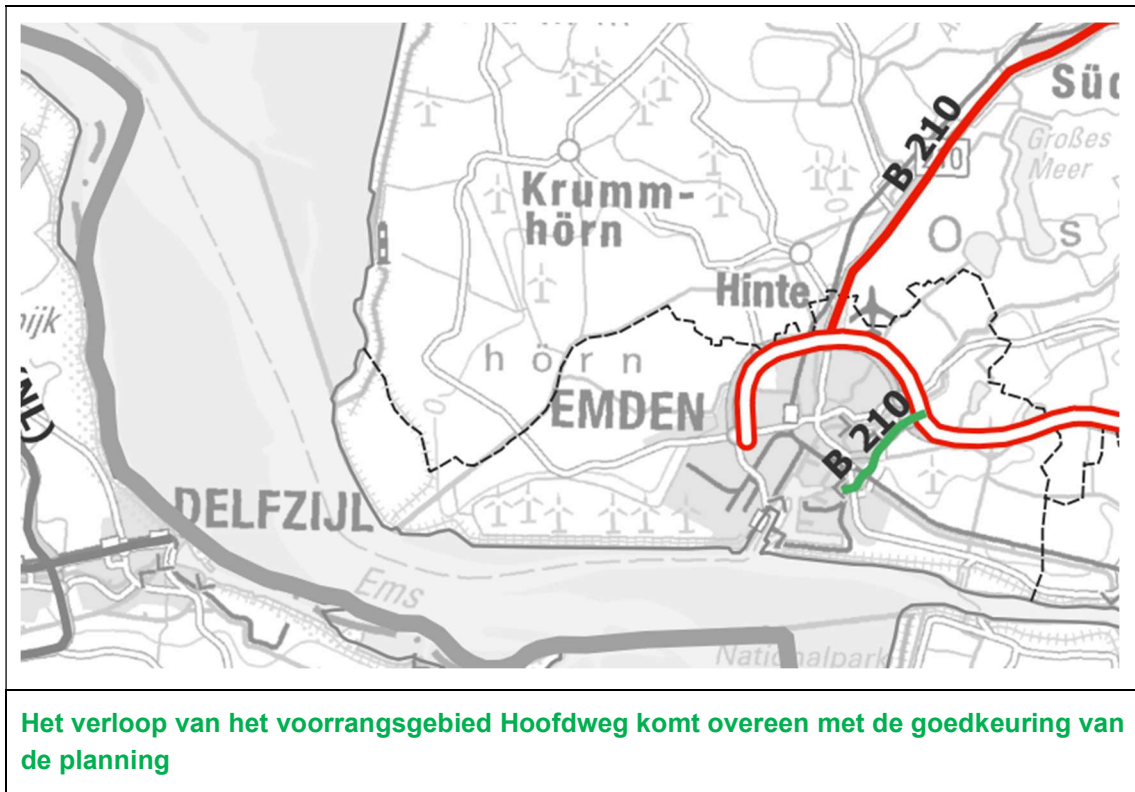
Uit bijlage 2 wordt niet duidelijk in welke delen van de voorrangsgebieden de federale wegenplannen als basis zijn gebruikt in plaats van de bestaande federale wegen. Verder is het niet duidelijk welke van de drie bovengenoemde planningsfasen is toegepast.

Deze informatie wordt hieronder in dit document op een vergrote schaal weergegeven. Voorrangsgebieden op basis van de drie bovengenoemde planningsfasen zijn groen gemarkeerd en de voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig) zijn weergegeven als een dikke lijn.

[...]

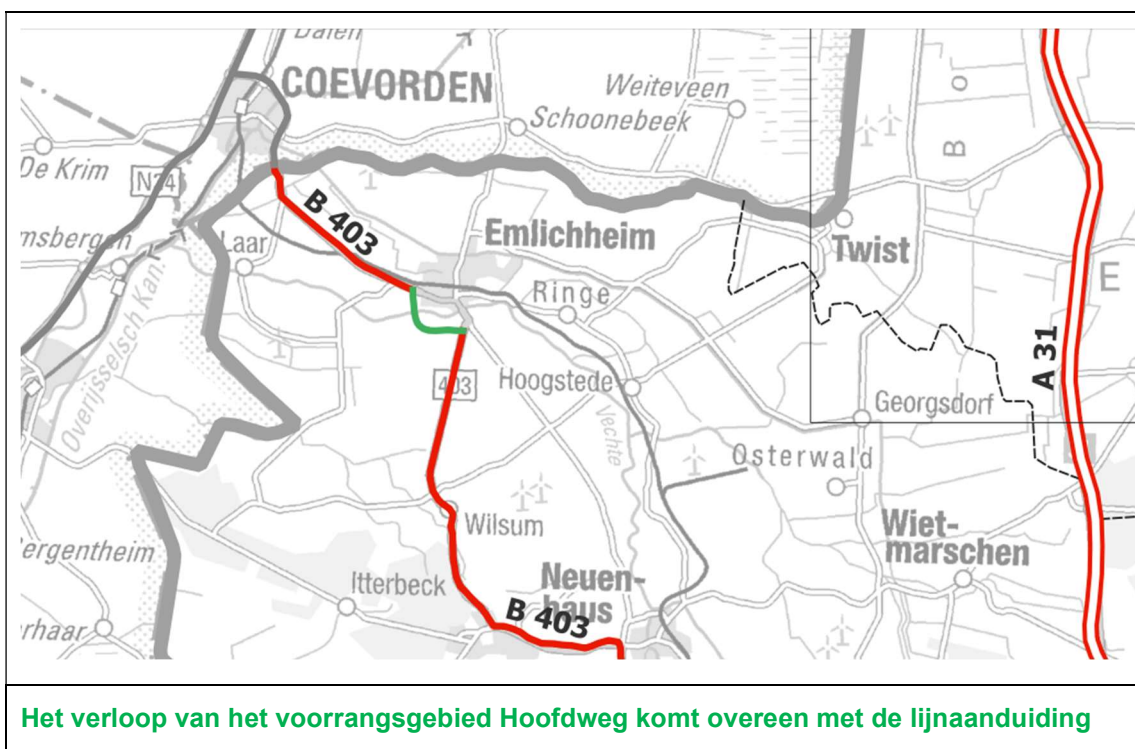
2. Stad Emden

2.1. B 210 verplaatsing ten zuiden van Emden



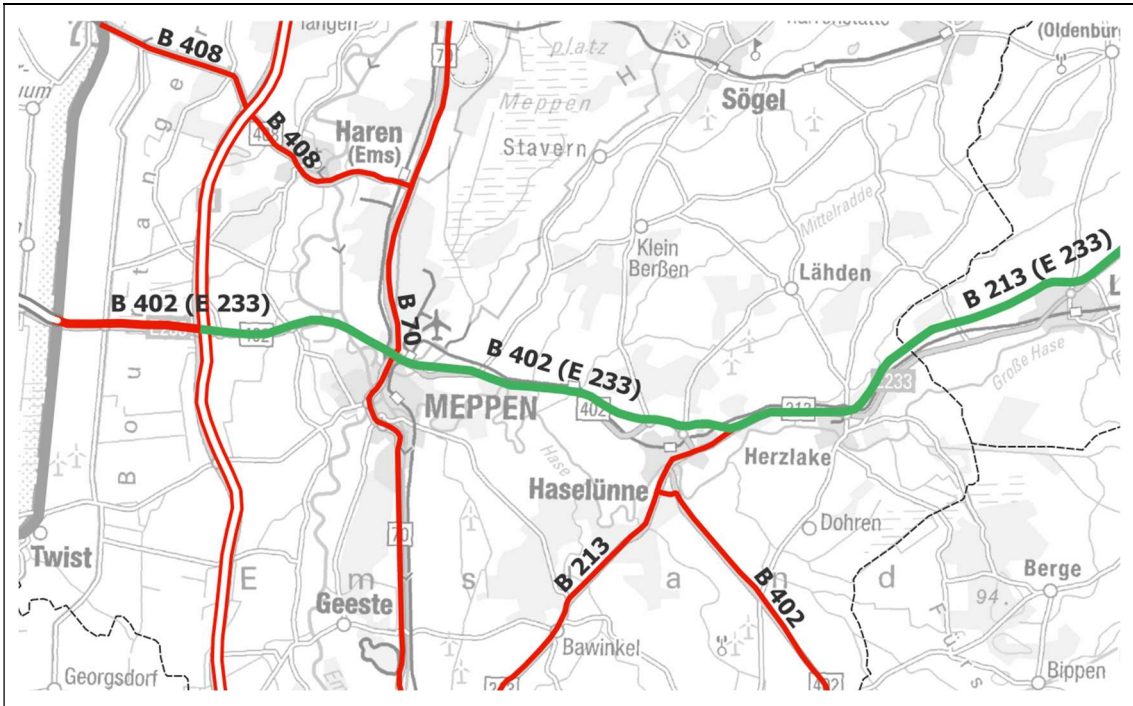
3. Graafschap Bentheim

3.1. B 403 OU Emlichheim



4. District Emsland

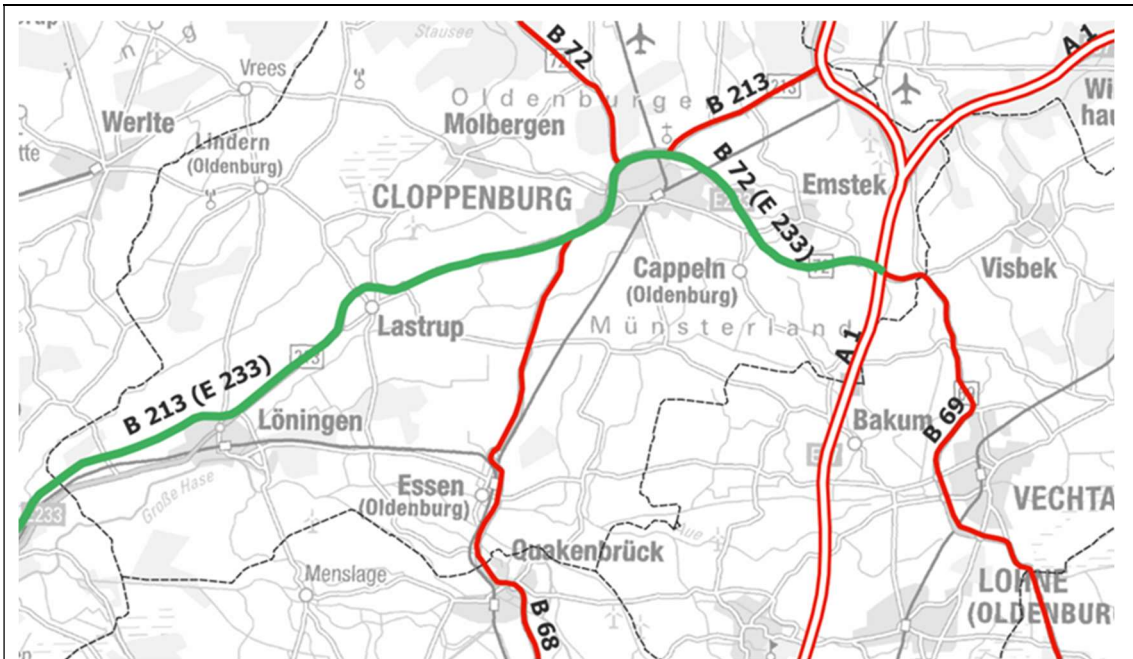
4.1. B 213/B 402 [E233] Meppen (A 31) naar K-Gr Emsland / Cloppenburg



Het verloop van het voorrangsgebied Hoofdweg (grootschalig) komt overeen met de respectieve lijnaanduiding

5. District Cloppenburg

5.1. B 213/B 402/B 72 [E233] K-Gr Emsland / Cloppenburg naar AS Cloppenburg (A 1)



Het verloop van het voorrangsgebied Hoofdweg (grootschalig) komt overeen met de respectieve lijnaanduiding

E. Planningrelevante individuele informatie - verdere projectspecifieke toelichting op de voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee)

(Bijlage bij de technische motivering voor nummer 1, letter u (paragraaf 4.2.2, nummer 11, zin 3))

1. Inleiding

Deze planningsrelevante afzonderlijke informatie dient als aanvulling op de technische onderbouwing van de bepalingen in paragraaf 4.2.2, nr. 11, zin 3. Om herhaling van informatie te voorkomen, wordt hier niet ingegaan op alternatieven; hiervoor wordt verwezen naar de toelichting in het milieueffectrapport (deel G van de redenering). In principe kunnen de afzonderlijke stukken informatie die relevant is voor de planning maar ook uitspraken over milieueffecten bevatten, maar over het geheel genomen gaat het om een samenvatting van de planning, waarin naast de milieueffecten ook andere kwesties aan de orde komen. Een meer gedetailleerde beschouwing van de milieueffecten wordt gegeven in het milieurapport (zie hierboven).

[...]

3. Ems tracé-corridor

Op basis van de eisen van de Nedersaksische wet inzake het Nationaal Park Waddenzee (NWattNPG) en de eisen van de verordening inzake het natuurbeschermingsgebied "Borkum Reef" in de Nedersaksische 12-zeemijlszone in de Noordzee in combinatie met art. 34 van de federale wet inzake natuurbehoud (BNatSchG), werd al voor de actualisering van het LROP 2012 onderzocht, of en hoe de 12-zeemijlszone buiten het Nedersaksische Nationaal Park Waddenzee kan worden doorkruist en hoe de effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden geminimaliseerd. Hierbij moet worden opgemerkt dat ten westen van het Niedersächsisches Nationalpark Waddenzee ook FFH-gebieden ("Unterems und Aussenems", "Hund und Paapsand", "Waddenzee") in het hele Ems-gebied vanaf de Eemshaven (NL) in Nederland en in Niedersachsen bij de EU zijn geregistreerd.

Voor deze tweede bundelingscorridor voor het transport van energie van offshore windturbines is een beoordeling en coördinatie van de ruimtelijke ordening uitgevoerd, die voor het eerst is gedefinieerd in het LROP in 2008. Het resultaat van de beoordeling en coördinatie blijft ongewijzigd en heeft met name geleid tot de definities in de zinnen 4 en 6 (LROP paragraaf 4.2.2, nummer 11) (zie voor details de redenering bij de LROP-update van 2008). De resultaten zijn ook van toepassing op de trajecten ten zuiden van het Riffgat en aan het zuidelijke uiteinde van de corridor aan de rand van de vaargeul van de Eems, die nu zijn aangepast op basis van de planologische goedkeuringsprocedures en de bouw van de eerste kabelsystemen.

Als resultaat van de beoordeling is primair vastgesteld dat het leggen en exploiteren van de kabels een negatief effect zou hebben op gebruiks- en beschermingsclaims, in het bijzonder met betrekking tot scheepvaart en natuurbehoud. Er zijn echter geen dwingende redenen om de aanleg van kabels in deze tracécorridor uit te sluiten. In het algemeen kan worden geconcludeerd dat, als de algemene voorwaarden van LROP-paragraaf 4.2.2, nummer 11, zinnen 4 en 6 in acht worden genomen, het leggen van de kabel in de gespecificeerde tracécorridor het volgende zou opleveren

- de negatieve effecten op het gebruik van de ruimte en het milieu worden lager ingeschat in vergelijking met alternatieve tracés, en
- de negatieve effecten worden zo veel mogelijk beperkt, zodat hun resterende belang met betrekking tot het doel van het project "Netaansluiting van offshore windparken in de EEZ" als laag wordt beoordeeld.

Vertaalde uittreksels

Het aangewezen voorrangsgedied voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee) raakt met name de belangen van de scheepvaart omdat

- beperkingen kunnen niet volledig worden uitgesloten (bijv. beperkingen in verankeringsmogelijkheden),
- een door de morfodynamische situatie noodzakelijk geworden verplaatsing van de vaarweg een direct nadelig effect op de scheepvaart kan hebben, en
- toekomstige ontwikkelingen (bijv. verbreding van de vaargeul) eventueel kunnen worden beperkt.

In tegenstelling tot de doorsteek van het nationale park wordt het tracé langs de rand van de Eems als minder conflicterend beschouwd in termen van natuurbehoud.

Deze beoordeling houdt ook rekening met het feit dat in sommige delen van de herziene tracédelen een tracécorridor door het nationale park is gepland. Vanwege de zeer hoge morfodynamiek over een lange afstand is het leggen van kabels in dit gebied technisch veeleisend en complex. De kabelsystemen NOR-2-3 en NOR-8-1 zijn al gelegd langs de Emstrasse-corridor.

Bovendien is de NOR-1-1-maatregel voor de Eems-tracécorridor nu in een plan goedgekeurd en is de ingebruikname gepland voor 2024. Dit betekent dat het voorrangsgedied kabeltracé voor de netaansluiting (zee) langs de Eems in 2024 volledig bezet zal zijn met een totale transmissiecapaciteit van 2.700 MW. Er moet nog worden onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de bestaande kabels op deze tracécorridor in de toekomst te vervangen (cf. LROP-paragraaf 4.2.2, punt 11, zin 2).

[...]

**Milieurapport inzake de wijziging van de Verordening over het
Programma ruimtelijke ordening van de deelstaat Nedersaksen**

Inleiding

1.1 De milieubeoordeling voor de LROP-wijziging

Wanneer het planningsprogramma ruimtelijke ordening van de deelstaat Nedersaksen (LROP) wordt gewijzigd, bestaat er een verplichting krachtens § 8, lid 1, onder i) i.v.m. met § 7, lid 7 ROG om een milieubeoordeling uit te voeren (ook wel een "strategische milieubeoordeling" [Strategische Umweltprüfung, hierna SUP genoemd]). Deze verplichting is gebaseerd op Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (SUP-richtlijn, PBI EG nr. L 197, blz. 30), die via de Wet ruimtelijke ordening (ROG) is omgezet in nationale wetgeving voor het toepassingsgebied van de ruimtelijke ordening.

Het doel van de SUP is het vroegtijdig opnemen en op passende wijze beschrijven, beoordelen en in overweging nemen van milieukwesties bij de voorbereiding, vaststelling (besluit) of wijziging van specifieke plannen en programma's. De SUP is een instrument voor milieueffectbeoordeling dat plaatsvindt op het - meestal abstracte, kleinschalige - plan- en programmaniveau en verschilt daarom van een concrete, projectgerelateerde milieueffectbeoordeling (MEB) voor projecten. De SUP is een afhankelijk onderdeel van de officiële procedure voor het opstellen en ingrijpend wijzigen van plannen en programma's. De procedurele stappen van de milieueffectbeoordeling zijn geïntegreerd in de procedure voor het wijzigen van het LROP.

Dit maakt het mogelijk om de mogelijke milieueffecten van de voorgenomen wijziging van het LOP in een vroeg stadium te identificeren en in het planningsproces te verwerken. In het *milieुरapport* worden de geïdentificeerde, waarschijnlijke significante effecten van het bestemmingsplan op

- mensen, waaronder de menselijke gezondheid, dieren, planten en biodiversiteit,
- land, bodem, water, lucht, klimaat en landschap,
- culturele en andere materiële goederen en
- de interactie tussen de bovengenoemde beschermde goederen

beschreven en beoordeeld (overeenkomstig § 8, lid 1, zin 1 ROG).

De procedure voor wijziging van het LROP (met geïntegreerde SUP) voorziet in de volgende verwerkings-/procedurestappen:

- De voorbereidingsprocedure (wijziging) voor het LROP begint met *de bekendmaking van de algemene planningsvoornemens* in het Niedersächsisches Ministerialblatt.
- De *globale beoordeling* (de zogenaamde "screening", § 8, lid 2 ROG) om te bepalen of er sprake is van een vrijstelling van de milieubeoordelingsplicht voor kleine planwijzigingen is in dit geval niet van toepassing. Vanwege het niet-minimale karakter van de wijziging van het LROP bestaat er een SUP-plicht.
- De definitie van de reikwijdte van de SUP als basis voor het milieुरapport is voorgeschreven in § 8, lid 1, zin 2 ROG. In deze procedurele stap (bekend als "scoping") bepaalt de planningsinstantie het detailniveau en de vereiste inhoud en ruimtelijke reikwijdte van het milieुरapport. In overeenstemming met § 8, lid 1, zin 2, 2e helft ROG moeten de overheidsinstanties (bevoegde autoriteiten) wier *verantwoordelijkheden op het gebied van milieu en gezondheid* door de milieueffecten kunnen worden beïnvloed, bij dit

proces worden betrokken. De groep deelnemers werd uitgebreid met de erkende milieu- en natuurbeschermingsorganisaties en andere milieu-instellingen. De scoping vond plaats in tekstvorm door per e-mail een *scopingdocument* (voorstel) naar de belanghebbenden te sturen met het verzoek om opmerkingen en suggesties over de reikwijdte van de milieubeoordeling. Na analyse van de ontvangen opmerkingen *werd de reikwijdte van de milieubeoordeling bepaald*, met inbegrip van de vereiste reikwijdte en het detailniveau van het milieurapport in overeenstemming met § 8, lid 1, zin 2 ROG.

- Tijdens de voorbereiding van het *ontwerp van het LROP* wordt beoordeeld hoe de afzonderlijke geplande specificaties waarschijnlijk van invloed zullen zijn op milieuaspecten, zodat in afzonderlijke gevallen bevindingen over problematische milieueffecten in een vroeg stadium in het planningsproces kunnen worden opgenomen.
- In verband hiermee wordt *op basis van het ontwerp-LOP* een *milieurapport* opgesteld, waarin onder andere de te verwachten significante effecten van de wijzigingen van het LOP op verschillende milieurijkdommen en de effecten van alle redelijke planningsalternatieven moeten worden beschreven en beoordeeld (§ 8, lid 1, zin 1 ROG juncto bijlage 1 ROG). Overeenkomstig bijlage 1, nr. 3, onder b), van de ROG bevat het milieurapport over het ontwerp ook *voorstellen voor de geplande maatregelen voor de monitoring van de milieueffecten*.
- Dit wordt gevolgd door *inspraak door de autoriteiten en het publiek* (§ 9, lid 2, ROG juncto § 3 NROG). In dit kader krijgen de openbare autoriteiten en het publiek, met inbegrip van verenigingen en organisaties, de gelegenheid om commentaar te leveren op het *ontwerp-LROP* en de bijbehorende toelichting en het bijbehorende *milieurapport*. De inspraakprocedure omvat ook *grensoverschrijdende inspraak* vanwege de mogelijke gevolgen van de plannen voor Nederland (§ 9, lid 4, ROG).
- De *opmerkingen* over de LROP-ontwerpdocumenten (inclusief de redenering en het milieurapport) *die* tijdens de inspraak van het publiek en de autoriteiten (inclusief grensoverschrijdende inspraak) *zijn ingediend*, worden in aanmerking *genomen* bij het planningsoverleg en de beslissing over de wijziging van de LROP-specificaties (§ 7, lid 2, ROG). Hetzelfde geldt voor het advies dat moet worden ingewonnen bij het deelstaatsparlement van Nedersaksen voorafgaand aan een definitief besluit over de wijziging van het LROP (§ 4, lid 2, NROG).
- De procedure eindigt met *de bekendmaking van de definitieve beslissing van de deelstaatregering over de LROP-wijziging*. Enerzijds *wordt de verordening tot wijziging van het LROP afgekondigd* in het Niedersächsische Gesetz- und Verordnungsblatt (§ 10, lid 1, ROG). Anderzijds worden *het plan* (met inbegrip van de redenering) en *de documentatie van de milieubeoordeling* (door middel van het milieurapport en de *samenvattende verklaring overeenkomstig § 10, lid 3, ROG*, waarin niet alleen wordt beschreven op welke wijze bij de voorbereiding rekening is gehouden met de milieuoverwegingen en de resultaten van de inspraak van het publiek en de openbare autoriteiten, maar ook een lijst van de *controlemaatregelen* overeenkomstig § 8, lid 4, ROG) *openbaar gemaakt* overeenkomstig § 10, lid 2, ROG; dit wordt bekendgemaakt in het Niedersächsisches Ministerialblatt.

1.2 Doelstellingen en inhoud van de LROP-wijziging

Het LROP is het samenvattende en overkoepelende ruimtelijke ontwikkelingsplan dat de gewenste ruimtelijke en structurele ontwikkeling van de deelstaat Nedersaksen weergeeft. Een

dergelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan moet voor elke deelstaat worden opgesteld in overeenstemming met de federale wetgeving. Het LROP wordt als verordening aangenomen door de deelstaatregering van Nedersaksen.

Het LROP zet de doelstellingen en principes voor ruimtelijke ordening voor de ontwikkeling, organisatie en bescherming van de regio uiteen in tekstuele en cartografische vorm.

De inhoud van het LROP heeft algemene geldigheid als wettelijke norm. De afzonderlijke bepalingen moeten worden nageleefd of in aanmerking worden genomen door overheidsinstanties (bv. lokale overheden, gespecialiseerde instanties) en, onder bepaalde voorwaarden, ook door privaatrechtelijke personen in overeenstemming met § 4 ROG. Bepalingen van het LROP die definitief zijn afgewogen en duidelijk gedefinieerd of bepaalbaar zijn in termen van hun feitelijke en ruimtelijke relevantie ("doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening" in de zin van § 3 (1) nr. 2 ROG) leiden tot een verplichting om deze na te leven, d.w.z. deze doelstellingen moeten in acht worden genomen bij ruimtelijk significante planning en maatregelen, evenals goedkeuringsprocedures voor ruimtelijke ordening en vergunningsprocedures met vergelijkbare rechtsgevolgen. Deze doelstellingen mogen niet opnieuw worden afgewogen in latere plannings- en bovenvermelde beslissingen. Naast de "ruimtelijke-ordeningsdoelstellingen" bevat het LROP ook "ruimtelijke-ordeningsbeginselen" in de zin van § 3, lid 1, nr. 3 ROG; dit zijn algemene uitspraken over de ontwikkeling of inrichting van het gebied die een verplichting inhouden om er rekening mee te houden. Verplichting om er rekening mee te houden betekent: beginselen fungeren als richtlijnen voor latere afwegingen of discretionaire beslissingen, maar in gerechtvaardigde gevallen kan ervan worden afgeweken. Het is dus mogelijk om de beginselen opnieuw te evalueren.

Dit bindende effect geldt met name ook voor de regionale planningsautoriteiten, die de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's in Nedersaksen opstellen. De regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's moeten worden ontwikkeld op basis van het LROP. Op hun beurt moeten de stedelijke bestemmingsplannen die door de gemeenten worden opgesteld, worden aangepast aan de doelstellingen van beide planningsniveaus. Omgekeerd moet met de ontwikkelingsbehoeften van deelgebieden (zoals gemeenten en regio's) rekening worden gehouden bij de ontwikkeling, organisatie en vrijwaring van een overkoepelend gebied (tegenstroomprincipe). Binnen de hiërarchisch gelaagde ruimtelijke planning met LROP, regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's en stedelijke bestemmingsplannen is er dus een wederzijdse vergelijking van ontwikkelingsideeën en specificaties tussen de planningsniveaus. Hetzelfde geldt voor sectorale plannen en programma's van overheidsinstanties waarin de eisen voor het gebruik van de ruimte vanuit een sectoraal perspectief zijn vastgelegd. Enerzijds vormen ze een belangrijke basis voor de voorbereiding van het LROP; anderzijds is de voorbereiding ervan volgens § 4 ROG afhankelijk van de naleving van of het rekening houden met de inhoud van ruimtelijke ontwikkelingsplannen.

Naast doelstellingen en beginselen van ruimtelijke ordening op basis van § 4 (1) NROG bevat het LROP ook

1. Bepalingen over de opname van doelstellingen of beginselen in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's waarvoor het LROP geen specifieke bepalingen bevat, of
2. Bepalingen dat doelstellingen of beginselen van het LROP moeten worden opgenomen in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's of daarin nader moeten worden uitgewerkt (planningsmandaten).

Het LROP moet als totaalconcept voor duurzame regionale ontwikkeling en als basis voor de voorbereiding van regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's actueel worden gehouden en met het oog op de toekomst verder worden ontwikkeld.

Het LROP is voor het laatst gewijzigd in 2022. Sindsdien is er behoefte geweest aan wijzigingen op verschillende gebieden van het LROP, zoals de aanwijzing van grondstofwinningsgebieden voor kustbescherming in de kustzee, de aanwijzing van voorrangsggebieden voor de winning van turf als grondstof, het gebruik van windenergie aan land, aanvullende netkoppelingssystemen op zee (ONAS) voor de transmissie van elektriciteit die wordt opgewekt door offshore windturbines in de exclusieve economische zone (EEZ) naar

het vasteland, enz. De verordeningen worden ook geactualiseerd wanneer de technische randvoorwaarden intussen zijn gewijzigd, projectgerelateerde procedures van ruimtelijke-orderingsbeoordeling zijn afgerond of de doelstellingen van het planningsbeleid concreter zijn geworden.

De wijzigingsprocedure omvat de volgende beschrijvende en cartografische specificaties:

Paragraaf 1.3 "Geïntegreerde ontwikkeling van de kust, de eilanden en de zee" voorziet nu in de invoering van **voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee voor de winning van sedimenten** ten behoeve van de kustbescherming.

Daarnaast wordt paragraaf 1.4 "Ontwikkeling in de stroomgebieden van Bremen en Nedersaksen" hernoemd en uitgebreid met nieuwe paragrafen over het **stroomgebied van Hamburg en Nedersaksen**.

Om recht te doen aan de huidige algemene maatschappelijke ontwikkelingen in het plangebied, zijn de volgende wijzigingen gepland in LROP-hoofdstuk 2 "Doelstellingen en beginselen voor de ontwikkeling van vestigings- en voorzieningsinfrastructuur":

- Na een evaluatie van de noodzaak om de voorrangsgebieden voor havengerichte commerciële voorzieningen aan te passen in het licht van de energietransitie en de transformatie van de economie, wordt in paragraaf 2.1 "Ontwikkeling van de vestigingsstructuur" een uitzondering geïntroduceerd voor de bouw van transformatorstations en elektriciteitsleidingen voor de bevoorrading van havengerelateerde bedrijven op bestaande voorrangsgebieden. Verder wordt het voorrangsgebied voor havengerichte economische voorzieningen op de locaties Rüstereieler Groden Süd en Heppenser Groden in Wilhelmshaven, in Cuxhaven ten noorden van de wijk Altenbruch en in Emden ten westen van de Wybelsumer Polder in de cartografische weergave verkleind om de realisatie van andere plannen die geen affiniteit met de haven hebben niet in de weg te staan. Met het oog op de ontwikkeling van grond voor de vestiging van industrieën die de transformatie van de economie ondersteunen, introduceert paragraaf 2.1 ook een planningsmandaat voor de regionale planningsautoriteiten om voorrangsgebieden voor de transformatie van de economie in te voeren. Dit creëert planningszekerheid voor de industriële sector en maakt strategische infrastructuurplanning op lange termijn mogelijk.
- Bovendien zullen de specificaties voor de controle van de detailhandel in paragraaf 2.3 "Ontwikkeling van structuren voor de bevoorrading van de detailhandel" verder worden ontwikkeld. Dit omvat de definitie van congruentiegebieden voor regionale centra, middelgrote centra en basiscentra met een centrale subfunctie van detailhandel voor niet-periodieke productassortimenten om te voldoen aan de vereisten van de jurisprudentie. Daarnaast wordt ingespeeld op gemeentelijke behoeften door aanpassing van de verordening inzake marginale productassortimenten voor agglomeraties, een nieuwe vrijstellingsverordening om het voortbestaan te waarborgen van oudere detailhandelslocaties die niet voldoen aan het LROP en een definitie om de op behoeften gebaseerde aanwijzing van locaties die van bijzonder belang zijn voor het lokale aanbod flexibeler te maken, met als doel de aanbodstructuren in plattelandsgebieden te verbeteren.

Om rekening te houden met nieuwe gegevens, wettelijke vereisten en huidige ontwikkelingen in het plangebied, is LROP-hoofdstuk 3 "Doelstellingen en principes voor de ontwikkeling van open ruimte structuren en open ruimte gebruik" geactualiseerd:

- De opname van **bepalingen voor het behoud van de herbevochtigingsoptie in voorrangsgebieden voor veenbehoud en op andere veengronden tijdens de bouw van fotovoltaïsche systemen in de grond**. Bovendien wordt in een ruimtelijk orderingsprincipe aangedrongen op herbevochtiging in nauwe samenhang met de bouw van fotovoltaïsche systemen in de grond (paragraaf 3.1.1 Elementen en functies van het deelstaatsbrede open ruimtenetwerk, bodembescherming).

- De bestaande extensieve en punctiforme (doorkruisende hulpmiddelen) **voorrangsgebieden voor biotoopnetwerken** in de cartografische weergave zullen worden herzien, met name op basis van de huidige gespecialiseerde gegevens. Daarnaast specificeert paragraaf 3.1.2 "Natuur en landschap" planningsmandaten voor de regionale planningsautoriteiten om het biotoopnetwerk op regionaal niveau verder uit te breiden. Bovendien worden beginselen voor de overweging van biotoopnetwerkassen en biotoopnetwerken geïntroduceerd.
- Naast kleine correcties en bijwerkingen van de **Natura 2000-voorrangsgebieden**, zijn in paragraaf 3.1.3 "Natura 2000" nu ook gebieden voor samenhangende beschermingsmaatregelen voor het gebruik van vogelreservaten overeenkomstig de EG-vogelrichtlijn op de Voslapper Groden in de stad Wilhelmshaven opgenomen als Natura 2000-voorrangsgebieden.
- In paragraaf 3.2.1 "Landbouw, bosbouw, visserij" en in de grafische voorstelling worden kleine correcties aangebracht in de bestaande **voorrangsgebieden bos**. De bestaande uitzondering voor de aanleg van bepaalde pijpleidingen in voorrangsgebieden bos wordt uitgebreid tot alle lineaire infrastructuur van groot openbaar belang. Daarnaast wordt een uitzondering gecreëerd voor het gebruik van windenergie in bosgebieden, die alleen onder bepaalde voorwaarden mag worden gebruikt.
- Om redenen van klimaatbescherming worden **de voorrangsgebieden voor de winning van grondstoffen van de grondstof turf** ook geschrapt in paragraaf 3.2.2 "Veiligstellen en winnen van grondstoffen" en in de cartografische weergave.
- Paragraaf 3.2.4 "Waterbeheer, watervoorziening, kust- en overstromingsbescherming" bevat verdere voorschriften voor het waarborgen van **overstromingsbescherming** en voor de locatie van evacuatiegevoelige infrastructuur in uiterwaarden en in risicogebieden buiten uiterwaarden in overeenstemming met § 78b WHG – Wasserhaushaltsgesetz [Wet waterhuishouding].

Op het gebied van verkeersinfrastructuur (hoofdstuk 4.1 "Mobiliteit, verkeer, logistiek") zijn de volgende veranderingen nodig:

- Paragraaf 4.1.2 "Spoorvervoer, lokaal openbaar vervoer, fietsvervoer" bevat nieuwe bepalingen ter ondersteuning van de **reactivering van het regionale personenvervoer per spoor**. Daarnaast worden nieuwe trajecten uit het reactiveringsprogramma van de regionale instanties voor personenvervoer per spoor opgenomen als voorrangsgebieden Overig spoortraject. Een ruimtelijk ordeningsprincipe met betrekking tot de elektrificatie van lijnen zal worden uitgebreid met verdere opties voor klimaatneutraal reizen op spoorlijnen, zelfs zonder elektrificatie van lijnen (zoals reizen met batterij- of brandstofcelgebaseerde multiple units). Verder zal er op het gebied van vervoer per fiets een nieuw planningsmandaat voor de regionale planningsautoriteiten worden ingevoerd om fietsroutes met bovenlokale functies in het RROP [regionaal programma ruimtelijke ordening] veilig te stellen.
- In punt 4.1.3 "Wegverkeer" worden de **specificaties voor wegverkeer** fundamenteel herzien en worden de voorrangsgebieden Snelweg, voorrangsgebieden Hoofdweg en voorrangsgebieden Hoofdweg, vierbaans in de cartografische weergave gewijzigd. Hierdoor is de vorige voorrangscategorie Hoofdweg, vierbaans, niet langer van toepassing en wordt de nieuwe voorrangscategorie Hoofdweg (grootschalig) gedefinieerd. Daarnaast worden nieuwe invoergegevens gebruikt om de voorrangsgebieden en hun limieten te definiëren. Verder wordt de bestaande ruimtelijke planningsdoelstelling voor de **rivieroversteek van de Elbe bij Darchau / Neu Darchau** opnieuw gedefinieerd in paragraaf 4.1.3 (04). De veerdienst over de Elbe bij Darchau/Neu Darchau moet worden verbeterd in overeenstemming met de vraag om de gemeente Amt Neuhaus op de rechteroever van de Elbe beter te verbinden.

In hoofdstuk 4.2 "Hernieuwbare energievoorziening en energie-infrastructuur" van het LROP moeten de volgende wijzigingen worden aangebracht:

- In LROP-paragraaf 4.2.1 "Hernieuwbare energieopwekking" wordt een regeling toegevoegd die in de vorm van een principe bepaalt dat de uitbreiding van **het gebruik van onshore-windenergie** en de netinfrastructuur niet mag worden belemmerd door de uitbreiding van fotovoltaïsche energie (zogenaamde "cascade"). Aangezien de planningsinstrumenten en -vormen voor de aanwijzing van windenergiegebieden worden geregeld door de wetten WindBG [Gesetz zur Festlegung von Flächenbedarfen für Windenergieanlagen an Land], NWindG [Niedersächsisches Gesetz zum Windenergieflächenbedarf] en NROG [Niedersächsisches Raumordnungsgesetz], is er geen behoefte meer aan regelgeving in het ruimtelijke ordeningsprogramma van de deelstaat. Tegen deze achtergrond is de bestaande LROP-regelgeving voor de uitbreiding van windenergie op land overbodig en zal deze worden geschrapt. Er zal een planologische richtlijn worden toegevoegd als een principe van ruimtelijke ordening om rekening te houden met ruimtelijke compatibiliteit, repowering en netvoeding bij het aanwijzen van windenergiegebieden.
- Aangezien de uitbreidingsdoelstellingen voor **fotovoltaïsche energie** via het NKlimaG [Niedersächsisches Klimagesetz] worden bepaald, zal de vermelding van de uitbreidingsdoelstellingen voor zonnestralingenergie in het LROP, in tegenstelling tot de aankondiging in de planvoornemens, worden geschrapt om redundantie te voorkomen. De overige zinnen worden dienovereenkomstig samengevat. De ruimtelijke ordeningsprincipes uit § 3a NKlimaG worden overgenomen om de ruimtelijke ordeningsregels in deze verordening samen te vatten voor een beter overzicht.
- Paragraaf 4.2.2 "Energie-infrastructuur" introduceert een ruimtelijk ordeningsprincipe voor de locatiekeuze van energietransitie-infrastructuur, dat erop gericht is om de bestaande infrastructuur en de voor het project benodigde infrastructuur als locatiecriterium in aanmerking te nemen. Daarnaast worden verdere ruimtelijke ordeningsprincipes toegevoegd voor het gebiedsoptimaliseerd gebruik van bestaande **voorrangsgebieden voor grootschalige energiecentrales** en voor het vrijhouden van gebieden voor het plaatsen van energie-technische installaties in de directe omgeving van transformatorstations.
- Om tegemoet te komen aan de huidige ontwikkelingen in de **waterstofsector**, zullen principes van ruimtelijke ordening voor de coördinatie van uitbreiding en voor het overwegen van toekomstige pijpleidingprojecten worden geïntroduceerd. Er wordt ook rekening gehouden met de geplande ontwikkeling van CO₂-pijpleidingen.
- Vanwege het grote aantal **netuitbreidingsprojecten** in Nedersaksen en de wettelijke focus op de bundeling van deze tracés en het daaruit voortvloeiende toegenomen ruimtegebruik, zal een ruimtelijke ordeningsprincipe over het gebruik van zogenaamde "knelpunten" verder worden ingevoerd en zal de ruimtelijke ordeningsdoelstelling in paragraaf 4.2.2; nummer 04, zin 7 over de bundelingseis worden geschrapt. Dit is bedoeld om overmatige bundeling in knelpunten te voorkomen, zodat er voldoende ruimte overblijft voor alle noodzakelijke netuitbreidingsprojecten.
- Als onderdeel van de wijziging van de Energiewet (EnWG) wordt de bescherming van de woonomgeving gedegradeerd van een doel naar een basisprincipe.
- De specificaties voor de voorrangsgebieden voor het tracé van de lijn, de voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor aansluiting op het elektriciteitsnet (land) en de voorrangsgebieden voor de corridor van het tracé van de gelijkstroomkabel zijn geactualiseerd en weerspiegelen dus de huidige planningsstatus.
- Bovendien zullen de toekomstige projecten waarmee rekening moet worden gehouden in alle ruimtelijk significante planningen en maatregelen worden aangepast aan het Netwerkontwikkelingsplan 2023 en de verwachte latere specificatie in het BBPIG [Bundesbedarfsplanungsgesetz].
- De voorrangsgebieden die al zijn gedefinieerd voor het kabeltracé voor netaansluiting (zee) zullen worden aangevuld met de offshore verbindingstracés via Baltrum en Langeoog en, als

de voorrangsgebieden worden gebruikt, zullen de testobjecten voor het minimaliseren van mogelijke verstoringen worden uitgebreid. De verbindingstracés op land zullen worden aangevuld met extra tracés naar de netaansluitpunten Wilhelmshaven, UnterWezer, Hanekenfähr, Westerkappeln en Wehrendorf.

Paragraaf 4.3 "Overige locatie- en gebiedseisen" bevat ook bepalingen over het terughalen van radioactief afval uit de Asse II-mijn. Dit impliceert geen vooraf bepaalde locatiekeuze voor een faciliteit voor tussentijdse opslag.

Volgens § 4, lid 1 NROG kan het nationaal ruimtelijk planningsprogramma ook bepalingen bevatten die de uitvoering van de planning via de regionale ruimtelijke planningsprogramma's vereisen (zogenaamde planningsmandaten). Net als ruimtelijke ordeningsprincipes en doelstellingen zijn deze planningsmandaten bindende vereisten voor regionale planning, maar vormen ze een afzonderlijke categorie van planinhoud. Om dit feit te verduidelijken en met het oog op de verplichting tot kenbaarmaking door federale wetgeving krachtens § 7, lid 1 zin 4 ROG, is de presentatievorm cursief aangepast. Inhoud die dient om meer gedetailleerde informatie over de planningscommissies te verstrekken en daarom nauw verwant is, is om puur redactionele redenen ook cursief weergegeven. Aan de inhoud van de verklaring zijn geen wijzigingen aangebracht.

De bovengenoemde wijzigingen van de LROP-verordening zijn geregeld in § 1 van de wijzigingsverordening [Änderungsverordnung].

§ 1, nr. 1 heeft betrekking op bijlage 1 bij de LROP-verordening en regelt dus wijzigingen in de beschrijvende presentatie van het ruimtelijk ordeningsprogramma op deelstaatniveau, inclusief de bijlagen. De bijlagen 2, 9, 10 en 11 bij bijlage 1 van de LROP-verordening, waarvan sommige nieuw zijn ingevoegd of gewijzigd, zijn als bijlagen 1 tot en met 4 aan dit wijzigingsbesluit gehecht.

§ 1, nummer 2, heeft betrekking op bijlage 2 van de LROP-verordening en beschrijft in tekstvorm de wijzigingen in de cartografische weergave van het nationaal ruimtelijk ordeningsprogramma. Bijlage 5 van de wijzigingsverordening bevat de nieuwe versie van de legenda. Bijlage 6 van de wijzigingsverordening bevat een kaart op schaal 1:500.000 waarop de in bijlage 2 van de LROP-verordening op te nemen voorrangsgebieden grafisch zijn weergegeven. Bijlage 7 van de wijzigingsverordening bevat een kaart op schaal 1:500.000 waarop de voorrangsgebieden die geheel of gedeeltelijk moeten worden geschrapt in bijlage 2 van de LROP-verordening grafisch zijn weergegeven.

§ 1, nr. 3, bevat de geplande wijzigingen van bijlage 3 van de LROP-verordening (structuur van de beschrijvende en cartografische weergave van de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's; reglementaire inhoud van de planningssymbolen). Bijlage 8 van de wijzigingsverordening bevat de herziene lijst van "Plansymbolen voor regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's" van bijlage 3, punt 04 van de LROP-verordening.

[...]

1.4 Procedure, methodologie en gegevens gebruikt in de milieubeoordeling

1.4.1 Procedure en methodologie voor de milieubeoordeling

Volgens § 8, lid 1, zin 3 ROG heeft de milieubeoordeling betrekking op wat redelijkerwijs kan worden verlangd op grond van de huidige stand van de kennis en de algemeen erkende beoordelingsmethoden, alsmede de inhoud en het detailleringsniveau van het ruimtelijke ontwikkelingsplan. De reikwijdte van de beoordeling moet worden aangepast in de mate die

nodig is om de waarschijnlijke significante milieueffecten te bepalen tegen de achtergrond van de redelijke inspanning die nodig is. Er moet voor worden gezorgd dat de reikwijdte van het onderzoek wordt toegespitst op het specifieke ruimtelijke ontwikkelingsplan, d.w.z. dat overbodige andere onderzoeken worden weggelaten en dat de met het plan beoogde doelstellingen bepalend zijn voor de grondigheid van het onderzoek van bepaalde aspecten. *De reikwijdte en diepgang van de beoordeling* moeten overeenkomen met het planniveau van het LROP en passend zijn ten opzichte van het "raster" of het detailniveau van het plan. De beoordeling van milieueffecten kan alleen worden uitgevoerd met de mate van concreetheid dat deze effecten al objectief en ruimtelijk kunnen worden onderkend op het schaalniveau (meestal 1:500.000) van het LROP.

Het onderwerp van de beoordeling is welke milieueffecten te verwachten zijn als de *doelstellingen en principes op het gebied van ruimtelijke ordening* die in de loop van de wijziging van het LROP in de tekst en de tekeningen zijn vastgelegd, worden uitgevoerd. Of en in hoeverre een beoordeling van te verwachten milieueffecten al op dit planningsniveau met voldoende zekerheid kan worden onderkend, hangt ook af van de mate van abstractie en concretisering van de ruimtelijke ordeningsspecificaties. De technische motivering van de wijziging van het LROP legt alleen de inhoud van het plan uit en bevat geen zelfstandige voorschriften. Hoewel het dus een noodzakelijk onderdeel is van de stukken van de procedure en het onderwerp van de inspraakprocedure, is het in dit opzicht geen onderwerp van de milieubeoordeling.

De wijziging van het LROP voorziet niet rechtstreeks in de vaststelling of toelating van interventieprojecten en -maatregelen die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Beslissingen over grondgebruik worden echter voorbereid door middel van een ruimtelijk afwegingsproces van verschillende gebruiksbelangen via de definitie van kaderdoelstellingen en -beginselen (inclusief de cartografische weergave van voorrangsgebieden). De uitvoering van de wijziging van het LROP op de volgende planningsniveaus kan daarom - afhankelijk van het type en de effectiviteit van het sturende effect - significante positieve of negatieve effecten en interacties hebben op de bestaande milieurijkdommen in overeenstemming met § 8, lid 1, zin 1 ROG.

De beoordeling van de milieutoestand wordt uitgevoerd met betrekking tot de reikwijdte van de beoordeling en het onderzoeksgebied van het bestek en alleen voor zover veranderingen in de milieutoestand herkenbaar of te verwachten zijn. Ongewijzigde bepalingen van het LROP, informatie over bestaand gebruik en informatie over gepland gebruik of ontwikkelingen in het gebruik worden in voorkomend geval in aanmerking genomen als toekomstige voorafgaande belasting of ontlasting van de milieusituatie en in het totaalbeeld van de milieueffecten van het LROP.

Er wordt een procedure in twee fasen gebruikt om de verwijzing naar het algemene plan (LROP) te waarborgen.

De eerste stap is het analyseren van specificaties in de loop van de wijziging van het LROP die waarschijnlijk aanzienlijke - en met name aanzienlijke negatieve - milieueffecten zullen hebben. Bij de beoordeling wordt echter ook rekening gehouden met positieve effecten, zoals de effecten die met name samenhangen met de aanwijzing van voorrangsgebieden voor de bescherming van bepaalde milieurijkdommen. Onderzocht worden nieuwe/gewijzigde

- specificaties van het LROP met betrekking tot individuele projecten of specificaties waaruit concrete projecten kunnen voortvloeien na concretisering in latere planningsfasen,
- geen concrete projectgerelateerde specificaties,
- specificaties die het milieu of individuele media direct beschermen.

Als bepaalde nieuwe/gewijzigde bepalingen qua inhoud en concept duidelijk verwant zijn, worden ze samen beoordeeld.

Als er alternatieven voor de inhoud van het plan worden overwogen, worden hun milieueffecten geanalyseerd voor zover dat nodig is om een selectiebesluit te kunnen nemen.

Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met de superieure positie van het LROP in de hiërarchie van algemene instrumenten voor ruimtelijke ordening. Op passende plaatsen in de

tekst wordt verwezen naar ondergeschikte plannen waarvoor de nieuwe/gewijzigde bepalingen van het LROP bindende gevolgen hebben (bv. regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's), met name wanneer blijkt dat op de volgende planningsniveaus (regionale planning, stedelijke ruimtelijke ordening, goedkeuringsniveau) een diepgaand onderzoek van bepaalde significante milieueffecten vereist is.

Milieueffecten die al op het schaalniveau van het LROP herkenbaar zijn, worden op schaalniveau beoordeeld. Terwijl de definitie van doelstellingen meestal vergelijkenderwijs direct kan worden beoordeeld met betrekking tot de bijbehorende milieueffecten, geldt dit alleen voor de definitie van beginselen onder voorbehoud van de formulering van deze beginselen door de relevante bevoegde autoriteiten.

Dit resulteert in de volgende beoordelingsbenaderingen met betrekking tot de *voorspelling van de ontwikkeling van de milieutoestand* en de *onderzochte gebieden*:

A) *Algemene beoordeling*: Wanneer doelstellingen en principes inzake ruimtelijke ordening worden gedefinieerd die niet in ruimtelijke termen kunnen worden gespecificeerd, is een beoordeling enkel mogelijk op basis van mondelinge argumenten en zonder een specifieke ruimtelijke verwijzing; relevante milieueffecten kunnen worden opgenomen in de beknopte beoordeling.

B) *Ruimtelijk specifieke beoordeling*: In het geval van ruimtelijke specificaties voor gebruik die alleen in tekstvorm maar niet cartografisch zijn gedefinieerd, of die geen precieze territoriale referentie toelaten en dus een breed kader stellen, wordt de beoordeling uitgevoerd in overeenstemming met de planningsschaal door middel van ruimtelijke analyses.

C) *Ruimtelijk-specifieke beoordeling*: In het geval van specificaties voor ruimtelijk-specifiek gebruik die zijn geconcretiseerd in tekeningen voor specifieke gebieden, wordt de beoordeling uitgevoerd in overeenstemming met de planningsschaal door middel van gebiedsspecifieke evaluaties.

In een tweede stap wordt een overkoepelende (samenvattende) en cumulatieve¹ overweging en beoordeling van de geplande wijzigingen in het LROP uitgevoerd tegen de achtergrond van de ongewijzigde bestaande bepalingen. Er kan een cumulering van - schadelijke - milieueffecten optreden als verschillende afzonderlijke cartografische specificaties met mogelijk milieuschadelijke controle-inhoud op één gebied worden geconcentreerd. In deze gevallen wordt een mondelinge beoordeling gemaakt van de relevantie van cumulatieve effecten.

In de samenvattende beoordeling van de ruimtelijke effecten (prognoses) worden alle tekstuele en cartografische bepalingen van de LROP-wijziging als één geheel beschouwd, waarbij rekening wordt gehouden met cumulatieve effecten en mogelijke positieve en negatieve milieueffecten. Daarnaast worden, indien beschikbaar, aspecten van de milieueffecten die niet ruimtelijk afhankelijk zijn en die het gevolg (kunnen) zijn van de behandelde activiteiten, hier vermeld. De basis voor vergelijking is hier het LROP in de versie van 26 september 2017 (Nds. GVBl. p. 378), laatstelijk gewijzigd bij § 2 van de verordening van 7 september 2022 (Nds. GVBl. p. 521, 2023 p. 103). Deze samengevatte beoordeling (prognoses) wordt apart vermeld in een subhoofdstuk.

Een uitgebreide beschrijving van de toestand van het milieu in Nedersaksen en de mogelijke ontwikkeling daarvan wordt alleen gegeven voor zover deze betrekking heeft op geplande LROP-bepalingen. De milieugegevens die in het volgende hoofdstuk als voorbeeld worden genoemd, worden met name gebruikt om de toestand van het milieu en de milieudoelstellingen vast te leggen.

Verklaringen over de prognose *van de ontwikkeling van de toestand van het milieu als de LROP-wijzigingen worden uitgevoerd* en *als ze niet worden uitgevoerd* (bijlage 1, nr. 2b bij § 8, punt 1, ROG) worden verbaal en beargumenteerd gegeven in de respectieve paragrafen van hoofdstuk 2, op basis van de bovengenoemde beoordelingscriteria (A tot en met C). Daarnaast worden hier *andere planningsopties* genoemd (bijlage 1, nr. 2d bij § 8, lid 1, ROG) die relevant

¹ De term "samenvatting" heeft betrekking op additieve effecten (individuele stressfactoren), terwijl de term "cumulatief" ook betrekking heeft op synergetische effecten (door meerdere stressfactoren).

zijn, overeenkomen met het doel van de planning en serieus overwogen kunnen worden tijdens het opstellen.

De ervaring heeft geleerd dat *geplande maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te verminderen en te compenseren* (bijlage 1, nr. 2c bij § 8, lid 1, ROG) slechts in een klein aantal gevallen in het milieुरapport op LROP-niveau kunnen worden vermeld. Specifieke informatie over deze maatregelen (bv. type, locatie en reikwijdte) kan alleen op een gedetailleerder, later planningsniveau worden verstrekt. Voor zover deze maatregelen op het niveau van het LROP herkenbaar en beschrijfbaar zijn, worden overeenkomstige verwijzingen naar latere planningsniveaus gegeven.

De nieuwe / gewijzigde bepalingen in het LROP kunnen een significant negatief effect hebben op gebieden van *communautair belang en Europese vogelreservaten in de zin van de federale wet inzake natuurbehoud* (Europees ecologisch netwerk Natura 2000). Als dit in afzonderlijke gevallen niet kan worden uitgesloten, moet ook voor het desbetreffende onderdeel een verklaring over de FFH-*verenigbaarheid* [FFH – Fauna-flora-habitat-richtlijn] worden afgegeven (§ 34 BNatSchG). Effecten op individuele Natura 2000-gebieden worden beoordeeld op basis van de planningsfase en het detailniveau van het LROP. Het resultaat zou een aanbeveling kunnen zijn voor het planologisch vermijden van significante negatieve effecten door een aangepast ontwerp of voor het concretiseren van de FFH-effectbeoordeling op volgende planningsniveaus. Uitspraken hierover worden gedaan als onderdeel van de milieubeoordeling als een afzonderlijk onderdeel binnen de respectieve subhoofdstukken van hoofdstuk 2 van het milieुरapport.

Vanwege de schaal van het LROP (1:500.000) en het kaderstellende karakter van het LROP, dat over het algemeen voorschrijft dat de gemaakte specificaties op de volgende planningsniveaus moeten worden gespecificeerd, is een *onderzoek van de wetgeving inzake soortenbescherming* (algemene en bijzondere soortenbescherming overeenkomstig de federale wet op het natuurbehoud) in het milieुरapport over het algemeen niet zinvol.

Dergelijke beoordelingen zijn daarom alleen zinvol als juridisch ontoelaatbare inbreuken op de soortenbescherming al herkenbaar zijn op het brede schaalniveau van het LROP in het geval van ruimtelijk specifieke bindende (doel)specificaties. Anders worden deze aspecten naar de volgende planningsniveaus verschoven.

Informatie over significante grensoverschrijdende milieueffecten wordt doorgaans al gegeven in een subhoofdstuk van hoofdstuk 2.

1.4.2 Gegevens gebruikt in de milieubeoordeling

Voor het opstellen van het milieुरapport is gebruik gemaakt van de milieugegevens die in de hele deelstaat beschikbaar zijn. In principe werden gespecialiseerde milieugegevens gebruikt uit het milieu-informatiesysteem (milieuserver, milieukaarten van de milieuadministratie) van het Nedersaksische ministerie voor Milieu, Energie en Klimaatbescherming (MU) en uit het gespecialiseerde informatiesysteem voor ruimtelijke ordening (FIS-RO) van het staatsplanningsdepartement. Daarnaast werd ook uitgegaan van andere gegevensbronnen die in de hele deelstaat beschikbaar zijn (bijv. van het NLWKN, het Niedersächsisches Landesamt für Denkmalschutz (Monumentenzorg) (NLD) over cultuuroederen (monumentenbeschermingsdatabase ADAB-web) of de LBEG over bodem (Nedersaksisch bodeminformatiesysteem NIBIS)). Er werd ook rekening gehouden met het landschapsprogramma 2021.

Voor de 12-zeemijlszone en de infrastructuurtracés die momenteel worden gepland, moet het gebruik van specifieke databanken misschien worden onderzocht. Bij het aannemen of volgen van tracé uit ruimtelijke ordenings-, lijnbepalings- en planningsgoedkeuringsprocedures kan de bijbehorende milieubeoordeling worden gebruikt als deze voldoende up-to-date is.

De basisinformatie varieert afhankelijk van het beschermde goed en is, naast de beoordelingscriteria voor het betreffende beschermde goed, ook afhankelijk van de milieueffecten van de LROP-bepalingen.

De volgende tabel vat de belangrijkste informatiebronnen samen. Vanwege het ontbreken van een beoordelingsgrondslag voor een analyse op deelstaatniveau, zijn de ruimtelijke kenmerken van de beschermde goederen, zijnde klimaat/lucht, niet opgenomen in de ruimtelijke beoordeling en daarom niet vermeld in de volgende tabel.

Tab. 1: Informatiebasis voor beschermde goederen

Basisinformatie	Gegevensbasis
Beschermd goed - mensen (inclusief menselijke gezondheid):	
Vestigingsgebieden	Lucht- en satellietbeelden, topografische kaarten, ATKIS
Beschermde goederen - dieren, planten, biodiversiteit:	
Nationale parken	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Natura 2000-gebieden	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Natuurreservaten	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Biosfeerreservaat	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Gebieden van nationaal natuurlijk erfgoed	GIS-gegevens van de eigenaren
Landgebruik (bos, grasland)	Luchtfoto's
Beschermde goederen - gebieden, bodem:	
Bodentypes (bodemoverzichtskaart M=1:50.000)	LBEG, NIBIS-kaartserver
Bodems die bescherming verdienen	LBEG, NIBIS-kaartserver
Verontreinigde locaties	LBEG, NIBIS-kaartserver
Beschermd goed - water:	
Voorrangsgebieden voor productie van drinkwater zoals gedefinieerd in het LROP	ML, LROP-gegevens
Prioritaire waterlopen volgens de EU Kaderrichtlijn Water	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Beschermde gebieden voor geneeskrachtige bronnen	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Beschermd goed - landschap:	
Biosfeerreservaat	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Natuurreservaten, nationale parken	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Natuurparken	Milieukaarten van de milieuadministratie (MU)
Beschermde culturele en andere goederen:	
Monumenten	Databank ADABweb
Historische cultuurlandschappen	Landschapsprogramma 2021 / GIS-gegevens van het NLWKN ML, LROP-gegevens over cultuurgoederen

2.2 **Kustbescherming: Definitie van voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee / regelingen voor de winning van sedimenten in de kustzee met het oog op de kustbescherming (paragraaf 1.3, nummer 03 nieuwe zinnen 5 en 6)**

Als gevolg van de onvermijdelijke mariene en kustgevolgen van de klimaatverandering met de daarmee gepaard gaande stijging van de zeespiegel en de voorspelde toename van de frequentie en sterkte van stormvloed, worden grondstofwinningsgebieden in de kustwateren van Nedersaksen uitsluitend aangewezen als voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning (VRR) met het oog op kustbescherming, in het bijzonder voor het behoud van de Oost-Friese eilanden (paragraaf 1.3, nr. 03, zinnen 5 en 6 (nieuw) LROP). Ze dienen voor de aanvoer van sediment in het Waddenzeegebied om het bestaande sedimenttekort daar te compenseren of ten minste te verminderen.

De aanwijzing vrijwaart de potentiële sedimentwinningsgebieden planologisch van ander gebruik om ervoor te zorgen dat ze op lange termijn kunnen worden gebruikt voor het primaire gebruik van grondstofwinning (sedimentwinning) (gebiedsretentiefunctie van de algemene ruimtelijke ordening). Daadwerkelijke winning kan alleen plaatsvinden op basis van overeenkomstige vergunningen. Aangezien er geen uitsluitingseffect is, is de toelating van grondstoffenwinning in de kustzee ook denkbaar zonder de aanwijzing van een voorrangsgebied. De aanwijzing zorgt er echter ook voor dat de winning van grondstoffen alleen mag plaatsvinden ten gunste van de kustbescherming - en niet ten gunste van andere belangen (zin 5). Bovendien zorgt zin 6 ervoor dat de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee alleen worden gebruikt als ze verenigbaar zijn met Natura 2000 en het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee (en dus ook met het Werelderfgoed Waddenzee).

Een beoordeling van de milieueffecten lijkt moeilijk. Het ontwerpverslag van de federale/deelstaatwerkgroep voor de Noordzee en de Oostzee (BLANO) over de toestand van de Duitse Noordzeewateren in 2024 (ontwerp per 15 oktober 2023) vermeldt op pagina 78: "Zowel zand- en grindwinning als de plaatsing van baggerspecie of de verplaatsing van sedimenten als onderdeel van het onderhoud of de uitbreiding van waterwegen werden ook niet gecategoriseerd als fysiek verlies van zeebodem omdat, naast de ruimtelijke en temporele beoordeling, gegevens over het type, de hoeveelheid en de samenstelling van het verwijderde of verplaatste materiaal nog niet in de regionale context werden opgenomen en zonder deze gegevens is het niet mogelijk om het te classificeren als verstoring of verlies van de zeebodem. De methode van winning of transport is ook cruciaal voor de beoordeling van ingrepen. Ongeveer 1% van het zeebodemgebied van de mariene wateren van de Noordzee (> 1 nm) valt onder vergunningen voor de winning of het transport van sedimenten, die ook tijdens de verslagperiode werden gebruikt (...). Het gebruik vindt echter niet noodzakelijkerwijs plaats in het hele vergunningsgebied. Er is geen uitgebreide informatie over de werkelijke omvang van het getroffen gebied. (...)

De ruimtelijke omvang van individuele permanente veranderingen is zo klein dat het nog niet mogelijk was om hier onderzoek naar te doen. Ook hier is er een gebrek aan betrouwbare referentiegegevens, vooral met betrekking tot benthische biotopen). In de kustwateren van de Duitse Noordzee (< 1 nm) wordt ongeveer 2,1% van de benthische biotopen beïnvloed door permanente veranderingen in de hydrografische omstandigheden. Hiervan is 1,8% te wijten

aan verstoringen in de buurt van kustverdedigingswerken. Deze worden niet gecategoriseerd als zeebodempluis. In mariene wateren (> 1 nm) wordt minder dan 0,1% van de bentische biotopen aangetast door permanente veranderingen in de hydrografische omstandigheden (...)"

2.2.1 Waarschijnlijke belangrijke milieueffecten en maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed mensen, inclusief menselijke gezondheid	De aanwijzing gaat in wezen gepaard met positieve effecten voor het beschermde goed mens, aangezien de aangewezen zandwingebieden uitsluitend dienen om de kust te beschermen, in het bijzonder om de Oost-Friese eilanden te behouden. De regeling draagt er dus toe bij dat mensen zich er kunnen vestigen en er zo veilig mogelijk kunnen wonen en werken. Bovenal zijn de maatregelen bedoeld om de onvermijdelijke gevolgen van klimaatverandering en de daarmee gepaard gaande zeespiegelstijging tegen te gaan. Tijdens de eigenlijke zandwinningsfase kunnen lawaai en uitlaatgassen van zandwinning nabij de kust en de daaropvolgende strandsuppletie echter niet worden uitgesloten.	Maatregelen om waarschijnlijke significante effecten te vermijden of te verminderen en om ze te compenseren moeten op het niveau van de vergunning worden gespecificeerd, afhankelijk van de verwachte effecten. Geluidsimmissies kunnen worden verminderd door middel van technische apparatuur en mogelijke negatieve effecten op mensen als een beschermd goed door het reguleren van bouwperioden.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed - dieren, planten en biodiversiteit	Enerzijds wordt de aanwijzing geassocieerd met positieve effecten op de beschermde goederen - dieren, planten en biodiversiteit. Het vermogen van de Waddenzee om zich aan te passen aan een toenemende zeespiegelstijging is namelijk beperkt, wat betekent dat het wad zal afnemen als er onvoldoende sedimentatie plaatsvindt. Zandwinning voor kustverdediging dient zowel de klimaatbestendigheid van de eilanden als die van de Waddenzee of de kwelders. Omdat zandwinning voor kustverdediging plaatsvindt in de kustzee buiten het Waddenzeesysteem, draagt het bij aan het behoud van de Waddenzee en het behoud van de biodiversiteit van de Waddenzee door het gewonnen zand binnen het Waddenzeesysteem te gebruiken of te verspreiden. Aan de andere kant kan met betrekking tot eventuele effecten van zandwinning niet worden uitgesloten dat de verstoring van biotopen en voedselbronnen, verplaatsing en verdichting van sediment, schade aan vegetatie, vervuiling veroorzaakt door de machines, schepen en apparatuur die worden gebruikt voor zandwinning en algemene verstoring veroorzaakt door mensen en bouwmaschinen, zich zullen opstapelen en elkaar zodanig zullen versterken dat er significante effecten optreden. Tijdens de zandwinning kunnen diersoorten worden verstoord. De herschikking van de bodemlaag en de bodembeweging in combinatie met het opwoelen van sedimenten veroorzaken schade aan de bodemfauna, mogelijk ook aan vissen en zoogdieren. Emissies (geluid, licht, verontreinigende stoffen, silhouetten) van de gebruikte zandwinningsmachines kunnen zeezoogdieren en vogels verstoren (bijv. in rustgebieden van gewone zeehonden of broed-, rust- en ruigebieden van vogels).	Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden gespecificeerd op het niveau van de goedkeuringsplannen, afhankelijk van het verwachte effect. Volgens het ontwerp van het BLANO-statusrapport voor de Duitse Noordzeewateren (ontwerp 31.07.2024) voorziet de KMS [Kaderrichtlijn mariene strategie] in maatregelen voor het duurzame gebruik van mariene hulpbronnen, waaronder een maatregel voor de milieuvriendelijke winning van niet-levende hulpbronnen zoals zand en grind (UZ4-04-UZ4-06). De bepaling in zin 6 zorgt ervoor dat de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee alleen worden gebruikt als ze verenigbaar zijn met Natura 2000 en het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee (en dus ook met het Werelderfgoed Waddenzee). Hierdoor wordt de impact op deze beschermde gebieden geminimaliseerd.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
FFH-compatibiliteit	De voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee grenzen gedeeltelijk aan het EU-vogelreservaat (DE2210-401) Nedersaksische Waddenzee en aangrenzende kustzee (VRR-nrs. 802, 803 en 806) en het FFH-gebied (DE2306-301) Nedersaksisch Nationaal Park Waddenzee (VRR-nr. 802). De voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning overlappen noch met het vogelreservaat van de EU (VSG) noch met het FFH-gebied, hoewel effecten op het VSG en het FFH-gebied niet kunnen worden uitgesloten. Zin 5 nieuw specificiert niet de technische methode voor sedimentwinning, maar beschermt de gebieden uitsluitend voor gebruik voor kustbeschermingsdoeleinden en tegen gebruik door conflicterende toepassingen. Aangezien de precieze methode voor het winnen van sedimenten nog niet bekend is (bijv. winningsdiepte, winningsduur, eenmalige of terugkerende intervallen, enz.) en de milieueffecten daarom nog niet voldoende voorspelbaar zijn, kunnen significante negatieve gevolgen voor Natura 2000 niet bij voorbaat worden uitgesloten door de aanwijzing van VRR in de kustzee. Dit geldt des te meer in combinatie met de andere bepalingen van het LROP (met name de voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee); zie hieronder) en andere activiteiten (bijv. visserij), die samen ook de significantiedrempel voor negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van cumulatieve effecten zouden kunnen overschrijden. Bijgevolg bepaalt zin 6 nieuw van de bepaling dat maatregelen overeenkomstig zin 5 nieuw verenigbaar zijn met de Natura 2000-prioriteit indien en voor zover hun toelaatbaarheid en het behoud van de samenhang van het Europese ecologische netwerk "Natura 2000" is vastgesteld in het kader van planologische of projectgerelateerde vergunningsprocedures overeenkomstig § 34, ook in samenhang met § 36 van de federale wet inzake natuurbescherming. Dit garandeert de Natura 2000-compatibiliteit van de aanwijzing in overeenstemming met zin 5 (nieuw).	De vaststelling van FFH-compatibiliteit moet in de vergunningsprocedure afdoende worden onderzocht. Wat betreft de significante effecten van de aanwijzing in verband met Natura 2000, zouden eventuele coherentie maatregelen ook daar moeten worden ontwikkeld of bepaald, aangezien technische details, bijv. over de exacte methode van zandwinning, pas in de vergunningsprocedure worden bepaald. Volgens het ontwerp van het BLANO-statusrapport voor de Duitse Noordzeewateren (ontwerp 31.07.2024) voorziet het KMS-maatregelenprogramma in maatregelen voor het duurzame gebruik van mariene hulpbronnen, waaronder een maatregel voor de milieuvriendelijke winning van niet-levende hulpbronnen zoals zand en grind (UZ4-04-UZ4-06). De bepaling in zin 6 (nieuw) zorgt ervoor dat de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee alleen worden gebruikt als ze verenigbaar zijn met Natura 2000 en het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee (en dus ook met het Werelderfgoed Waddenzee). Hierdoor wordt de verenigbaarheid met Natura 2000 van de bepaling in zin 5 (nieuw) op betrouwbare wijze vastgesteld.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde goederen Bodem, land	De zandwingebieden voor kustbeschermingsdoeleinden die zijn aangewezen als voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee, liggen buiten het sedimenttransportsysteem en dus buiten het systeem "eilanden-Waddenzee". Zandwinning in een gebied buiten de Waddenzee en de daaropvolgende introductie van dit zand in het "Waddenzee" systeem gaat het bestaande sedimenttekort in de Waddenzee tegen, dat naar verwachting zal verergeren met de verwachte zeespiegelstijging. De aanwijzing dient dus niet alleen ter bescherming van de kust en het behoud van de Oost-Friese eilanden en stranden, maar ook ter bescherming en behoud van de Waddenzee. Met betrekking tot de aanwijzing van voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee voor de winning van sedimenten uitsluitend ten behoeve van de kustbescherming, kan daarom ook op de lange termijn een positief effect worden verondersteld. Ten eerste moet echter worden aangenomen dat de verwijdering van sediment de gelaagdheid van de zeebodem permanent zal vernietigen, terwijl de natuurlijke bodemlaag op de toepassingslocatie zal worden bedekt.	Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden gespecificeerd op het niveau van de goedkeuringsplanning, afhankelijk van het verwachte effect, aangezien technische details, bijv. over het exacte type en de methode van zandwinning, pas in de goedkeuringsprocedure worden gespecificeerd. Volgens het ontwerp van het BLANO-statusrapport voor de Duitse Noordzeewateren (ontwerp 31.07.2024) voorziet het KMS-maatregelenprogramma in maatregelen voor het duurzame gebruik van mariene hulpbronnen, waaronder een maatregel voor de milieuvriendelijke winning van niet-levende hulpbronnen zoals zand en grind (UZ4-04-UZ4-06).
Beschermde goed water (oppervlakte- en grondwater)	Met uitzondering van kortstondige troebelheid tijdens zandwinning, worden er geen significante gevolgen verwacht voor het beschermde goed water.	Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden gespecificeerd op het niveau van de goedkeuringsplannen, afhankelijk van het verwachte effect.
Beschermde goederen lucht, klimaat	Geen significante effecten. In de zandwinningsfase kunnen lokale en tijdelijke effecten optreden, bijvoorbeeld door het gebruik van schepen (uitlaatgassen, fossiele brandstoffen).	Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden gespecificeerd op het niveau van de goedkeuringsplannen, afhankelijk van het verwachte effect.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed - landschap	Er worden geen significante negatieve effecten verwacht, vooral omdat de sedimentwinning slechts tijdelijk is en plaatsvindt op de zeebodem of onder het wateroppervlak. De uitvoering van de vastgelegde maatregelen zal een positief effect hebben op de kustbescherming, het behoud van de Oost-Friese eilanden en veel landschapselementen die met de kust verbonden zijn, zoals kwelders, duinen en slikken.	-
Beschermd culturele en andere materiële goederen	De aanwijzing dient de kustbescherming en dus het behoud van de bestaande gebieden en eilanden, met inbegrip van hun culturele en materiële goederen, en kan daarom ook worden verondersteld een positief effect te hebben. Een negatief effect op bodemmonumenten (archeologische vindplaatsen in de kustzee) is vooral waarschijnlijk bij de winningspunten (d.w.z. in de VRR).	Mogelijke significante gevolgen moeten worden onderzocht als onderdeel van de goedkeuringsplanning of op het niveau van de vergunningsprocedure en moeten worden vermeden of beperkt door middel van passende maatregelen (bijv. prospectie van de zeebodem voorafgaand aan de winning en het tijdig veiligstellen van vondsten en kenmerken).
Interacties tussen de beschermde goederen	Zoals hierboven beschreven, kan worden aangenomen dat de uitvoering van de bepalingen aanzienlijke negatieve effecten kan hebben naast de positieve effecten op de beschermde goederen. Naast het verstoren van de bodemstructuur kan ook verwacht worden dat het winnen en aanbrengen van zand invloed heeft op de fauna die in de bodem leeft. Bovendien wordt het gebied tijdens de fase van zandwinning en -toepassing aangetast in zijn recreatieve geschiktheid (beschermd goed - mensen) door lawaai en uitlaatgassen.	Een vermindering van de negatieve gevolgen voor de beschermde goederen vermindert dienovereenkomstig ook de interacties met het beschermde goed - mensen.
Grensoverschrijdende milieueffecten	Geen significante impact te verwachten.	-

2.2.2 Onderzoek van alternatieven

Er zijn geen waarneembare alternatieven voor de voorgestelde bepalingen, met name niet die met gunstigere milieueffecten. Het niet doorvoeren van de wijziging zou minder gunstig worden beoordeeld in termen van kustbescherming (zie hieronder).

De definitie van VRR binnen het nationaal park (en dus ook binnen de Natura 2000-gebieden en het werelderfgoed) werd ook onderzocht. Dit lijkt juridisch mogelijk in combinatie met zin 6 (nieuw) van de verordening, maar natuurlijk zou dit mogelijk hebben geleid tot aanzienlijk ernstigere beperkingen, met name voor de beschermde goederen dieren, planten en biodiversiteit; vanwege het grotere effectgebied, ook voor mensen (recreatie), bodem, water, lucht en culturele goederen.

2.2.3 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Als gevolg van klimaatverandering stijgt de zeespiegel versneld. Dit leidt niet alleen tot hogere waterstanden en daardoor een afname van het intergetijdengebied en een toename van de permanent overstroomde gebieden van de Waddenzee, maar ook tot een grotere (golf)belasting van de eilanden en de kust. De resulterende toename van de vraag naar sediment (zand) voor kustbeschermingsdoeleinden wordt gecompenseerd door een toenemend sedimenttekort in het Waddenzeesysteem en de eilanden.

Als dit sedimenttekort niet wordt gecompenseerd, zullen de Waddenzee en de eilanden onvermijdelijk kleiner worden. Het doel is om dit te voorkomen of in ieder geval te beperken, daarom is er geen alternatief voor sedimentwinning in geschikte kwaliteiten en zo dicht mogelijk bij de eilanden buiten de Waddenzee.

[...]

2.7 Ontwikkeling van structuren voor de bevoorrading van de detailhandel (2.3, bijlage 2)

De inhoud van de regeling kan worden onderverdeeld in verschillende componenten (elke keer m.b.t. nummer en zin in LROP-paragraaf 2.3):

a)	02 z.1-3	Toelichting: Verduidelijking van de specificatie met betrekking tot grootschalige detailhandelprojecten die gelegen zijn buiten stedenbouwkundig geïntegreerde locaties.
b)	03 z. 1-5 en 7 (nieuw)	Verduidelijking en concretisering van de congruentievereiste resp. Regeling over de definitie van de subfuncties voor detailhandel in basiscentra en de definitie van congruentiegebieden voor aperiodieke productassortimenten voor midden- en bovententra.
c)	04, 05 z. 1 en 3, 07 en 08	Toelichting: De bestaande regelingen hebben betrekking op het creëren van nieuwe planologische rechtssituaties, ongeacht of het gaat om de vestiging van nieuwe detailhandelzaken en/of het vastleggen van nieuwe randvoorwaarden voor bestaande bedrijven.
d)	06 z.1-2	Toelichting: Het schrappen van het benoemen van algemeen geldende locatie-voorwaarden voor grootschalige detailhandelprojecten met een niet centrumrelevant kernassortiment buiten stedenbouwkundig geïntegreerde locaties in het centrale vestigingsgebied van de centrale plaats. Concretisering: D. m. v. zin 2, toepassing van zin 1 voor elke afzonderlijke detailhandelzaak, ook in het geval van agglomeraties.
e)	09 z. 2-4 (nieuw)	Update: De regeling voor een direct verkoopcentrum van de fabrikant in de toeristische regio Lüneburg Heath wordt opnieuw geformuleerd vanwege het grootschalige detailhandelproject in Soltau-Harber, dat nu is gerealiseerd en de eerder geldende regeling heeft uitgeput.
f)	10	Nieuwe regelgeving om grootschalige detailhandelprojecten voor lokale bevoorrading (voornamelijk periodieke productassortimenten) tot 1.200 m ² verkoopoppervlakte mogelijk te maken in woongebieden buiten de centrale plaatsen.
g)	11 z.1 en 4	De regulering van grootschalige detailhandelprojecten met voornamelijk periodieke assortimenten aanvullen met de eis van een bindend regionaal detailhandelconcept dat locaties definieert die van bijzonder belang zijn voor het lokale aanbod.
h)	12	Bepaling van de wijziging en vernieuwing van grootschalige detailhandelprojecten.

2.7.1 Waarschijnlijk belangrijke milieueffecten en maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te verminderen en te compenseren
Beschermd goed mensen, inclusief menselijke gezondheid	Ad a), c) - h): Milieueffecten zijn niet herkenbaar. Ad b): De regelgeving met betrekking tot de congruentiegebieden ondersteunt de bescherming en ontwikkeling van verkeersvermijdende ruimtelijke structuren, wat resulteert in positieve milieueffecten voor mensen als een beschermd goed.	-
Beschermde goederen dieren, planten en biodiversiteit	Ad a) t/m h): Er zijn geen milieueffecten herkenbaar. Indirect resulteren positieve milieueffecten uit het veiligstellen en ontwikkelen van verkeersmijdende ruimtelijke structuren.	-
FFH-compatibiliteit²	Ad a) t/m h): Er zijn geen herkenbare milieueffecten.	-
Beschermde goederen bodem, land	Ad a) t/m e): De regelgeving versterkt het systeem van centrale plaatsen en ondersteunt de bescherming en ontwikkeling van verkeersmijdende ruimtelijke structuren. Ad f) t/m g): De regelgeving vergemakkelijkt de vestiging van nieuwe grootschalige detailhandelprojecten aan de rand van plaatsen, wat een indirect effect kan hebben op het landgebruik en de bodemafdekking. Ad h): Er zijn geen herkenbare milieueffecten.	-
Beschermd goed water (oppervlakte- en grondwater)	Ad a) t/m h): Er zijn geen herkenbare milieueffecten.	-

² Fauna-Flora-Habitat = Planten-dieren-habitat (comptabiliteit)

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te verminderen en te compenseren
Beschermde goederen lucht, klimaat	Ad a) t/m h): Er zijn geen directe milieueffecten herkenbaar. Indirect kan een vermindering van verkeersgerelateerde emissies worden verwacht door de bescherming en ontwikkeling van verkeersvermijdende ruimtelijke structuren te ondersteunen.	-
Beschermde goed landschap	Ad a) t/m h): Er zijn geen herkenbare milieueffecten.	-
Beschermde culturele en andere materiële goederen	Ad a) t/m h): Er zijn geen herkenbare milieueffecten.	-
Interacties tussen de beschermde goederen	Ad a) t/m d), f) t/m g): Verkeersmijdende structuren hebben ook een positieve invloed op de ontwikkeling van de andere beschermde goederen. Ad e) en h): Er zijn geen herkenbare milieueffecten.	-
Grensoverschrijdende milieueffecten	Ad a) t/m d), f) t/m g): De positieve milieueffecten zijn ook grensoverschrijdend te verwachten. Ad e) en h): Er zijn geen herkenbare milieueffecten.	-

2.7.2 Onderzoek van alternatieven

De regelingen versterken en ontwikkelen permanent de vlaktedekkende, goede toegankelijkheid van detailhandelvoorzieningen en -diensten. Er zijn geen herkenbare alternatieven die het bereiken van de doelstellingen combineren met positievere milieueffecten.

2.7.2 Vergelijking met de situatie bij niet-uitvoering / resultaat

Er zijn geen directe milieueffecten herkenbaar. Indirect resulteren positieve milieueffecten uit het veiligstellen en ontwikkelen van verkeersvermijdende ruimtelijke structuren.

2.23 Spoorvervoer, lokaal openbaar vervoer, fietsvervoer: verordening betreffende de op de behoeften afgestemde uitbreiding van spoorlijnen (paragraaf 4.1.2, nr. 04, zin 1 en zin 2)

In de vorige zinnen 1 en 2 worden spoorlijnen genoemd die moeten worden vrijgehouden als voorrangsgebieden voor hoofdspoorlijnen of overige spoortrajecten en die moeten worden uitgebreid om aan de vraag te voldoen. Een regeling ruimtelijke ordening die de "op behoeften gebaseerde ontwikkeling" van spoorlijnen specificeert, wordt niet langer noodzakelijk geacht omdat dit een vervoersgerelateerd criterium is. Volgens § 1, lid 1 van de federale wet op de uitbreiding van spoorweginfrastructuur wordt de uitbreiding van het federale spoorweginet uitgevoerd in overeenstemming met het plan van eisen voor federale spoorlijnen. Bovendien verklaart § 1, lid 2, de vaststelling van de eisen bindend.

In principe kan de schrapping van een specificatie die voorzag in de uitbreiding van infrastructuurfaciliteiten vanuit milieuoogpunt als positief worden beschouwd, omdat de bouw-, installatie- en exploitatiegerelateerde milieueffecten die door een uitbreiding worden veroorzaakt, worden geëlimineerd. In het geval van dit abstracte milieueffect van algemene aard dat wordt veroorzaakt door de wijziging van het LROP, kan een beschrijving van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen ter voorkoming, vermindering en compensatie van negatieve milieueffecten met betrekking tot de beschermde goederen achterwege blijven.

In het onderhavige geval heeft de schrapping van de regionale planningspecificatie voor uitbreiding in overeenstemming met de vraag betrekking op de relatief milieuvriendelijke vervoerswijze "spoor". De vermindering van de bijbehorende positieve milieueffecten, zoals de bevordering van de verschuiving van goederen- en personenvervoer naar milieuvriendelijke vervoerswijzen in Nedersaksen, wordt verminderd door de uitbreidingsmaatregelen die zijn vastgelegd in het federale plan voor de spoorweginfrastructuurbehoefte.

2.23.1 Onderzoek van alternatieven

In het alternatief, het behoud van de definitie van op behoeften gebaseerde uitbreiding, zouden de positieve milieueffecten die samenhangen met de annulering niet langer van toepassing zijn.

2.23.2 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Als de wijzigingen niet worden uitgevoerd, zijn de hierboven beschreven negatieve en positieve milieueffecten niet langer van toepassing.

2.24 Spoorvervoer, lokaal openbaar vervoer, fietsvervoer: verordening om de aantrekkelijkheid te vergroten door het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen; herzieningsmandaat (4.1.2, punt 04, zin 8)

Volgens zin 8 moet worden onderzocht of de reactivering van buiten gebruik gestelde spoorlijnen de aantrekkelijkheid van het goederen- en personenvervoer per spoor kan vergroten. Om redenen van klimaatbescherming moet de vermindering van het gemotoriseerde goederen- en personenvervoer en de verschuiving van gemotoriseerd particulier vervoer naar lokaal openbaar vervoer worden bevorderd door de aantrekkelijkheid van het spoorgebonden goederen- en lokaal personenvervoer te vergroten. In deze context is het essentieel om het aanbod van spoorweginfrastructuur te vergroten, wat kan worden bereikt door het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen naast het bouwen van nieuwe lijnen of het uitbreiden van bestaande lijnen. Het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen is bijzonder geschikt voor het vinden van landbesparende oplossingen en het minimaliseren van ingrepen in de natuur en het landschap omdat bestaande gebieden en infrastructuur kunnen worden gebruikt. Het is over het algemeen ruimtelijk beter te combineren dan de aanleg van nieuwe lijnen. Op veel plaatsen lopen niet meer gebruikte lijnen door dunbevolkte gebieden. Als ze weer in gebruik worden genomen, kunnen ze een impuls geven aan duurzame ontwikkeling en, als een op het spoor gebaseerd vervoerssysteem, de aansluiting van plattelandsgebieden op het openbaar vervoer en daarmee de maatschappelijke participatie verbeteren.

In vergelijking hiermee heeft de reactivering van niet meer gebruikte spoorlijnen een lagere impact op het milieu wat betreft bouw en voorzieningen dan de aanleg of uitbreiding van nieuwe lijnen. Het vergroten van het aanbod van spoorweginfrastructuur door het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen is daarom te verkiezen boven het aanleggen of verbeteren van nieuwe lijnen. Het reactiveren van een buiten gebruik gestelde spoorlijn kan een aanzienlijke operationele impact hebben op het milieu. Deze kunnen echter worden vermindert door het gebruik van milieu-/klimaatvriendelijke meervoudige eenheden op basis van elektriciteit, batterijen of brandstofcellen. De bouw-, installatie- en exploitatiegerelateerde milieueffecten worden echter niet veroorzaakt door de LROP-bepalingen, maar door de heropening van de spoorlijnen.

Daarom wordt hieronder geen beschrijving gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de LROP-wijziging te voorkomen, te verminderen en te compenseren.

2.24.1 Onderzoek van alternatieven

Een andere mogelijkheid zou zijn om af te zien van de vaststelling. In dat geval zou de toename van het aanbod van spoorweginfrastructuur in gevaar worden gebracht door niet meer gebruikte spoorlijnen opnieuw in gebruik te nemen in plaats van nieuwe lijnen aan te leggen of bestaande lijnen uit te breiden.

Het is ook denkbaar om dit te definiëren als een beginsel van ruimtelijke ordening. Dit zou echter minder strikt bindend zijn (open voor overweging) en zou daarom de positieve milieueffecten van de reactivering van de spoorweginfrastructuur minder waarschijnlijk maken.

2.24.2 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Als de wijzigingen niet zouden worden uitgevoerd, zou er geen verandering zijn in de toename van het aanbod van spoorweginfrastructuur door de aanleg of uitbreiding van tracé om spoorgebonden goederenvervoer en lokaal personenvervoer aantrekkelijker te maken, en zouden de hierboven beschreven negatieve en positieve milieueffecten niet langer van toepassing zijn.

2.25 Spoorvervoer, lokaal openbaar vervoer, fietsvervoer: regeling om de aantrekkelijkheid te vergroten door niet meer gebruikte spoorlijnen te reactiveren; ontwikkelingsdoelstelling (4.1.2, nummer 04, zin 9)

De deelstaat Nedersaksen en zijn drie autoriteiten op niveau van het lokaal spoorgebonden openbaar vervoer (SPNV – Schienenpersonennahverkehr) voeren reactiveringsprogramma's uit om de aantrekkelijkheid van lokaal personenvervoer per spoor te vergroten. Het vergroten van de beschikbaarheid van spoorweginfrastructuur voor spoorgebonden goederenvervoer en lokaal personenvervoer draagt bij aan een verschuiving van gemotoriseerd particulier vervoer naar lokaal openbaar vervoer. Deze toename kan worden bereikt door de reactivering van niet meer gebruikte spoorlijnen in aanvulling op de bouw of uitbreiding van lijnen.

In zin 9 wordt het dichten van gaten en het ontwikkelen van geschikte tracé of alternatieve oplossingen op niet meer gebruikte spoorlijnen die belangrijk zijn voor goederenvervoer per spoor en lokaal personenvervoer, gedefinieerd als een doelstelling voor ruimtelijke ordening. Het reactiveren of dichten van gaten door de aanleg van nieuwe trajecten van niet meer gebruikte spoorlijnen is bijzonder geschikt voor het vinden van landbesparende oplossingen en het minimaliseren van ingrepen in de natuur en het landschap omdat bestaande gebieden en infrastructuur kunnen worden gebruikt. Het is over het algemeen ruimtelijk beter verenigbaar dan de aanleg van volledig nieuwe lijnen.

Er moeten geschikte tracé worden ontwikkeld voor de lijnen "Esens - Bensersiel" en "Bruchhausen-Vilsen - Asendorf" en om gaten te dichten op de lijn "Helmstedt - Schöningen". Deze niet meer gebruikte lijnen worden genoemd in de reactiveringsprogramma's en hebben daarom een hoog reactiveringspotentieel.

2.25.1 Waarschijnlijke belangrijke milieueffecten en maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren

In de vaststelling wordt niet verwezen naar specifieke gebieden. Door het ontbreken van een verwijzing naar specifieke gebieden zijn er momenteel geen directe effecten van de verordening op de beschermde gebieden, geen interacties en geen grensoverschrijdende milieueffecten herkenbaar. Daarom moet op de volgende planningsniveaus een specifieke locatiegerelateerde beoordeling van de milieueffecten worden uitgevoerd. Positieve milieueffecten van de bepalingen voor alle beschermde gebieden kunnen voortvloeien uit het

feit dat de ontwikkeling van spoorlijnen het goederen- en passagiersvervoer via de relatief milieuvriendelijke vervoerswijze "spoor" bevordert/versterkt.

Mogelijke milieueffecten worden hieronder beschreven:

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde goederen - mensen, inclusief menselijke gezondheid	Er zijn effecten van fundamentele aard denkbaar, bijv. bouwgerelateerde trillingen, versnipperingseffecten van installaties, operationele geluidsimmissies, die een negatieve impact kunnen hebben op het beschermde goed. Afhankelijk van de specifieke plannen moeten deze aspecten op de volgende planningsniveaus meer in detail worden bekeken.	Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden geconcretiseerd op ondergeschikte planningsniveaus, afhankelijk van de geïdentificeerde effecten. Hieronder worden enkele mogelijkheden opgesomd: Het versnipperingseffect kan worden geminimaliseerd door professionele vergroening en oversteekmogelijkheden op de tracé en structuren. Geluidsemissies en trillingen kunnen worden verminderd door middel van technische apparatuur en voorzieningen.
Beschermde goederen - dieren, planten en biodiversiteit	Er zijn effecten van fundamentele aard denkbaar, bv. bouw- en installatiegerelateerd landgebruik en bodemverdichting, bouwgerelateerde trillingen of operationele immissies, die kunnen leiden tot het verlies van biotopen of de verstoring van dierenpopulaties. Afhankelijk van de specifieke plannen en lokale omstandigheden moeten deze aspecten op de volgende planningsniveaus meer in detail worden bekeken. Bijvoorbeeld, in het geval van verdichting in reeds bebouwde gebieden met een laag biologisch potentieel, zijn er geen significante negatieve milieueffecten te verwachten op het beschermde goed op een locatiespecifieke basis. Daarom moet op de volgende planningsniveaus een meer specifieke beoordeling van de milieueffecten op de locatie worden uitgevoerd.	Beperking van bouw- en installatiegerelateerd landgebruik tot een minimum; renaturisatie van tijdelijk bouwgerelateerd landgebruik. Het versnipperingseffect kan geminimaliseerd worden door professionele vergroening en oversteekmogelijkheden langs de tracé en kunstwerken. Geluidsemissies en trillingen kunnen worden geminimaliseerd door middel van technische voorzieningen.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
FFH-compatibiliteit	Door het ontbreken van een verwijzing naar specifieke gebieden zijn er momenteel geen directe effecten van de regeling op Natura 2000 herkenbaar. Als op latere planningsniveaus voldoende ruimtelijk specifieke specificaties worden gemaakt en een significant effect op Natura 2000-gebieden niet kan worden uitgesloten, is op latere planningsniveaus een individuele gebiedsbeoordeling vereist.	Indien nodig moeten maatregelen op lagere planningsniveaus worden gespecificeerd om de verenigbaarheid met de Habitatrichtlijn (FFH) te garanderen, afhankelijk van de geïdentificeerde effecten.
Beschermde goederen - bodem, land	Er zijn effecten van fundamentele aard denkbaar, bv. installatiegebonden landverbruik, bodemafdekking of constructiegebonden bodemverdichting, die kunnen leiden tot aantasting van het beschermde goed. Deze aspecten moeten meer in detail worden bekeken op de volgende planningsniveaus, afhankelijk van de specifieke plannen en lokale omstandigheden.	Bodemafdekking kan worden gecompenseerd door maatregelen om de bodemafdekking ongedaan te maken. Tijdelijke bodemverdichting kan worden vermeden door technische voorzorgsmaatregelen te nemen.
Beschermde goed - water (oppervlakte- en grondwater)	Er zijn effecten van fundamentele aard denkbaar, bijv. bodemverdichting en de daarmee gepaard gaande vermindering van de grondwataanvulling of vermindering van de infiltratiegebieden/retentiegebieden voor neerslagwater, die kunnen leiden tot aantasting van het beschermde goed. Deze aspecten moeten op latere planningsniveaus meer in detail worden bekeken, afhankelijk van de specifieke plannen en lokale omstandigheden.	Bodemafdekking kan worden gecompenseerd door maatregelen om de bodemafdekking ongedaan te maken. Tijdelijke bodemverdichting kan worden vermeden door technische voorzorgsmaatregelen te nemen.
Beschermde goederen - lucht, klimaat	Effecten van fundamentele aard, zoals de negatieve invloed van overbouw op het microklimaat of de positieve invloed van het beschermde goed door het bevorderen van de verschuiving van goederen- en personenvervoer naar milieuvriendelijke vervoerswijzen via de ontwikkeling van spoorlijnen, zijn denkbaar. Deze aspecten moeten op latere planningsniveaus meer in detail worden bekeken.	-

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed - landschap	Er kan van worden uitgegaan dat de toekomstige spoorlijnen voornamelijk gepland zijn op voormalige, niet meer gebruikte baanvakken, d.w.z. in gebieden die sterk worden gekenmerkt door antropogene factoren, en niet in bijna-natuurlijke landschappen. Het is daarom te verwachten dat de bestaande impact (bijvoorbeeld door versnippering) op het landschap als beschermd goed zal toenemen. Deze aspecten moeten op latere planningsniveaus nader worden bekeken.	Het versnipperingseffect kan worden geminimaliseerd door de tracé en structuren professioneel te vergroenen.
Beschermd culturele en andere materiële goederen	De ontwikkeling, realisatie en daaropvolgende exploitatie van de spoorlijnen kunnen installatie- en exploitatiegerelateerde milieueffecten veroorzaken op de beschermde goederen (bijv. op de bescherming van de omgeving van culturele en andere materiële goederen). Bouwgerelateerde effecten kunnen optreden op grondmonumenten. Het optreden van deze mogelijke milieueffecten is onderworpen aan een locatiespecifieke milieueffectbeoordeling.	Er zijn mogelijkheden om negatieve milieueffecten te vermijden of te minimaliseren door het exacte tracé te kiezen op de volgende planningsniveaus. Als er archeologische monumenten worden ontdekt, moet dit worden afgehandeld in overeenstemming met de wetgeving inzake monumentenzorg.
Interacties tussen de beschermde goederen	Interacties zijn hierboven al beschreven voor individuele beschermde goederen: elke nieuwe bodemverdichting of het vermijden ervan tijdens de realisatie van een spoorlijn heeft bijvoorbeeld niet alleen gevolgen voor het beschermde goed bodem, maar ook voor andere beschermde goederen zoals planten, dieren, biodiversiteit, lucht, klimaat en landschap. De ontwikkeling van spoorlijnen bevordert/versterkt het goederen- en personenvervoer op de relatief milieuvriendelijke vervoerswijze "spoor". De bijbehorende positieve milieueffecten leiden ook tot interacties tussen de beschermde goederen.	-

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Grensoverschrijdende milieueffecten	Hoewel de ontwikkeling van spoorlijnen in het gebied van de deelstaatsgrens niet is gepland, zou dit het internationale goederen- en personenvervoer via de milieuvriendelijke vervoerswijze "spoor" kunnen bevorderen/versterken. De bijbehorende positieve milieueffecten hebben een grensoverschrijdend effect, maar kunnen niet direct worden gekwantificeerd in relatie tot de regeling.	-

2.25.2 Onderzoek van alternatieven

Als alternatief zou de enige denkbare optie zijn om af te zien van de regeling. In dat geval zouden het dichtn van gaten en de ontwikkeling van geschikte tracé of alternatieve oplossingen op niet meer gebruikte spoorlijnen die belangrijk zijn voor goederenvervoer per spoor en lokaal personenvervoer en de bijbehorende positieve milieueffecten, zoals de bevordering van de verschuiving van goederen- en personenvervoer naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, in Nedersaksen in gevaar komen.

2.25.3 Vergelijking met de situatie in het geval van niet-uitvoering / resultaat

Als van de regeling wordt afgezien, zijn de hierboven beschreven negatieve en positieve milieueffecten niet langer van toepassing.

2.26 Spoorvervoer, plaatselijk openbaar vervoer van personen, fietsvervoer: regeling om de aantrekkelijkheid te vergroten door buiten gebruik gestelde spoorlijnen weer in gebruik te nemen; vrijwaren als voorrangsgebieden Overig spoortraject (paragraaf 4.1.2, punt 04, zinnen 10 en 11, bijlage 2)

De deelstaat Nedersaksen en zijn drie SPNV-autoriteiten voeren reactiveringsprogramma's uit om de aantrekkelijkheid van lokaal personenvervoer per spoor (SPNV) te vergroten. Het belangrijkste doel van dit programma is om de beschikbaarheid van spoorweginfrastructuur te vergroten, wat kan worden bereikt door niet meer gebruikte spoorlijnen te reactiveren naast het bouwen van nieuwe lijnen of het uitbreiden van bestaande lijnen. Het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen is bijzonder geschikt voor het vinden van landbesparende oplossingen en het minimaliseren van ingrepen in de natuur en het landschap omdat bestaande gebieden en infrastructuur kunnen worden gebruikt. Het is over het algemeen ruimtelijk beter te combineren

dan de aanleg van nieuwe lijnen. Op veel plaatsen lopen niet meer gebruikte lijnen door dunbevolkte gebieden. Als ze weer in gebruik worden genomen, kunnen ze een impuls geven aan duurzame ontwikkeling en, als een op het spoor gebaseerd vervoerssysteem, de aansluiting van plattelandsgebieden op het openbaar vervoer en daarmee de maatschappelijke participatie verbeteren.

De niet meer gebruikte lijnen die in de reactiveringsprogramma's worden genoemd, hebben een hoog reactiveringspotentieel en moeten worden aangewezen als voorrangsgebieden Overig spoortraject vanwege hun belang voor de deelstaat.

De opdracht om ze te beschermen tegen conflicterende ruimtelijk significante functies of gebruiksvormen die niet verenigbaar zijn met het voorrangsgebied Overig spoortraject blijkt al uit zin 2. Zin 11 dient alleen om dit te verduidelijken.

De nieuwe voorrangsgebieden Overig spoortraject gedefinieerd in bijlage 2 (cartografische weergave) zijn baanvakken van bestaande spoorlijnen die voorheen niet waren gedefinieerd als voorrangsgebieden Overig spoortraject, hoewel ze deel uitmaken van het spoorwegnet. Hieronder vallen ook baanvakken die gebruikt worden als museumspoorlijn, op voorwaarde dat ze normaalspoor zijn en ten minste één verbinding hebben met de rest van het spoorwegnet. Als onderdeel van het spoorwegnet kunnen de nieuw gedefinieerde lijnen een feeder- en/of netwerkfunctie vervullen; hun ruimtelijke bescherming is daarom gerechtvaardigd. Ze worden geclassificeerd als aftakkingen volgens de criteria van de spoorwegbouw- en exploitatieregelgeving (Eisenbahnbau- und Betriebsordnung - EBO).

De volgende voorrangsgebieden Overig spoortraject zullen opnieuw worden gedefinieerd in afdelingen over de volgende spoorlijnen [met de lijnnummers]:

- Nordenham-Friedrich-August Hütte - Nordenham-Blexen [1503]
- Westerstede - Ocholt [1534]
- Salzhemmendorf - Voldagsen [9181]
- Salzgitter-Hallendorf - Salzgitter-Hütte-Süd [9190; 9198]
- Derneburg - Bockenem [1823]
- Salzgitter-Lebenstedt - Salzgitter-Fredenberg [1923]
- Brunswijk RAUA - Harvesse [1722]

In vergelijking hiermee heeft de reactivering van niet meer gebruikte spoorlijnen een lagere impact op het milieu wat betreft bouw en voorzieningen dan de aanleg of uitbreiding van nieuwe lijnen. Het vergroten van het aanbod van spoorweginfrastructuur door het reactiveren van niet meer gebruikte spoorlijnen is daarom te verkiezen boven het aanleggen of verbeteren van nieuwe lijnen. Het reactiveren van een buiten gebruik gestelde spoorlijn kan een aanzienlijke operationele impact hebben op het milieu. Deze kunnen echter tot een minimum worden beperkt door gebruik te maken van milieu-/klimaatvriendelijke meervoudige eenheden op basis van elektriciteit, batterijen of brandstofcellen. Deze bouw-, installatie- en exploitatiegerelateerde milieueffecten worden echter niet veroorzaakt door de LROP-bepalingen, maar door het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijnen (realisatie van een reactivering). Zij vallen dus niet onder de verantwoordelijkheid van het LROP.

In bijlage 2 worden in totaal 7 niet meer gebruikte baanvakken aangewezen als nieuwe voorrangsgebieden Overig spoortraject (VRsE – Vorranggebiete sonstige Eisenbahnstrecke). De bovengenoemde nieuwe voorrangsgebieden zijn gedefinieerd voor bestaande spoorlijnen op bestaande baanlichamen met bestaande milieueffecten (bijv. fragmentatie-effecten, bodemafdekking). De aanwijzing als VRsE leidt niet tot een toename of afname van deze effecten. Daarom wordt hieronder geen beschrijving gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de wijziging van het LROP te voorkomen, te verminderen en te compenseren.

2.26.1 Onderzoek van alternatieven

Als alternatief zou de enige denkbare optie zijn om af te zien van de regeling en het bovengenoemde tracé in bijlage 2 aan te wijzen als VRsE. In dat geval zou de vermindering van de bouw- en installatiegerelateerde milieueffecten die zouden voortvloeien uit de reactivering van buiten gebruik gestelde spoorlijnen in vergelijking met de aanleg van nieuwe of verbeterde lijnen, in gevaar komen.

2.26.2 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Als van de regeling wordt afgezien, zijn de hierboven beschreven negatieve en positieve milieueffecten niet langer van toepassing.

2.27 Spoorvervoer, lokaal openbaar vervoer van personen, fietsvervoer: Regeling inzake voorrangsgebieden Hoofdspoorlijn en Overig spoortraject, klimaatneutraal rijden (4.1.2, nummer 06, zin 2)

In de vorige zin 2 werden spoorlijnen genoemd waarop de voorwaarden voor elektrificatie (bijv.: voldoende afmetingen voor kruisende brugconstructies) zijn gecreëerd en waarmee rekening moet worden gehouden bij alle plannings (bijv. bij de planning van kruisende vervoerstracé) en maatregelen.

Dit regionale planningsprincipe zou nu niet alleen moeten gelden voor de elektrificatie van trajecten, maar ook voor andere opties voor klimaatneutraal reizen op spoorwegtrajecten. De reden hiervoor is dat het gebruik van klimaatneutrale alternatieven voor elektrische treinstellen is gepland op niet-geëlektrificeerde routenetwerken die worden beheerd door twee regionale SPNV-autoriteiten (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Regionalverband Grossraum Braunschweig). Voor het gebruik van deze op batterijen of brandstofcellen gebaseerde treinstellen op niet-geëlektrificeerde trajecten kunnen ruimtelijke planning en maatregelen nodig zijn.

Naast elektrische treinen met meerdere eenheden (op geëlektrificeerde lijnen) is klimaatneutraal reizen momenteel ook mogelijk met elektrische treinen met meerdere eenheden op batterijen en treinen met brandstofcellen op waterstof.

2.27.1 Waarschijnlijke belangrijke milieueffecten en maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren

De specificatie noemt geen specifiek tracé waarop klimaatneutraal rijden moet worden toegepast en verwijst niet naar specifieke bouwmaatregelen en gebieden. Door het ontbreken van een verwijzing naar specifieke gebieden is het momenteel niet mogelijk om eventuele directe locatiegebonden effecten van de regeling op de beschermde goederen, interacties en grensoverschrijdende milieueffecten te beschrijven. Een specifieke locatiegebonden beoordeling van de milieueffecten moet worden uitgevoerd op de lagere planningsniveaus.

Daarom worden in de volgende tabel alleen mogelijke milieueffecten met betrekking tot beschermde goederen beschreven.

Het positieve milieueffect van de bepalingen kan voortvloeien uit het feit dat het gebruik van klimaatvriendelijke treinstellen de relatieve milieuvriendelijkheid van het spoor als vervoerswijze verhoogt - vooral als de elektrische aandrijfenergie of de waterstof voor de brandstofcellen afkomstig is van hernieuwbare energieopwekking.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde goederen - mensen, inclusief menselijke gezondheid	Gevolgen van fundamentele aard zijn denkbaar, bijvoorbeeld negatieve milieueffecten als gevolg van verhoogde fragmentatie-effecten (elektriciteitsmasten, hoogspanningsleidingen, hogere kruisingsstructuren). Daarentegen kan worden verwacht dat het gebruik van elektrische, batterij- of brandstofcelgebaseerde treinstellen een positief milieueffect zal hebben door het vermijden van vervuilende emissies.	Het versnipperingseffect kan worden geminimaliseerd door de tracé en structuren professioneel te vergroenen.
Beschermde goederen - dieren, planten en biodiversiteit	Er zijn effecten van fundamentele aard denkbaar, bijvoorbeeld negatieve milieueffecten als gevolg van selectieve, bouw- en installatiegerelateerde landontbering. Daarentegen zal het gebruik van elektrische, batterij- of brandstofcelgebaseerde meervoudige eenheden naar verwachting een positief milieueffect hebben door het vermijden van vervuilende emissies.	Beperking van bouw- en installatiegerelateerd landgebruik tot een minimum; renaturisatie van tijdelijk bouwgerelateerd landgebruik.
FFH-compatibiliteit	Door het gebrek aan lokale relevantie van de bouwmaatregelen voor de omschakeling van treinstellen op elektrische energie, energie uit batterijen of brandstofcellen op bestaande spoorlijnen, zijn er momenteel geen directe effecten van de regeling op Natura 2000 herkenbaar. Als er op latere planningsniveaus voldoende specifieke ruimtelijke specificaties worden gemaakt en de mogelijkheid van significante aantasting van Natura 2000-gebieden niet kan worden uitgesloten, is een beoordeling per locatie vereist.	Indien nodig moeten maatregelen om de verenigbaarheid met de Habitatrichtlijn te garanderen op lagere planningsniveaus worden gespecificeerd, afhankelijk van de geïdentificeerde effecten.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde goederen - bodem, land	Er zijn effecten van fundamentele aard denkbaar, bijvoorbeeld negatieve milieueffecten door plaatselijke, bouw- en installatiegerelateerde bodemafdekking of bodemverdichting. Het gebruik van elektrische, door batterijen of brandstofcellen aangedreven treinstellen zal daarentegen naar verwachting een positief effect hebben op het milieu doordat operationele verontreinigende stoffen op de spoorlijnen worden vermeden.	Bodemafdekking kan worden gecompenseerd door maatregelen om de bodemafdekking ongedaan te maken. Tijdelijke bodemverdichting kan worden vermeden door technische voorzorgsmaatregelen te nemen.
Beschermde goed water (oppervlakte- en grondwater)	Effecten van fundamentele aard zijn denkbaar, bijvoorbeeld negatieve milieueffecten (zoals een vermindering van de aanvulling van het grondwater) als gevolg van plaatselijke, bouw- en installatiegerelateerde oppervlakteafdekking of bodemverdichting. Daarentegen zal het gebruik van elektrische, door batterijen of brandstofcellen aangedreven treinstellen naar verwachting een positief effect hebben op het milieu doordat operationele verontreinigende stoffen op de spoorlijnen worden vermeden.	Bodemafdekking kan worden gecompenseerd door maatregelen om de bodemafdekking ongedaan te maken. Tijdelijke bodemverdichting kan worden vermeden door technische voorzorgsmaatregelen te nemen.
Beschermde goederen - lucht, klimaat	Het gebruik van elektrische, batterij- of brandstofcel-aangedreven treinstellen kan een positieve invloed hebben op het milieu van de beschermde bron door operationele uitstoot van vervuilende stoffen te vermijden - vooral als de aandrijfenergie afkomstig is van hernieuwbare energieopwekking.	-
Beschermde goed - landschap	Negatieve milieueffecten op het beschermde goed zijn mogelijk door een toename van het fragmentatie-effect op de bestaande spoorlijnen (hoogspanningsmast, elektriciteitsleiding, hogere overwegconstructies). Er kunnen op dit moment echter geen directe effecten worden gekwantificeerd omdat de bouwmaatregelen voor elektrificatie op bestaande spoorlijnen niet lokaal relevant zijn.	Het versnipperingseffect kan worden geminimaliseerd door de tracé en structuren professioneel te vergroenen.
Beschermde culturele en andere materiële goederen	Bij archeologische monumenten kunnen bouwgerelateerde effecten optreden. De beoordeling van deze mogelijke milieueffecten is voorbehouden aan een locatiespecifieke milieueffectbeoordeling.	Als er archeologische monumenten worden ontdekt, dient te werk worden gegaan in overeenstemming met de wetgeving op de bescherming van monumenten.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Interacties tussen de beschermde goederen	Interacties zijn hierboven al beschreven voor afzonderlijke beschermde goederen: elke nieuwe bodemverdichting of het vermijden ervan tijdens de omschakelingsmaatregelen voor klimaatneutraal rijden op spoorlijnen heeft bijvoorbeeld niet alleen gevolgen voor het beschermd goed bodem, maar ook voor andere beschermde goederen zoals planten, dieren, biodiversiteit, lucht, klimaat en landschap. Overschakelen op elektrische, batterij- of brandstofcel-aangedreven treinstellen leidt tot het vermijden van operationele vervuilende emissies. Deze positieve milieu-impact leidt ook tot (positieve) interacties tussen de beschermde goederen.	-
Grensoverschrijdende milieueffecten	De positieve milieueffecten op lucht en klimaat die gepaard gaan met de omschakeling van treinstellen op elektriciteit, batterijen of brandstofcellen hebben een grensoverschrijdend effect, maar kunnen niet rechtstreeks worden gekwantificeerd in verband met de regeling.	-

2.27.2 Onderzoek van alternatieven

Als alternatief zou de enige denkbare optie zijn om af te zien van de regeling. In dat geval zouden het regionale planningsprincipe van klimaatneutraal rijden op het spoor en de bijbehorende positieve milieueffecten, zoals de bevordering van het vermijden van operationele verontreinigende emissies op spoorlijnen in Nedersaksen, in gevaar komen.

2.27.3 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Als van de regeling wordt afgezien, zijn de hierboven beschreven negatieve en positieve milieueffecten niet langer van toepassing.

2.28 Spoorvervoer, lokaal openbaar vervoer van personen, fietsvervoer: verordening over het bestaande mandaat voor fietsen (4.1.2, punt 09, zin 2)

De vorige zin 2 "De nationaal belangrijke fietsroutes moeten worden behouden en ontwikkeld" werd niet herkend als een mandaat voor actie gericht aan de regionale planningsautoriteiten. Dit werd pas duidelijk met behulp van de bijbehorende redenering. Om deze reden zijn de woorden "in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's" opgenomen in de zin om het mandaat voor actie en de geadresseerde te verduidelijken. Om duidelijk te maken dat het om een mandaat gaat, is zin 2 ook cursief weergegeven. Uit § 7, lid 1, zin 4 ROG volgt dat planningsmandaten in de zin van § 4, lid 1 NROG anders moeten worden aangeduid dan doelstellingen (vetgedrukt) en principes (dunedrukt).

De toevoeging van de cursief gedrukte woorden en de spelling van de definitie dienen ter verduidelijking en hebben geen significante gevolgen voor het milieu.

In de motivering bij zin 2 staat dat in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's (RROP – Regionale Raumordnungsprogramme) specificaties moeten worden opgenomen voor de permanente instandhouding en ontwikkeling van het netwerk van toeristische fietspaden. Deze motivering wordt aangevuld omdat het mandaat voor regionale planning nu ook betrekking moet hebben op fietsroutes van het Duitse fietsnetwerk (D-Netz) die door Nedersaksen lopen. Door de toevoeging aan de toelichting wordt het toepassingsgebied van de fietsroutes van nationaal belang die in het RROP moeten worden veiliggesteld, uitgebreid.

Fietsen

- is mobiliteit zonder schadelijke broeikasgassen en daarom goed voor de bescherming van het klimaat,
- is geluidsarm, d.w.z. het vermindert verkeerslawaaï (bij het overstappen van auto, bus of trein op de fiets),
- ruimtebesparend is, d.w.z. dat er per kilometer transportroute minder land wordt gebruikt dan voor weg- en spoorvervoer, zodat het veiligstellen van fietsroutes in termen van ruimtelijke ordening als positief kan worden beschouwd vanuit milieuoogpunt.

In de specificatie en de motivering wordt niet verwezen naar specifieke routes. Een specifieke trajectgerelateerde beoordeling van de milieueffecten kan alleen op dit planningsniveau (ondergeschikt aan het LROP) worden uitgevoerd in het geval van een aanwijzing in het RROP.

Daarom wordt hieronder geen beschrijving gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de LROP-wijziging te voorkomen, te verminderen en te compenseren.

2.28.1 Onderzoek van alternatieven

Alternatief zou de enige denkbare optie zijn om af te zien van de toevoeging aan de redenering. In dat geval zou de ruimtelijke bescherming van fietsroutes van het D-netwerk in het RROP en de daarmee samenhangende positieve milieueffecten die fietsen met zich meebrengt, in gevaar komen.

2.28.2 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Als van de regeling wordt afgezien, zijn de hierboven beschreven milieueffecten niet langer van toepassing.

2.29 Spoorvervoer, lokaal openbaar vervoer van personen, fietsvervoer: regeling over het aanvullend actiemandaat voor fietsvervoer (paragraaf 4.1.2, punt 09, zin 3)

Het actiemandaat om in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's bepalingen op te nemen over de fietsroutes van nationaal belang blijkt al uit zin 2.

Volgens zin 3 moeten extra fietspaden met een bovenlokale betekenis worden vastgelegd in de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's (RROP), idealiter door middel van een cartografische aanduiding. Een fietspad vervult een bovenlokale functie als het bovenlokale (d.w.z. niet alleen lokale) verbindingen voor fietsverkeer mogelijk maakt.

Vooraf in het geval van snelle fietsverbindingen en zelfstandige fietspaden in overeenstemming met § 3, lid 3 van de Nedersaksische wegenwet (Niedersächsisches Strassengesetz - NStrG), is het raadzaam om ervoor te zorgen dat fietspaden van ten minste regionaal belang worden beschermd door ruimtelijke ordening.

Volgens § 3, lid 2 NStrG omvatten openbare wegen ook fietspaden die met de weg in kwestie verbonden zijn en er in wezen parallel aan lopen. Deze fietspaden worden in het RROP ruimtelijk samengevoegd met de parallel lopende weg. Zelfstandige fietspaden (in overeenstemming met § 3, lid 3 NStrG) die van de openbare weg aflopen en een bovenlokale functie vervullen, vereisen daarentegen een eigen ruimtelijke bescherming.

De cursief gedrukte tekst van de specificatie is bedoeld ter verduidelijking en heeft geen significante gevolgen voor het milieu.

Fietsen

- is mobiliteit zonder schadelijke broeikasgassen en daarom goed voor de bescherming van het klimaat,
- is geluidsarm, wat betekent dat het verkeerslawaaï vermindert,
- ruimtebesparend is, d.w.z. dat er per kilometer transportroute minder land wordt gebruikt dan voor weg- en spoorvervoer, zodat het veiligstellen van fietsroutes in termen van ruimtelijke ordening als positief kan worden beschouwd vanuit milieuoogpunt.

De aanwijzing verwijst niet naar specifieke routes en heeft op zichzelf geen belangrijke milieueffecten. In het geval van een aanwijzing in het RROP kan een specifieke routegerelateerde beoordeling van de milieueffecten alleen op dit planningsniveau (ondergeschikt aan het LROP) worden uitgevoerd.

Daarom wordt hieronder geen beschrijving m.b.t. beschermde goederen gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de LROP-wijziging te voorkomen, te verminderen en te compenseren.

2.29.1 Onderzoek van alternatieven

Alternatief zou de enige denkbare optie zijn om af te zien van de regeling (mandaat voor regionale planning). In dat geval zou de ruimtelijke borging van snelle fietsverbindingen en zelfstandige fietspaden in het bijzonder in het RROP en de daarmee gepaard gaande positieve milieueffecten die fietsen met zich meebrengt, in gevaar komen.

2.29.2 Vergelijking met de situatie bij niet-uitvoering / resultaat

Als van de regeling wordt afgezien, zijn de hierboven beschreven milieueffecten niet langer van toepassing.

2.30 Wegverkeer: wijziging van de verordening inzake voorrangsgebieden langs snelwegen (paragraaf 4.1.3, punt 01, zin 1)

In de vorige zin 1 werd verwezen naar het Europees vervoersnetwerk. Er wordt nu verduidelijkt dat het Europese vervoersnetwerk het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T (Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet)) is. Bovendien wordt verduidelijkt dat de voorrangsgebieden alleen worden gedefinieerd voor geplande snelwegen, die in Nedersaksen lopen, in het plan van eisen voor federale hoofdwegen met een afgeronde planning en het bestaande snelwegennet. Bij opname in het plan van eisen moet de planning worden gecategoriseerd als voldoende aan de eisen. In de bijbehorende toelichting wordt uitgelegd wanneer de planning is afgerond. Een plan wordt geacht te zijn afgerond wanneer een van de volgende drie planningsfasen is bereikt: "goedkeuring van de deelstaatsplanning", "voltooide tracébeplanning" of "definitief besluit tot goedkeuring van de planning".

De wijzigingen in zin 1 dienen alleen om te verduidelijken wat de bedoeling is. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor het milieu. Daarom wordt geen beschrijving m.b.t. de beschermde goederen gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de LROP-wijziging te voorkomen, te verminderen en te compenseren, noch van de alternatieve beoordeling en de vergelijking met de situatie als de wijziging niet zou worden uitgevoerd.

[...]

2.32 Wegvervoer: nieuwe definitie van zin 3 in paragraaf 4.1.3, punt 01 (paragraaf 4.1.3, punt 01, zin 3)

De "op de behoeften afgestemde uitbreiding van de B 72, B 213 en B 402" waarnaar wordt verwezen in de derde zin van punt 01 is overbodig omdat de tweede zin van punt 02 (nieuw) alle geplande federale hoofdwegen in het Federaal Plan van Eisen voor de Wegen vermeldt, met inbegrip van de hier vermelde federale hoofdwegen. De uitbreiding van deze federale hoofdwegen maakt deel uit van het plan van eisen voor 2016, en daarom kan de vorige zin 3 in nummer 01 worden geschrapt.

Om redactionele redenen is het vorige laatste deel van de zin in punt 01, zin 1, waarin staat dat de in zin 1 genoemde snelwegen moeten worden gewaarborgd als voorrangsgebieden Snelweg in bijlage 2 (cartografische weergave van het LROP), in de gewijzigde versie opnieuw gedefinieerd als een aparte zin 3. In de bijbehorende toelichting wordt verduidelijkt welke bestaande en geplande snelwegen en welke gegevens worden gebruikt voor het aanwijzen van voorrangsgebieden en de bijbehorende routes in bijlage 2 (cartografische weergave van het LROP). Verder wordt in de toelichting verduidelijkt dat de LROP-definities van de voorrangsgebieden Snelweg als verenigbaar met de eisen van hoogwaterbescherming kunnen worden beschouwd, omdat bij de aanleg van de snelwegen die van groot openbaar belang zijn al is gecontroleerd of ze verenigbaar zijn met de eisen van hoogwaterbescherming.

De wijziging van zin 3 in punt 01 is daarom een redactionele wijziging en tegelijkertijd een verduidelijking. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor het milieu. Daarom wordt geen beschrijving m.b.t. beschermde goederen gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de LROP-wijziging te voorkomen, te verminderen en te compenseren, noch van de alternatieve beoordeling en de vergelijking met de situatie als de wijziging niet zou worden uitgevoerd.

2.33 Wegverkeer: Wijzigingen in de cartografische weergave van voorrangsgebieden langs snelwegen (bijlage 2)

Uit de superpositie van het verloop van de voorrangsgebieden Snelweg met de invoergegevens (bestaande en planningsgegevens op GIS-basis) van de Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr [nu Autobahn GmbH] is gebleken dat er voor sommige kleinschalige voorrangsgebieddefinities van het momenteel geldende LROP geen snelwegenplannen of snelwegen met afgeronde planning bestaan. Het voorrangsgebied Snelweg in deze gebieden moet daarom worden geschrapt. Het gaat om de volgende geplande of bestaande delen van federale autowegen:

- B 210 - ten zuiden van Emden in het gebied van de geplande verlegging van de Bundesautobahn [federale snelweg] B 210
[Sinds 2012 is er een niet voor beroep vatbaar planologisch goedkeuringsbesluit van kracht voor het federale wegenplan "Verplaatsing van de B 210 ten zuiden van Emden".]
- B 402 (E 233) - bij Meppen in het gebied van de snelweg A 31 tot de grens tussen Nedersaksen en Nederland
[De B 402 maakt deel uit van het bestaande federale wegennet; het heeft vier banen in dit deel en heeft dus al een snelwegachtige ontwikkelingsstandaard],
- B 27 - bij Göttingen vanaf de snelweg A 7 naar Göttingen (Im Rinschenrott)
[De B 27 maakt deel uit van het bestaande federale wegennet; het heeft vier banen in dit deel en heeft dus al een snelwegachtige bouwstandaard].

Het schrappen van de grafisch weergegeven voorrangsgebieden Snelweg in het gebied van de bovengenoemde federale wegvakken betekent dat de negatieve milieueffecten veroorzaakt door de vorige aanwijzing niet langer worden veroorzaakt door het LROP, wat kan worden gezien als een positief milieueffect t.o.v. alle beschermde goederen.

Bovendien bleek uit de overlay met de invoergegevens van de vakinstantie dat enkele kleinschalige voorrangsgebieden op bestaande snelwegtrajecten, die vanaf 2024 onder het verkeer vallen, ontbreken. Dit zijn de volgende snelwegtrajecten:

- A 36 - Nordharz-splitsing naar de grens van Nedersaksen/Saksen-Anhalt,

- A 36 - knooppunt Nordharz tot knooppunt Bad Harzburg,
- A 391 - Knooppunt Braunschweig-Nord naar Braunschweig-Wenden,
- A 392 - Knooppunt Braunschweig-Olper naar Braunschweig-Watenbüttel-Ost.

Overeenkomstig LROP 4.1.3, nr. 01, zin 1, omvat het landschap van de voorrangsgebieden ook het huidige bestaande snelwegennet. Daarom zijn de voorrangsgebieden voor de bovengenoemde snelwegtrajecten in bijlage 2 opnieuw gedefinieerd.

De nieuwe aanduiding is van toepassing op bestaande snelwegen met bestaande milieueffecten (bijv. versnipperingseffecten, geluidsemissies) omdat ze al in gebruik zijn. Deze milieueffecten vallen niet onder de verantwoordelijkheid van het LROP. De aanwijzing als voorrangsgebied Snelweg leidt niet tot een toename of afname van deze effecten. Daarom wordt geen beschrijving gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de wijziging van het LROP te voorkomen, te verminderen en te compenseren.

2.33.1 Onderzoek van alternatieven

Als alternatief zou de enige denkbare optie zijn om af te zien van de schrapping van de voorrangsgebieden Snelweg (Vorranggebiete Autobahn - VR AB) in het gebied van de bovengenoemde federale weggedeelten of om de VR AB opnieuw te definiëren op autosnelwegen die nu onder het verkeer vallen. In dit geval zou de verduidelijking van de definitie van voorrangsgebieden Snelweg en het onderliggende concept in gevaar komen. Het concept bepaalt dat bestaande snelwegen moeten worden gewaarborgd als VR AB en geplande of bestaande federale wegen moeten worden gewaarborgd als voorrangsgebieden Hoofdweg of voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig).

Zelfs zonder de herdefinitie van VR AB voor bestaande snelwegen, zouden de bestaande milieueffecten veroorzaakt door de snelwegen die nu in gebruik zijn, niet veranderen.

2.33.2 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Als de wijzigingen niet worden uitgevoerd, verandert er niets aan de milieueffecten van de aanwijzing van het voorrangsgebied ten zuiden van Emden en de federale hoofdwegen met bestaand verkeer.

2.34 Wegvervoer: nieuwe definitie van zin 1 in paragraaf 4.1.3, punt 02 (paragraaf 4.1.3, punt 02, zin 1)

De op de behoeften afgestemde uitbreiding van andere hoofdwegen van supraregionaal belang die voorheen in punt 02, zin 1 werd gespecificeerd, is niet langer van toepassing met de nieuwe bepaling in paragraaf 02, zin 1. De nieuwe bepaling verduidelijkt dat een efficiënt federaal hoofdwegennet dat het autosnelwegennet aanvult, vereist is voor de ontwikkeling van de subregio's van de deelstaat. Hiertoe wordt naast het bestaande federale autosnelwegennet ook rekening gehouden met de federale autosnelwegen die door Nedersaksen lopen en waarvoor een afgeronde planning bestaat in het plan van eisen 2016 voor federale hoofdwegen overeenkomstig de wet op de uitbreiding van federale hoofdwegen (Fernstrassenausbaugesetz - FStrAbG). Na opname in het plan van eisen wordt de vaststelling

van eisen bindend verklaard. In de redenering bij de LROP-verordening staat wanneer de planning is afgerond. De planning wordt als afgerond beschouwd wanneer een van de volgende drie planningsfasen is bereikt: "planologische deelstaatbepaling", "afgeronde tracébepaling" of "onbetwistbaar besluit tot goedkeuring van de planning".

De wijziging van zin 1 in paragraaf 02 is daarom een redactionele wijziging en tegelijkertijd een verduidelijking van wat de bedoeling was. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor het milieu.

Daarom wordt geen beschrijving m.b.t. de beschermde goederen gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de LROP-wijziging te voorkomen, te verminderen en te compenseren, noch van de alternatieve beoordeling en de vergelijking met de situatie als de wijziging niet zou worden uitgevoerd.

2.35 Wegverkeer: Regeling voorrangsgebieden **Hoofdweg en voorrangsgebieden Hoofdweg** **(grootschalig) (paragraaf 4.1.3, nr. 02, zin 2)**

De definitie van voorrangsgebieden Hoofdweg waarnaar eerder werd verwezen in de tweede zin van nummer 02 is niet langer van toepassing met de nieuwe bepaling in de tweede zin van nummer 02.

In de eerdere specificatie staat dat de andere hoofdwegen van supra-regionaal belang die in zin 1 worden genoemd, moeten worden beschermd als voorrangsgebieden Hoofdweg in bijlage 2 (cartografische weergave van het LROP). Volgens de bijbehorende eerdere motivering werden individuele hoofdwegen in de cartografische weergave onderscheiden in de categorie "Hoofdweg, vierbaans".

De toelichting bij de nieuwe LROP-regelgeving laat zien in welke gevallen een geplande of bestaande federale weg is gedefinieerd als voorrangsgebied Hoofdweg of als voorrangsgebied Hoofdweg (grootschalig) in de cartografische weergave (bijlage 2). Bovendien wordt in de redenering nu verduidelijkt welke invoergegevens worden gebruikt voor de aanwijzing van voorrangsgebieden en de bijbehorende routes in bijlage 2 (cartografische weergave van het LROP). Hierop aanvullend wordt gesteld dat de definities van voorrangsgebieden in het LROP verenigbaar kunnen worden geacht met de eisen van hoogwaterbescherming, omdat op het niveau van de wegenbouw al is gecontroleerd dat ze verenigbaar zijn met de eisen van hoogwaterbescherming voor federale wegen die overwegend van openbaar belang zijn.

De wijziging van zin 2 in paragraaf 02 is daarom een redactionele wijziging en tegelijkertijd een verduidelijking van wat de bedoeling was. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor het milieu.

Daarom wordt geen beschrijving gegeven van de mogelijke milieueffecten, interacties en maatregelen om nadelige milieueffecten als gevolg van de LROP-wijziging te voorkomen, te verminderen en te compenseren, noch van de alternatieve beoordeling en de vergelijking met de situatie als de wijziging niet zou worden uitgevoerd.

2.36 Wegverkeer: wijzigingen in de cartografische weergave van voorrangsgebieden Hoofdweg en voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig) (bijlage 2)

In het eerdere overzicht van de voorrangsgebieden Hoofdweg en Hoofdweg, vierbaans, van het LROP (2022), werden naast federale wegen ook deelstaats- en districtwegen gedeeltelijk gewaarborgd voor ruimtelijke planningsdoeleinden. Bestaande en planningsgegevens van de verantwoordelijke wegenbouwinstantie werden gebruikt om de voorrangsgebieden te definiëren.

In overeenstemming met nummer 02, zinnen 1 en 2, moeten nu het bestaande netwerk van federale wegen en de federale wegen die zijn geïdentificeerd in het plan van eisen voor 2016 voor federale hoofdwegen met een afgeronde planning worden gedefinieerd als voorrangsgebieden Hoofdweg of voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig) in bijlage 2. De waarborging van de ruimtelijke ordening op het niveau van het LROP omvat dus alleen federale wegen.

GIS-gegevens van de Niedersächsische Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr worden gebruikt voor de vaststelling van de grenzen van de voorrangsgebieden. Naast het bestaande netwerk van federale snelwegen omvatten ze ook de federale snelwegen die zijn aangewezen in het plan van eisen voor federale hoofdwegen met een afgeronde planning. De planning wordt als afgerond beschouwd wanneer een van de volgende drie planningsfasen is bereikt, zoals "goedkeuring van de deelstaatsplanning", "voltooide tracébepaling" of "onbetwistbaar besluit tot goedkeuring van de planning".

Dienovereenkomstig omvat het nieuwe voorrangsgebied de volgende geplande federale snelwegen:

Bepaling deelstaatsplanning

Op dit moment vallen er geen projecten in de categorie wegenbouwprojecten die "slechts" een plangoedkeuring van de deelstaat hebben, zonder dat een lijnbepaling is uitgevoerd, maar nog niet zijn aangewezen.

Voltooide lijnbepaling

B 1 zuidelijke rondweg Hamelen, B 3 autoweg Elstorf, B 3 autoweg Groß Hehlen, B 3 autoweg Celle (noordelijk deel, middendeel), B 4 omlegging ten noorden van Rötgesbüttel - ten zuiden van Meine, B 64 autoweg Eschershausen (westelijke rondweg), B 65 OU Nienstädt / Sülbeck, B 73 verplaatsing Otterndorf - Cadenberge en OU Cadenberge, B 74 OU Ritterhude, B 75 OU Scheeßel, B 83 OU Lauenförde, B 190 verplaatsing oostelijk deel (A 39 - L-Gr.NI/ST) en westelijk deel (B 4 - A 39), B 210 overbrenging Aurich - Riepe en OU Aurich, B 212 overbrenging Harmenhausen, B 213/B 402/B 72; E233 Meppen (A 31) tot AS Cloppenburg (A 1), B 215 overbrenging tussen Rohrsen en Nienburg, B 240 OU Eime, B 247 OU Duderstadt (noordelijk en zuidelijk deel), B 248 OU Brome, B 403 OU Emlichheim, B441 OU Wunstorf.

Goedkeuringsbesluit waartegen geen beroep kan worden aangetekend

B 1 OU Coppenbrügge en Marienau, B 210 verlegging ten zuiden van Emden, B 240 Marienhagen - Weenzen, B 240 OU Eschershausen (noordoostelijke rondweg), B 241 verlegging tussen Bollensen en Volpriehausen.

De route die vanuit de wegenplanning is genomen voor de definitie van het voorrangsgebied in de cartografische weergave van het LROP (bijlage 2) is voor een betere duidelijkheid

weergegeven in deel C van de redenering [Planrelevante afzonderlijke informatie - nadere projectspecifieke toelichting op de voorrangsgebieden Hoofdweg en Hoofdweg (grootschalig)].

De volgende significante wijzigingen resulteren in de grafische definitie van het LROP:

- De ruimtelijke waarborging van de voorrangsgebieden Hoofdweg en Hoofdweg (grootschalig) omvat alleen bestaande en (zoals hierboven beschreven) geplande federale wegen.
- Bovendien is het voorrangsgebied "Hoofdweg, vierbaans" niet langer van toepassing.
- De invoergegevens (bestaande en geplande gegevens) over federale wegen die worden gebruikt om voorrangsgebieden te definiëren, zijn ondertussen ook gewijzigd.

Deze gegevens en conceptuele wijzigingen betekenen dat het bestaande algemene landschap van de voorrangsgebieden "Hoofdweg" en "Hoofdweg, vierbaans" in de cartografische weergave (bijlage 2) wordt geschrapt en dat een nieuw landschap van voorrangsgebieden "Hoofdweg" en "Hoofdweg (grootschalig)" wordt gedefinieerd.

De opheffing van het bestaande landschap van de voorrangsgebieden "Hoofdweg" en "Hoofdweg, vierbaans" heeft geen negatieve, maar wel positieve gevolgen voor het milieu.

De definitie van het nieuwe landschap van voorrangsgebieden "Hoofdweg" en "Hoofdweg (grootschalig)" op basis van het huidige bestaande netwerk van federale wegen veroorzaakt geen nieuwe milieueffecten die onder de verantwoordelijkheid van het LROP zouden vallen. De bestaande operationele milieueffecten (veroorzaakt door het gemotoriseerde verkeer op de federale wegen) worden door de aanwijzing in het LROP als voorrangsgebieden niet vergroot of verkleind.

Aan de andere kant veroorzaakt de vaststelling van het bovengenoemde nieuwe landschap op basis van de bovengenoemde geplande federale snelwegen aanzienlijke negatieve milieueffecten. Deze negatieve milieueffecten die te verwachten zijn van de planning van nieuwe wegen zijn al beschreven en beoordeeld op projectniveau als onderdeel van de respectieve sectorale planningsfase (bepaling van de deelstaatsplanning, tracébepaling, definitief plangoedkeuringsbesluit).

Mogelijke milieueffecten worden hieronder beschreven:

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed - mensen, inclusief menselijke gezondheid	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen m.b.t. dit beschermd goed. De aanleg van een nieuwe weg kan fundamentele gevolgen hebben, bv. bouwgerelateerde trillingen, versnipperingseffecten van de installatie, operationele geluidsemissies, die een negatieve impact kunnen hebben op het beschermde goed. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan een positief effect hebben op het milieu (bijv. het opheffen van bestaande versnippering). Afhankelijk van de specifieke plannen en lokale omstandigheden moeten deze aspecten meer in detail worden bekeken op de volgende plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden gespecificeerd in eerdere en latere planningsniveaus van wegen en hun milieuraapporten, afhankelijk van de geïdentificeerde effecten. Hieronder worden enkele mogelijkheden opgesomd: Het versnipperingseffect kan worden geminimaliseerd door professionele vergroening en oversteekmogelijkheden op de routes en structuren. Geluidsemissies en trillingen kunnen worden verminderd door middel van technische voorzieningen.
Beschermd goed - dieren, planten en biodiversiteit	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen voor deze beschermde hulpbron. Het slopen van wegen (ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan een positief effect hebben op het milieu (bijv. het opheffen van bestaande versnippering). De aanleg van een nieuwe weg kan fundamentele gevolgen hebben, zoals grondgebruik en bodemverdichting in verband met de aanleg en installatie, bouwgerelateerde trillingen of operationele emissies, die kunnen leiden tot het verlies van biotopen of de verstoring van dierenpopulaties. Er zijn bijvoorbeeld geen significante negatieve milieueffecten op het beschermde goed te verwachten in het geval van verdichting in reeds bebouwde gebieden met een laag biologisch potentieel. Een meer specifieke locatiegerelateerde beoordeling van de milieueffecten moet daarom worden uitgevoerd op latere plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	Beperking van bouw- en installatiegerelateerd landgebruik tot een minimum; renaturisatie van tijdelijk bouwgerelateerd landgebruik. Het versnipperingseffect kan geminimaliseerd worden door professionele vergroening en oversteekmogelijkheden op de routes en kunstwerken. Geluidsemissies en trillingen kunnen worden geminimaliseerd door middel van technische voorzieningen.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
FFH-compatibiliteit	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen voor deze beschermde hulpbron. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan een positief milieueffect hebben (bv. de negatieve effecten van een bestaande weg op een Natura 2000-gebied worden tenietgedaan). Het kan niet worden uitgesloten dat de aanleg van nieuwe wegen ook Natura 2000-gebieden zal doorkruisen of dat de nabijheid van wegen bij Natura 2000-gebieden een effect zal hebben. Afhankelijk van de specifieke plannen en lokale omstandigheden moeten deze aspecten meer in detail worden bekeken op de volgende plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	Er kan van worden uitgegaan dat de impact op Natura 2000-gebieden zal worden verminderd met behulp van tracéplanning in eerdere en latere specialistische planningsfasen. In het geval van onvermijdelijke kruisingen zal worden gezocht naar manieren om conflicten tot een minimum te beperken. Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden geconcretiseerd op ondergeschikte planningsniveaus, afhankelijk van de geïdentificeerde effecten. In de regel zijn er goede mogelijkheden om ruimtelijke milieueffecten te verminderen.
Beschermde goederen - Bodem, land	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen voor deze beschermde hulpbron. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan een positief milieueffect hebben (bv. door het ontzegelen van de bodem en/of bodemsanering). De aanleg van een nieuwe weg kan fundamentele gevolgen hebben, bv. aan de aanleg gerelateerd landverbruik, bodemafdekking of aan de aanleg gerelateerde bodemverdichting, die kunnen leiden tot negatieve effecten op het beschermde goed. Afhankelijk van de specifieke plannen en lokale omstandigheden moeten deze aspecten meer in detail worden bekeken op de volgende plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	Bodemafdekking kan worden gecompenseerd door maatregelen om de bodemafdekking ongedaan te maken. Tijdelijke bodemverdichting kan worden vermeden door technische voorzorgsmaatregelen.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed water - (oppervlakte- en grondwater)	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen voor deze beschermde hulpbron. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan een positief milieueffect hebben (bv. door het ontzegelen van de bodem en/of bodemsanering). De aanleg van nieuwe wegen heeft fundamentele gevolgen, bv. bodemverdichting en de daarmee gepaard gaande vermindering van de snelheid waarmee grondwater wordt aangevuld of vermindering van de infiltratiegebieden / retentiegebieden voor neerslagwater, wat kan leiden tot aantasting van het beschermde goed. Afhankelijk van de specifieke plannen en lokale omstandigheden moeten deze aspecten meer in detail worden bekeken op de volgende plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	Bodemverzegeling kan worden gecompenseerd door maatregelen van ontzegeling. Tijdelijke bodemverdichting kan worden vermeden door technische voorzorgsmaatregelen.
Beschermde goederen - lucht, klimaat	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen voor deze beschermde hulpbron. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan een positief effect hebben op het milieu (bijv. het elimineren van operationele luchtverontreinigende stoffen). Het is denkbaar dat de aanleg van een nieuwe weg een fundamenteel effect heeft op het beschermde goed, zoals een negatieve invloed op het microklimaat door overbouwing of luchtvervuiling door autoverkeer. Bovendien zijn er tijdens de bouwfase lokale negatieve effecten te verwachten door machines (uitlaatgassen, stof). Deze aspecten moeten meer in detail worden bekeken op latere plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	De kans op schade kan worden verkleind door de keuze van de route, de voorzieningen op de bouwplaats en technische beschermingsmaatregelen.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed - landschap	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen voor deze beschermde hulpbron. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan een positief effect hebben op het milieu (bijv. het ongedaan maken van bestaande versnippering/overbelasting). In het geval van de aanleg van nieuwe wegen kan worden aangenomen dat de toekomstige wegtracés, vooral als ze gepland zijn in bijna-natuurlijke landschappen, een sterk negatief effect zullen hebben op het landschap door overvormingen en versnippering. Deze aspecten moeten meer in detail worden bekeken op latere plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	De keuze van het tracéverloop en de bouwplaats kan de impact op het landschap minimaliseren. Het versnipperingseffect kan worden geminimaliseerd door de routes en monumenten professioneel te vergroenen.
Beschermde culturele en andere materiële goederen	Er zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten denkbaar bij de realisatie van wegenplannen voor deze beschermde hulpbron. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegoppervlakken) kan positieve milieueffecten hebben (bijv. het elimineren van weggerelateerde aantasting van culturele en andere materiële goederen, waaronder operationele luchtverontreinigende stoffen en trillingen). De aanleg van een nieuwe weg kan bouw-, installatie- en exploitatiegerelateerde milieueffecten hebben op het beschermde object (bijv. op de bescherming van de omgeving van culturele en andere materiële goederen). In het geval van archeologische monumenten kunnen bouwgerelateerde effecten optreden. Het optreden van deze potentiële milieueffecten is voorbehouden aan een locatiespecifieke milieueffectbeoordeling. Daarom moeten deze aspecten meer in detail worden bekeken op latere plannings- en wegplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	Er zijn mogelijkheden om negatieve milieueffecten te vermijden, te minimaliseren of te compenseren door het exacte tracé te kiezen op de volgende planningsniveaus. Als er archeologische monumenten worden ontdekt, moet dit worden afgehandeld in overeenstemming met de wetgeving inzake monumentenzorg.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Interacties tussen de beschermde goederen	Interacties zijn hierboven al beschreven voor individuele beschermde goederen: Zo heeft bijvoorbeeld elk landverbruik met bodemafdekking of -verdichting bij de realisatie van een wegenplan niet alleen een negatief effect op het beschermde goed bodem, maar ook op andere beschermde goederen zoals planten, dieren, biodiversiteit, lucht, klimaat en landschap. De positieve milieueffecten die gepaard gaan met het verwijderen van bestaande wegdekken leiden ook tot interacties tussen de beschermde elementen.	-
Grensoverschrijdende milieueffecten	In het geval van wegenplanning in het gebied van de deelstaatsgrens hebben de negatieve en positieve milieueffecten die verband houden met de realisatie een grensoverschrijdend effect. Ze kunnen zowel positief als negatief zijn. Het slopen van wegen (het ontzegelen van bestaande wegooppervlakken) kan een positief milieueffect hebben (bv. het elimineren van grensoverschrijdende geluidshinder). De aanleg van nieuwe wegen kan negatieve gevolgen hebben voor het milieu (bijv. grensoverschrijdend geluidshinder en vervuiling). Deze aspecten moeten meer in detail worden bekeken op latere plannings- en wegenplanningsniveaus en de bijbehorende milieuraapporten.	-

2.36.1 Onderzoek van alternatieven

Een andere mogelijkheid is om af te zien van de aanwijzing van een voorrangsgebied. In dat geval zou het resultaat dat in de respectieve procedurele fasen (bepaling in het kader van de deelstaatplan, tracébeplanning) is bereikt, in gevaar komen. Dit resultaat vertegenwoordigt over het algemeen de meest geoptimaliseerde, ruimtelijk en ecologisch compatibele wegvariant, waarvan het tracé moet worden beschermd tegen conflicterend ander gebruik in termen van ruimtelijke ordening.

In het geval van geplande wegenbouwmaatregelen is er ook een andere regionale planningsvereiste (als er een regionale planningsprocedure is afgerond) waarmee rekening moet worden gehouden of het resultaat van een planologische goedkeuringsprocedure dat in acht moet worden genomen.

2.36.2 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering / resultaat

Het niet uitvoeren van de aanwijzing van voorrangsgebieden in de cartografische weergave van het LROP zou betekenen dat de geplande federale snelwegmaatregelen niet zouden worden gewaarborgd in termen van ruimtelijke ordening. Aangezien deze echter over het algemeen geoptimaliseerde, ruimtelijk en ecologisch compatibele wegtracés omvatten als gevolg van planologische procedures, waarvoor nieuwbouw nodig is, zou een besluit om de wijziging niet uit te voeren kunnen betekenen dat in het geval van geplande nieuwbouw in de goedkeuringsprocedure een nieuw wegtracé moet worden gezocht vanwege conflicterende bezwaren op het gebied van ruimtelijke ordening. Dit gaat meestal gepaard met aantasting van beschermde goederen op andere plekken.

2.37 Wegverkeer: Planningsopdrachten voor de voorrangsgebieden Snelweg, voorrangsgebieden Hoofdweg en voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig) (paragraaf 4.1.3, punt 03, zinnen 1 t/m 4)

De ontwikkelingsreis die is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (RO) vereist dat de regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's (RROP) moeten worden ontwikkeld uitgaande van het nationaal ruimtelijk ordeningsprogramma (LROP). Met name doelstellingen die in het LROP alleen grafisch zijn gepresenteerd op een schaal van 1:500.000, dienen te worden geconcretiseerd op de grotere kaartschaal van het RROP.

Volgens zin 1 is het noodzakelijk om de voorrangsgebieden Snelweg, voorrangsgebieden Hoofdweg en voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig) in het LROP gedetailleerder te definiëren wanneer deze worden opgenomen in het RROP, zodat de ontwikkelingsideeën van de deelstaat op de juiste manier kunnen worden uitgevoerd in het geval van concurrerende plannen en maatregelen van ruimtelijk belang.

Zinnen 2 en 3 bepalen dat in het LROP gedefinieerde voorrangsgebieden die gebaseerd zijn op wegenplannen, gebaseerd moeten zijn op de meest recente, afgeronde planningsfase voor de definitie van voorrangsgebieden wanneer ze in het RROP worden opgenomen.

In het LROP worden federale wegen gebruikt om voorrangsgebieden Hoofdweg te definiëren. In gerechtvaardigde gevallen mag de regionale planningsinstantie in overeenstemming met zin 4 ook deelstaatswegen (naast federale wegen) aanwijzen als voorrangsgebieden Hoofdweg in het RROP.

De bepalingen in de zinnen 1 tot en met 4 over de vaststelling en ruimtelijke concretisering dienen enkel om de planologische behandeling van de bepalingen van het LROP in het RROP juridisch te verduidelijken en hebben op zich geen belangrijke milieueffecten. De milieueffecten van de geconcretiseerde specificaties worden op het niveau van het RROP onderzocht overeenkomstig de schaal.

[...]

2.47 **Energie-infrastructuur: Regeling inzake optimaal ruimtegebruik van voorrangsgebieden voor grootschalige energie-centrales (paragraaf 4.2.2, punt 02, zinnen 4 en 5)**

In hoofdstuk 02, zin 4, moeten de voorrangsgebieden voor grootschalige energiecentrales gebiedsgeoptimaliseerd worden gebruikt om zoveel mogelijk grootschalige energiecentrales in de voorrangsgebieden te kunnen plaatsen. In het bijzonder moet ook rekening worden gehouden met ontwikkelingen voor de bouw van H2-ready gasgestookte centrales (zin 5), die mogelijk nog in deze gebieden moeten worden ondergebracht.

2.47.1 **Waarschijnlijke belangrijke milieueffecten alsmede maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren**

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed - mensen, inclusief menselijke gezondheid	Een van de criteria voor de selectie van de voorrangsgebieden was "afstand tot gevoelige toepassingen". In sommige gevallen liggen de gebieden echter ook dicht bij woongebieden (bijv. in Emden). Het best mogelijke gebruik van de gebieden betekent dat er verschillende vormen van gebruik kunnen plaatsvinden. Dit kan echter leiden tot hogere totale effecten op de locaties. Er zijn effecten van fundamentele aard denkbaar, zoals bouw- en bedrijfsgerelateerde trillingen, geluidshinder en vervuilende emissies, die het beschermde goed kunnen aantasten. Afhankelijk van de specifieke plannen moeten deze aspecten op de volgende planningsniveaus meer in detail worden bekeken.	Negatieve milieueffecten kunnen worden verminderd of vermeden door bouwtechnische maatregelen of beperkingen van de bouwtijd en door immissiecontrole.
Beschermde goederen - dieren, planten en biodiversiteit	Afhankelijk van het specifieke gebruik van de voorrangsgebieden kunnen er verschillende milieueffecten op de beschermde goederen optreden. De bouw van de faciliteiten verstoort het ecosysteem. Er kunnen barrières worden opgeworpen en habitats worden vernietigd. Er bestaat ook een risico op trillingen, lawaai of vervuilende emissies die verband houden met de bouw of de exploitatie. Met deze aspecten moet meer rekening worden gehouden bij de concrete planning op de volgende planningsniveaus.	Maatregelen voor vermijding, vermindering en compensatie moeten worden geconcretiseerd op ondergeschikte planningsniveaus, afhankelijk van de geïdentificeerde effecten.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
FFH-compatibiliteit	De regeling heeft geen herkenbare gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Het kan echter niet volledig worden uitgesloten dat de bouw van installaties een negatief effect heeft op aangrenzende Natura 2000-gebieden.	Nadelige milieueffecten kunnen worden voorkomen door bij het plannen en toestaan van voorzieningen rekening te houden met de rechtsgrondslag voor Natura 2000-gebieden.
Beschermde goederen - Bodem, land	Negatieve milieueffecten op de bodem als beschermde hulpbron zijn te verwachten van de verwachte bouwmaatregelen en bodemafdekking. Er moet echter worden opgemerkt dat sommige locaties momenteel worden gebruikt als energiecentrales, wat betekent dat bodemverzegeling daar al heeft plaatsgevonden. In individuele gevallen zou een verbetering voor de bodem als beschermd goed daarom zelfs denkbaar zijn door andere, meer ruimtebesparende vormen van gebruik in de toekomst. Tegelijkertijd is het ruimtegeoptimaliseerde ontwerp erop gericht om de ruimte zo volledig mogelijk te benutten (d.w.z. om het beschermde goed te behouden).	In de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus moeten geschikte voorzorgsmaatregelen om het gebruik van grond en land te verminderen worden gespecificeerd, afhankelijk van het toepassingsgebied en de vereisten.
Beschermd goed - water (oppervlakte- en grondwater)	Bodemverzegeling en waterretentie tijdens de bouw kunnen een negatief milieueffect hebben op de grondwaterbalans.	Afhankelijk van de reikwijdte en de vereisten moeten op de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus passende maatregelen worden opgenomen om negatieve gevolgen voor water als beschermd goed te vermijden, te verminderen of te compenseren.
Beschermde goederen - lucht, klimaat	Negatieve milieueffecten, met name van geluid en uitlaatgassen, zijn te verwachten in zowel de bouw- als ook de exploitatiefase. Het omschakelen van het energiesysteem naar hernieuwbare energiebronnen kan helpen om de klimaatverandering en de daarmee gepaard gaande gevolgen te beperken.	-
Beschermd goed - landschap	Als gevolg van gebouwen, voorzieningen en bodemverzegelingen zullen het landschap en de recreatieve geschiktheid van het landschap dat door de ingreep wordt beïnvloed, waarschijnlijk worden aangetast. Op locaties die al in gebruik zijn door grote energiecentrales zal de impact op het beschermde landschap vergelijkbaar zijn met de huidige situatie of in sommige gevallen zelfs lager (bijv. lagere bebouwing).	Afhankelijk van de reikwijdte en de vereisten moeten passende maatregelen om negatieve effecten op het beschermde landschap te vermijden, te verminderen of te compenseren, worden opgenomen in de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus (bijv. vergroening, landschapsgeschikt ontwerp en integratie).

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde culturele en andere materiële goederen	Bouwmaatregelen, gebouwen en afdichting, eventueel in combinatie met andere ingrepen in het ecosysteem, kunnen een negatief effect hebben op culturele en andere materiële goederen, afhankelijk van de lokale situatie. Bovengrondse constructies kunnen een impact hebben op de bescherming van culturele en andere materiële goederen. Ondergrondse constructies en de funderingen van bovengrondse constructies kunnen tijdens de bouw een impact hebben op grondmonumenten.	In de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus kunnen negatieve effecten worden vermeden, verminderd of gecompenseerd door een toekomstgerichte planning en, afhankelijk van het toepassingsgebied en de vereisten, passende maatregelen om negatieve effecten op materiële en culturele goederen te vermijden, te verminderen of te compenseren. In de regel zijn er echter goede mogelijkheden om ruimtelijke milieueffecten te verminderen, bijvoorbeeld door archeologische bouwmonitoring of afstanden tot monumenten. De ruimtelijke concentratie van de voorzieningen zal ook leiden tot minder nieuwe effecten.
Interacties tussen de beschermde goederen	Het uiteindelijke doel van de verordening is om het land beschikbaar te maken dat nodig is om het energiesysteem om te zetten naar hernieuwbare energiebronnen en zo de uitstoot van broeikasgassen te voorkomen en tegelijkertijd het landverbruik te minimaliseren. Indirect ontlast dit beschermde goederen die worden aangetast door het antropogene broeikas effect (bijv. bepaalde dier- en plantensoorten). Deze effecten kunnen echter niet rechtstreeks worden gekwantificeerd aan de hand van de regeling. Negatieve milieueffecten zoals geluidshinder en vervuilde emissies, vooral in verband met de bouw, kunnen een algemeen negatief effect hebben op dieren, planten, biodiversiteit en mensen (inclusief de recreatieve geschiktheid van het landschap) via de abiotische beschermde goederen (lucht, water, bodem). Negatieve effecten op het landschap kunnen ook een negatieve invloed hebben op de geschiktheid ervan voor recreatie en dus op de mens als beschermd goed. Een preciezere beoordeling van deze effecten is echter alleen mogelijk in een specifieke ruimtelijke context op de ondergeschikte planningsniveaus (en de bestaande vervuiling door grote energiecentrales).	Maatregelen die negatieve effecten op de beschermde goederen vermijden of verminderen of bijdragen aan compensatie hebben over het algemeen ook een positief effect op de biotische beschermde goederen (dieren, planten, biodiversiteit, mensen inclusief landschapsgerelateerde recreatie). Mogelijk kan er een uitgesproken wisselwerking bestaan tussen de milieuaspecten van de afzonderlijke beschermde goederen. Zo kunnen maatregelen om de impact op één beschermd goed te minimaliseren (bijv. het selecteren van locaties op voldoende afstand van woonwijken) een negatieve impact hebben op andere beschermde goederen (bijv. dieren, planten en biodiversiteit of lucht, klimaat). Hiermee moet dienovereenkomstig rekening worden gehouden.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Grensoverschrijdende milieueffecten	Waarschijnlijk niet, aangezien de locaties ver genoeg van de planningsgrenzen liggen.	-

2.47.2 Onderzoek van alternatieven

Een minder geoptimaliseerd gebruik van het land zou de mate van verzegeling op de locaties verminderen en zo de impact op sommige beschermde goederen verbeteren. De faciliteiten die nog steeds nodig zouden zijn, zouden echter op andere locaties worden gebouwd en de negatieve gevolgen zouden daarheen worden verplaatst. Bovendien zouden deze locaties om netstrategische redenen waarschijnlijk minder geschikt zijn, wat betekent dat de infrastructuur later desbetreffend zou moeten worden uitgebreid, waardoor de totale negatieve gevolgen voor de beschermde goederen nog zouden toenemen. Het niet uitvoeren van de regeling zou minder gunstig worden beoordeeld wat betreft de gevolgen voor het milieu.

2.47.3 Vergelijking met de situatie bij niet-uitvoering / resultaat

Niet-uitvoering zou optimaal gebruik van de locaties niet uitsluiten. Niettemin zou een minder optimaal gebruik van de grond ertoe kunnen leiden dat installaties naar nieuwe locaties moeten worden overgeplaatst. Daarom gaat de regeling de potentiële negatieve milieueffecten in grotere mate tegen dan wanneer de regeling niet zou worden ingevoerd.

2.48 Energie-infrastructuur: Regeling inzake het vrijhouden van gebieden voor energietechnologiesystemen (paragraaf 4.2.2, nr. 02 zin 6)

In de nieuwe zin 6 van punt 02 wordt als ruimtelijke ordeningsprincipe vastgelegd dat gebieden in de directe omgeving van transformatorstations gereserveerd en vrijgehouden moeten worden voor aanvullende noodzakelijke energietechnische voorzieningen. Dit is bedoeld om al in een vroeg stadium de koers uit te zetten voor een stabiel elektriciteitsnet, ook na het stilleggen van conventionele energiecentrales, bijvoorbeeld door dergelijke gebieden later te gebruiken voor batterijopslag.

2.48.1 Waarschijnlijke belangrijke milieueffecten en maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde goederen - mensen, inclusief menselijke gezondheid	De regeling is bedoeld om grond voor energietechnologische installaties op latere planningsniveaus te reserveren. De latere bouw van dergelijke installaties kan gepaard gaan met bouw- en bedrijfsgerelateerde trillingen, lawaai en vervuilende emissies, die een negatieve invloed kunnen hebben op het beschermde goed. Tijdens de exploitatie kunnen elektrische en magnetische emissies optreden. Bovendien wordt de woonomgeving verstoord door de bouwkundige installaties. De installaties zijn echter gebundeld met bestaande of geplande transformatorstationlocaties, wat betekent dat er al effecten zijn op deze locaties. Afhankelijk van specifieke plannen moeten deze aspecten op volgende planningsniveaus in meer detail worden bekeken.	Negatieve milieueffecten kunnen worden verminderd of vermeden door bouwtechnische maatregelen of beperkingen van de bouwtijd en door immissiecontrole.
Beschermde goederen - dieren, planten en biodiversiteit	De bouw van de faciliteiten verstoort het ecosysteem. Er kunnen barrières voor het doorkruisen van het landschap worden gecreëerd en er bestaat ook een risico op bouw- en exploitatiegerelateerde trillingen, geluid en vervuilende emissies. Met deze aspecten moet meer rekening worden gehouden in de concrete planning op de volgende planningsniveaus.	Nadelige milieueffecten kunnen worden verminderd en vermeden door bij het plannen en toestaan van faciliteiten te voldoen aan de regelgeving voor natuurbeschoud.
FFH-compatibiliteit	De regeling heeft geen herkenbare gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Het kan echter niet volledig worden uitgesloten dat de bouw van installaties een negatief effect heeft op aangrenzende Natura 2000-gebieden.	Nadelige milieueffecten kunnen worden voorkomen door bij het plannen en toestaan van voorzieningen rekening te houden met de rechtsgrondslag voor Natura 2000-gebieden.
Beschermde goederen - Bodem, land	De verwachte bouwmaatregelen en verzegelingen zullen een negatief milieueffect hebben op de bodem als beschermd goed en resulteren in overeenkomstig landgebruik.	Afhankelijk van het toepassingsgebied en de vereisten moeten geschikte voorzorgsmaatregelen worden gedefinieerd in de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus om het gebruik van grond en land te verminderen.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goed water (oppervlakte- en grondwater)	Bodemverzegeling kan een negatief milieueffect hebben op de grondwaterbalans. Aantasting van oppervlaktewateren wordt om bouwtechnische redenen meestal vanaf het begin vermeden (niet bouwen in of direct op waterlichamen).	Afhankelijk van de reikwijdte en de vereisten moeten op de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus passende maatregelen worden opgenomen om negatieve gevolgen voor water als beschermd goed te vermijden, te verminderen of te compenseren.
Beschermd goederen lucht, klimaat	Negatieve milieueffecten, met name van lawaai en uitlaatmissies, zijn te verwachten tijdens zowel de bouw- als de exploitatiefase. In principe dragen de energietechnologiesystemen echter bij aan de omschakeling van het energiesysteem naar hernieuwbare energiebronnen. Ze kunnen daarom helpen om de klimaatverandering en de daarmee gepaard gaande gevolgen te beperken.	-
Beschermd goed - landschap	Als gevolg van de installaties en de verzegelingen zullen het landschap en de recreatieve geschiktheid van het door de aantasting aangetaste landschap waarschijnlijk worden aangetast. Door de bundeling met bestaande infrastructuur (voorbelaasting door transformatorstations en de bijbehorende leidingen) is het effect echter niet zo groot als bij de aanleg van dergelijke installaties in een voorheen ongerept landschap.	Afhankelijk van de reikwijdte en de vereisten moeten passende maatregelen om negatieve effecten op het beschermde landschap te vermijden, te verminderen of te compenseren, worden opgenomen op de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus (bijv. vergroening, landschapsgeschikt ontwerp en integratie).
Beschermd culturele en andere materiële goederen	Bouwwerkzaamheden, installaties en afdichtingen, eventueel in combinatie met andere ingrepen in het ecosysteem, kunnen een negatief effect hebben op culturele en andere materiële goederen, afhankelijk van de plaatselijke situatie. Bouwwerkzaamheden kunnen een negatief effect hebben op archeologische monumenten, terwijl bij bouwkundige monumenten de bescherming van de omgeving of zelfs het monument zelf in het gedrang kan komen.	Op de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus kunnen negatieve effecten worden opgevangen door een toekomstgerichte planning en, afhankelijk van het toepassingsgebied en de vereisten, door passende maatregelen om negatieve effecten op culturele en andere materiële goederen te vermijden, te verminderen of te compenseren.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Interacties tussen de beschermde goederen	Negatieve milieueffecten zoals lawaai en vervuilende emissies, vooral die door de bouw veroorzaakten, kunnen negatieve gevolgen hebben voor dieren, planten, biodiversiteit en mensen (inclusief de recreatieve geschiktheid van het landschap) via de abiotische beschermde goederen (lucht, water, bodem). Negatieve effecten op het landschap kunnen ook een negatieve invloed hebben op de geschiktheid ervan voor recreatie en dus op de mens als beschermd goed. Een beoordeling van deze effecten is echter alleen mogelijk in een specifieke ruimtelijke context op de ondergeschikte planningsniveaus.	In de ruimtelijk concretiserende planningsniveaus moeten passende voorzorgsmaatregelen worden genomen om negatieve interacties te vermijden of te verminderen, afhankelijk van het toepassingsgebied en de vereisten. Er kan een uitgesproken wisselwerking bestaan tussen de milieuaspecten van de afzonderlijke beschermde goederen. Zo kunnen maatregelen om de impact op één beschermd goed te minimaliseren (bijv. het selecteren van locaties op voldoende afstand van woonwijken) een negatieve impact hebben op andere beschermde goederen (bijv. dieren, planten en biodiversiteit of lucht, klimaat). Hiermee moet dienovereenkomstig rekening worden gehouden.
Grensoverschrijdende milieueffecten	Er zijn geen herkenbare grensoverschrijdende milieueffecten. Ze kunnen echter niet volledig worden uitgesloten in het geval van locaties dicht bij de grens.	Op de volgende planningsniveaus moeten overeenkomstige maatregelen worden onderzocht.

2.48.2 Onderzoek van alternatieven

Als alternatief zou een specificatie als ruimtelijke-ordeningsdoelstelling een meer bindende oplossing kunnen zijn om de stabiliteit van het netwerk te garanderen en zo de nodige steun te bieden voor de omschakeling van het energiesysteem naar hernieuwbare energiebronnen. Dit zou een positief effect hebben op de klimaatbescherming en dus indirect op de andere beschermde goederen. Niet elke locatie voor onderstations is echter geschikt voor een dergelijke uitbreiding met energietechnologiesystemen. Bovendien zijn de relevante ontwikkeling en de specifieke behoefte aan gebieden voor verdere energietechnologische voorzieningen nog niet voldoende voorspelbaar om een voldoende bepaalde aanwijzing als ruimtelijke-ordeningsdoelstelling mogelijk te maken. In dit opzicht is aanwijzing als een principe van ruimtelijke ordening en de bijbehorende mogelijkheid om de milieueffecten af te wegen tijdens de toepassing de meest gunstige optie.

2.48.3 Vergelijking met de situatie in het geval van niet-uitvoering / resultaat

Als van de aanwijzing zou worden afgezien, is het waarschijnlijk dat dergelijke energietechnologische installaties nog steeds zouden worden ontwikkeld en dat er dus land voor deze doeleinden zou worden gebruikt. De bouw van de installaties zou dan echter mogelijk moeten plaatsvinden op minder geschikte gebieden als gevolg van andere bezetting van de onbeveiligde gebieden in de buurt van transformatorstationlocaties. Dit zou

overeenkomstige verbindingslijnen vereisen met overeenkomstige negatieve milieueffecten (bovendien zouden de centrales minder economisch en efficiënt te exploiteren zijn).

2.49 Energie-infrastructuur: verschuiving van de voorrangsgebieden voor grootschalige energiecentrales in Wilhelmshaven en Emden/Rysum (cartografische weergave) (bijlage 2)

De voorrangsgebieden voor grootschalige energiecentrales in Wilhelmshaven en Emden/Rysum zijn in de cartografische weergave verschoven. In Wilhelmshaven komt de verschuiving met diegene naar de locatie overeen die in de redenering wordt beschreven, in Emden/Rysum is de verschuiving het gevolg van een geplande concretisering op het niveau van de Bauleitplanungsebene [niveau van de gemeentelijke planning]. In verband hiermee wordt het eerder gedefinieerde voorrangsgebied voor havengeoriënteerde commerciële voorzieningen geschrapt onder het symbool voor het voorrangsgebied, aangezien er geen volledige verenigbaarheid bestaat tussen de twee belangen.

2.49.1 Waarschijnlijke belangrijke milieueffecten en maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren

Het vervallen van het voorrangsgebied voor havengerichte commerciële voorzieningen, in combinatie met de herdefiniëring van de voorrangsgebieden voor grootschalige energievoorzieningen in kwestie, gaat niet gepaard met significante veranderingen in milieueffecten. Het gebruik door grootschalige energievoorzieningen heeft vergelijkbare effecten als het gebruik door havengerichte commerciële voorzieningen. Omgekeerd geldt dit ook voor de verplaatsing van de voorrangsgebieden voor grootschalige energievoorzieningen, die slechts in de plaats komt van de eerdere aanwijzing voor havengerichte commerciële voorzieningen, die vergelijkbare effecten heeft. De effecten van de voorrangsgebieden voor grootschalige energievoorzieningen worden daarom hieronder beschreven. In beide gevallen leidt de ruimtelijke verplaatsing van het symbool van het voorrangsgebied voor grootschalige energie-installaties niet tot herkenbaar andere effecten op de beschermde milieugoederen op de locaties op het schaalniveau van het LROP.

2.49.2 Onderzoek van alternatieven

De voorrangsgebieden bevinden zich op strategisch belangrijke punten. Ze werden geselecteerd op basis van verschillende criteria (waaronder transportverbindingen, aansluiting op het transmissienet, afstand tot belangrijke stadslandschappen), zijn en werden verder gespecificeerd als onderdeel van het stedelijke ruimtelijke ordeningsproces en, in het geval van Wilhelmshaven, zijn ze al bezet door een energiecentrale, wat betekent dat er geen alternatieve locaties zijn die serieus in overweging moeten worden genomen.

2.49.3 Vergelijking met de situatie in geval van niet-uitvoering/ resultaat

Handhaving van de status-quo zou betekenen dat de locatie in Wilhelmshaven op de kaart blijft afwijken van de beschrijving in de redenering; dit moet echter worden gecorrigeerd. In

Emden/Rysum zou de ontwikkeling van grootschalige energievoorzieningen mogelijk onverenigbaar zijn met het voorrangsgebied voor havengerichte commerciële voorzieningen, terwijl de locatie in het voorrangsgebied voor grootschalige energievoorzieningen niet zou worden gebruikt. Een verplaatsing van de locatie biedt betere mogelijkheden om de specifieke planning lokaal uit te voeren.

[...]

2.62 Energie-infrastructuur: verbindingscorridors op zee (paragraaf 4.2.2, nummer 10, zin 3 en voorrangsgebieden voor kabeltracés voor netaansluiting (zee) in bijlage 2)

In paragraaf 4.2.2, nr. 10, zin 3 worden nieuwe voorrangsgebieden, één boven Baltrum en twee boven Langeoog, gedefinieerd naast de bestaande voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor netaansluiting (zee). Deze zullen worden opgenomen in de cartografische weergave. Meer gedetailleerde uitleg over de randvoorwaarden van de specificaties is te vinden in de planningsrelevante afzonderlijke informatie in deel E. Samenvattend zijn er volgens het gebiedsontwikkelingsplan en het netontwikkelingsplan talrijke extra netverbindingssystemen op zee (Offshore-Netzanbindungssysteme - ONAS) nodig om de uitbreidingsdoelstellingen van de wet inzake offshore-windenergie te halen. Volgens de huidige plannen van het Federaal Agentschap voor Maritieme Zaken en Hydrografie [Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie] (Gebiedsontwikkelingsplan 2023) en het Federaal Agentschap voor Netontwikkeling [Bundesnetzagentur - BNA] (Netontwikkelingsplan 2037/2045 (versie 2023)) zullen deze naar verwachting via Grenscorridor III door de kustzee worden aangelegd. De specificatie is van toepassing op de voor ruimtelijke planningsdoeleinden onderzochte tracés voor vijf systemen via de Baltrum-corridor en in totaal acht systemen (één keer drie en één keer vijf systemen) via de twee Langeoog-corridors. Voor de overige vereiste ONAS (momenteel zes ONAS) worden in deze updateprocedure geen specificaties gemaakt. De ONAS zullen worden geïnstalleerd met een transportcapaciteit van 2 GW volgens de huidige stand van de techniek in overeenstemming met het Gebiedsontwikkelingsplan 2023. De uitbreidingsdoelstellingen volgens de Wet windenergie op zee (Wind-Energie-auf-See-Gesetz - WindSeeG) en de daarop gebaseerde plannen (gebiedsontwikkelingsplan, netontwikkelingsplan) stellen een zeer strakke planning voor de bouw van de ONAS.

Daarnaast wordt het bestaande voorrangsg gebied voor de eerste Norderney-corridor gewijzigd in de LROP-update. Voorheen omvatte dit gebied het tracé dat in de deelstaatsplanning was vastgelegd. In de tussentijd is de corridor echter volledig opgebouwd met offshore verbindingssystemen op basis van planningsgoedkeuringsbesluiten of individuele vergunningen, zodat deze momenteel alleen beschikbaar is voor de bouw van nieuwe ONAS nadat de daar geïnstalleerde verbindingssystemen zijn ontmanteld. Bovendien zullen er twee aanpassingen worden gedaan aan de Emstrasse die zijn ontstaan als onderdeel van de meer gedetailleerde routeplanning in de planningsgoedkeuringsprocedure. De presentatie van de voorrangsg gebieden in de cartografische weergave van het LROP is herzien en gewijzigd op basis van de nieuwe bevindingen uit de planningsgoedkeurings- en individuele vergunningsprocedures.

2.62.1 Waarschijnlijke belangrijke milieueffecten en maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, te beperken en te compenseren

De hieronder beschreven milieueffecten treden op tijdens de bouw, reparatie, verwijdering van ondiepten, exploitatie en ontmanteling van elk offshore netaansluitingssysteem (ONAS) in de nieuwe voorrangsgebieden die in het LROP worden opgenomen en in de voorrangsgebieden die ruimtelijk worden aangepast. De volgende verklaringen gelden daarom voor alle vast te stellen corridors. Dit betekent dat de effecten, met name op de beschermde goederen zijnde mensen, dieren en biodiversiteit, naar verwachting niet eenmalig zullen zijn, maar zich gedurende vele jaren zullen herhalen. Deze terugkerende effecten worden nog verergerd door het strakke tijdschema voor de uitbreiding van windenergie-voorzieningen op zee. Bij gebrek aan beschikbare gegevens en bevindingen over cumulatieve effecten in het Noordzeegebied zijn er vaak hiaten in de kennis en kunnen de milieueffecten niet onomstotelijk worden beoordeeld, met name wat cumulatieve effecten betreft. Eventuele cumulatieve effecten moeten nader worden geanalyseerd in het kader van een studie bij de verdere LROP-wijzigingsprocedure naar de cumulatieve effecten van de bepalingen, met name op Baltrum en Langeoog. Daarnaast worden de milieueffecten van de afzonderlijke corridors in de volgende hoofdstukken beschreven.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde goederen - mensen, inclusief menselijke gezondheid	<i>Bouw van ONAS</i> Kleine kleinschalige effecten treden uitsluitend op door geluid, uitlaatgassen en stof tijdens de constructiefase bij het oversteken van eilanden en bij het aanlandingspunt. Indirecte effecten zijn te verwachten van de voortzetting van de kabelsystemen op het vasteland. De bouwwerkzaamheden zullen een negatief effect hebben op de natuurbeleving, recreatieve functies en toeristische bestemmingen. <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> Afhankelijk van de locatie van de reparaties kun je tijdens de reparatiefase ook lawaai, uitlaatgassen en stof verwachten. <i>Ontmanteling van ONAS</i> De gevolgen voor het beschermde goed zijn dezelfde als voor de bouw van ONAS.	Het effect kan worden geminimaliseerd door de bouwtijd te beperken of door de beste bouwtechnieken of geluidswerende maatregelen te gebruiken. Daarnaast moeten de andere eisen uit punt 11 in acht worden genomen om het effect tot een minimum te beperken.

Beschermde goederen - dieren, planten en biodiversiteit	<i>Bouw van ONAS</i> Afhankelijk van het specifieke tracé kunnen de verschillende habitattypes van het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee in de habitat 'Mariene wateren en intergetijdengebieden' (habitat nr. 11), met name 'Zandbanken met slechts een geringe permanente overstroming door zeewater' (habitattype nr. 1110), mogelijk 'Estuaria' (habitattype nr. 1130), direct worden beïnvloed door de aanlegactiviteiten (aanleg in de Waddenzee/rugwadden, horizontale boringen om eilanden, duinen, kwelders en dijken te doorkruisen met bijbehorende boorlocaties in het begin- en eindgebied, alsmede de aan- en afvoer van materialen) met name voor "zandbanken die slechts in geringe mate permanent door zeewater worden overspoeld" (habitattype nr. 1110), mogelijk "estuaria" (habitattype nr. 1130), "vegetatievrije slikken, zand en gemengde slikken" (habitattype nr. 1140) en "ondiepe grote zeearmen en baaien (habitattype nr. 1160, zones met ondiep water en zeegrasvelden)" alsook andere habitattypes zoals "pioniervegetatie" (habitattype nr. 1310) en slikgrasvelden (habitattype nr. 1320). Een negatieve impact op riffen (habitattype nr. 1170) kan ook niet worden uitgesloten, maar er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar over hun verspreiding. Ook effecten op Atlantische schorren (kwelders) (habitattype 1330), witte en primaire duinen (2120, 2110) zijn denkbaar. Deze habitats hebben over het algemeen een groot regeneratievermogen. De ernst van de impact hangt daarom vooral af van zijn duur. In het geval van bouwgerelateerde effecten kan niet worden uitgesloten dat de verstoring van habitats, de verplaatsing en verdichting van sedimenten, de aantasting van de vegetatie, de vervuiling door bouwmachines en de algemene verstoring door mensen en bouwmachines zich opstapelen en elkaar zodanig versterken dat er aanzienlijke negatieve effecten optreden. Tijdens de aanlegfase zullen diersoorten worden verstoord. Sedimenthervdeling en troebelingspluimen zullen een negatief effect hebben op de bodemfauna, mogelijk ook op vissen. De aanwezigheid van mensen en machines en emissies van bouwmachines (boven- en onderwatergeluid, licht) kunnen zeezoogdieren en vogels verstoren (bijv. in	De interventies kunnen worden beperkt door ruimtelijke concretisering als onderdeel van de tracédefinitie op de volgende planningsniveaus en de specificatie van bouwtijdregelingen in de goedkeuringsprocedure voor de planning. De mogelijkheid om zich te houden aan bouwijdvensters heeft echter zijn beperkingen in het geval van herstelwerkzaamheden die snel moeten worden uitgevoerd en vanwege de krappe tijdschema's die voortvloeien uit de uitbreidingsdoelstellingen van de WindSeeG (Wind-Zee-Wet). Tijdens de gedetailleerde planning moeten verdere vermijdingsmaatregelen worden genomen. Met name geschikte installatiemethoden (bijv. trilzwaard, horizontaal boren) kunnen helpen om nadelige effecten te vermijden. Door het strakke tijdschema voor de uitbreiding van windenergie op zee zijn de mogelijkheden voor minimalisering echter beperkt, zodat significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, die zouden moeten worden gecompenseerd door passende coherentie maatregelen. Daarnaast moeten de verdere eisen in nummer 11 in acht worden genomen om de gevolgen tot een minimum te beperken.
--	--	---

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
	rustgebieden van gewone zeehonden of broed-, rust- en ruigebieden van vogels). <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> Na het leggen van de kabel en het regenereren van de werkgebieden treden er geen significante effecten op als het 2 K-criterium wordt aangehouden. (Het "2 K-criterium" stelt dat het gebied 20 cm onder het oppervlak maximaal 2 graden Kelvin mag worden verwarmd door de kabels - dit bepaalt dus de minimale installatiediepte). Herstelwerkzaamheden of werkzaamheden om verlaagde dieptes als gevolg van morfodynamische veranderingen op te heffen, kunnen plaatselijke verstoringen veroorzaken die vergelijkbaar zijn met de verstoringen die worden veroorzaakt door bouwwerkzaamheden. Ontmanteling van ONAS Als de kabels worden ontmanteld (en indien nodig vervangen), betekent dit ook een overeenkomstige ingreep met de hierboven vermelde mogelijke verstoringen die vergelijkbaar zijn met bouwwerkzaamheden.	
FFH-compatibiliteit	Alle vijf voorrangsgebieden lopen door Natura 2000-gebieden. De FFH-compatibiliteit met de voorrangsgebieden staat onder deze tabel.	Zie hieronder (direct onder de tabel)

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde goederen - bodem, land	<i>Bouw van ONAS</i> De effecten op de waddenmorphologie zullen vooral op de korte tot middellange termijn en voornamelijk op kleine schaal optreden, terwijl de effecten op de bodemtypes op de middellange termijn en ook op kleine schaal zullen optreden, aangezien de bodems in deze gebieden relatief snel regenereren als gevolg van de natuurlijke dynamiek. <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> Tijdens bedrijf warmen de kabels hun directe omgeving op. In het geval van reparaties of het wegwerken van verminderde dieptes als gevolg van morfodynamische veranderingen, kunnen lokale effecten optreden die vergelijkbaar zijn met de bouw van ONAS. <i>Ontmanteling van ONAS</i> De ontmanteling van ONAS kan vergelijkbare gevolgen hebben als de bouw van het ONAS.	De effecten van verwarming kunnen worden beperkt door het 2 K-criterium voor de installatiediepte in acht te nemen.
Beschermde goed - water (oppervlakte- en grondwater)	<i>Bouw van ONAS</i> Met uitzondering van kortstondige troebelheid tijdens de bouwfase worden geen effecten op het water verwacht. <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> Er kunnen (lokaal beperkte) effecten zijn die vergelijkbaar zijn met de bouw van ONAS. <i>Ontmanteling van ONAS</i> Dit kan vergelijkbare effecten hebben als de bouw van ONAS.	-

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermd goederen - lucht, klimaat	<i>Bouw van ONAS</i> Er worden geen significante effecten verwacht. Plaatselijke effecten kunnen optreden tijdens de bouwfase door machines (uitlaatgassen, stof). De verbindingsslijnen worden voornamelijk gebruikt om elektriciteit te transporteren die is opgewekt uit hernieuwbare bronnen. Doordat het gebruik van fossiele brandstoffen wordt vermeden, heeft dit een positieve invloed op het mondiale klimaat, wat betekent dat de klimaatimpact van het leggen van de kabels voornamelijk positief is. Extreme weersomstandigheden (klimaatimpact) kunnen leiden tot grotere fluctuaties in het elektriciteitsnet. <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> Er kunnen (lokaal beperkte) effecten zijn die vergelijkbaar zijn met de bouw van ONAS. <i>Ontmanteling van ONAS</i> Dit kan vergelijkbare effecten hebben als de bouw van ONAS.	Technische beschermingsmaatregelen kunnen de kans op schade door extreme weersomstandigheden verkleinen.
Beschermd goed - landschap	<i>Bouw van ONAS</i> Minimale gevolgen zullen alleen optreden tijdens de bouwfase door de aanwezigheid van bouwmachines en mogelijk werkpontons of iets dergelijks. <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> Er kunnen (lokaal beperkte) effecten zijn die vergelijkbaar zijn met de bouw van ONAS. <i>Ontmanteling van ONAS</i> Dit kan vergelijkbare effecten hebben als de bouw van ONAS.	-

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Beschermde culturele en andere materiële goederen	<i>Bouw van ONAS</i> Tijdens de bouwfase kunnen bodem- en cultuurmonumenten alsmede archeologische vindplaatsen in gevaar komen door de werkzaamheden. <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> In de regel is er op de bestaande tracés geen aantasting van de beschermde goederen te verwachten, omdat er tijdens de bouwfase rekening mee wordt gehouden in het kader van herstelwerkzaamheden en het wegwerken van verminderde diepten. <i>Ontmanteling van ONAS</i> In de regel is op de bestaande routes geen aantasting van de beschermde goederen te verwachten door ermee in de bouwfase als onderdeel van de ontmanteling rekening te houden.	Beperkingen kunnen worden voorkomen in de loop van de gedetailleerde planning.
Interacties tussen de beschermde goederen	<i>Bouw van ONAS</i> Er zijn interacties tussen de beschermde goederen mensen, klimaat, lucht en landschap: negatieve effecten op klimaat, lucht en landschap, met name bouwgerelateerde effecten, hebben ook een negatief effect op de geschiktheid voor recreatie en dus op het beschermde goed mensen. Voor het ecosysteem als geheel zijn de effecten meestal lokaal. De aanleg van verbindingsleidingen heeft over het algemeen tijdelijke effecten. <i>Bedrijf, reparatie en eliminatie van verminderde diepten van ONAS</i> Er kunnen (lokaal beperkte) effecten zijn die vergelijkbaar zijn met de bouw van ONAS. <i>Ontmanteling van ONAS</i> Dit kan vergelijkbare effecten hebben als de bouw van ONAS.	Een vermindering van de negatieve gevolgen voor de beschermde goederen vermindert dienovereenkomstig ook de interacties met de mensen van de beschermde goederen.

	Waarschijnlijke significante gevolgen van de regeling	Maatregelen om negatieve milieueffecten te vermijden, verminderen en compenseren
Grensoverschrijdende milieueffecten	geen	-

FFH-compatibiliteit

De voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee) die in dit programma zijn gedefinieerd, moeten worden geraamd op hun verenigbaarheid met de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden, aangezien een voorrangsgebied met deze gebruiksaanduiding kan leiden tot een significante aantasting van een Natura 2000-gebied voor wat betreft de onderdelen die relevant zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen of het instandhoudingsdoel.

Daarom moet er een FFH-effectbeoordeling worden uitgevoerd die is aangepast aan de mate van planologische concretisering van het ruimtelijke ordeningsprogramma van de deelstaat. Tot nu toe konden significante negatieve effecten op de betrokken Natura 2000-gebieden grotendeels worden vermeden door middel van bouwijdvensters, enz. Het is de vraag of dit ook in de toekomst mogelijk zal zijn tegen de achtergrond van toenemende bouwactiviteiten. De nadruk ligt daarom op cumulatieve effecten.

De verenigbaarheids(voor)beoordeling moet voorspellen of het beoogde gebruik van de prioritare aanwijzing kan worden gerealiseerd zonder significante nadelige gevolgen voor een Natura 2000-gebied; ook de cumulatieve effecten van de afzonderlijke projecten moeten in aanmerking worden genomen. Als de prognose de mogelijkheid van gebruik zonder significante nadelige effecten ontkracht, leidt dit in principe tot niet-ontvankelijkheid van de LROP-aanwijzing. Over de toelaatbaarheid van afzonderlijke ONAS-projecten kan dan echter worden beslist door middel van afwijkingen overeenkomstig § 34, lid 3 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz – Federale wet inzake natuurbeschoud). Voor het LROP is de bepaling in paragraaf 4.2.2, punt 10, zin 10, die het gebruik van voorrangsgebieden voor kabeltracés voor de netaansluiting (zee) alleen toestaat als "de toelaatbaarheid van het betreffende project en het behoud van de samenhang van het Europese ecologische netwerk "Natura 2000" alsmede het behoud van de instandhoudingsdoelen van de daartoe ingestelde beschermde gebieden zijn vastgesteld, waarbij ook rekening wordt gehouden met de te verwachten cumulatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden als gevolg van de parallelle en dicht op elkaar volgende uitbreiding van de offshore verbindinglijnen". Deze bepaling zorgt ervoor dat de aanwijzing van de voorrangsgebieden voor kabeltracés voor de netaansluiting (zee) altijd verenigbaar is met de Habitat (FFH)-richtlijn (zie ook punt 2.67).

[...]

Ems-corridor

De corridor begint aan land ten noorden van de vuurtoren van Campen in het zuidelijke deel van de kust van Krummhorn en eindigt zeewaarts kort voor het bereiken van de grens met de EEZ in het zeegebied ten oosten van het geplande windmolenpark Borkum Riffgat. De corridor wordt slechts op twee punten in bijlage 2 aangepast: ten zuiden van Riffgat in het EU-vogelreservaat DE-2210401 "Nedersaksische Waddenzee en aangrenzende kustzee" (ca. 5 km) en verder naar het zuiden, eerst de vaargeul van de Eems en vervolgens het FFH-gebied DE-2407331 "Beneden- en Buiten-Eems" (ca. 750 m) en het FFH-gebied DE-2306301 "Nationalpark Nedersaksische Waddenzee" (Zone II, ca. 1,5 km).

Aantasting van het gebied DE-2306301 "Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee" in zijn componenten die relevant zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen of het doel van de bescherming

Het nieuwe corridorgedeelte doorkruist het gebied over een lengte van ongeveer 1,5 km (een doorsteek was al gepland in de vorige LROP-definitie). Er moet ook worden opgemerkt dat er geen alternatieve routes zijn die voldoen aan de doelstellingen van de planning en die minder impact zouden hebben op de beschermings- en instandhoudingsdoelstellingen van het gebied. Door het optimaliseren van de route, het gebruik van installatietechnieken die weinig verstoring veroorzaken en het specificeren van installatieperioden als onderdeel van toekomstige vervangende bouwmaatregelen, kunnen significante negatieve effecten op het FFH-gebied aanzienlijk worden beperkt.

Nadelige gevolgen voor het gebied DE-2210401 "Nedersaksische Waddenzee en aangrenzende kustzee" in zijn onderdelen die relevant zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen of het beschermingsdoel

Het vogelreservaat overlapt met het FFH-gebied DE-2306301, met uitzondering van de uitbreiding "Borkum Riff". Vanwege het kleine gebied en de kortdurende aard van de significante bouwgerelateerde effecten in verband met de optimalisatie van het corridortracé, het gebruik van weinig versturende installatietechnieken en de tijdslimiet voor de installatiewerkzaamheden, is het over het algemeen mogelijk om effecten op broedgebieden en bijzonder weinig versturende en gevoelige rust- en foerageergebieden te vermijden bij het doorkruisen van zone 1 van het nationaal park. Eventuele impact op andere rust- en foerageergebieden in de Campener Watt tijdens perioden met een bijzonder hoge gevoeligheid voor verstoring kan ook worden vermeden. Desondanks kan niet worden uitgesloten dat waardevolle rustende vogelsoorten tijdens hun migratiepieken worden beïnvloed, deels vanwege de weersafhankelijke aard van migratieactiviteiten.

Negatieve effecten veroorzaakt door bouwgerelateerde effecten bij het doorkruisen van het gebied in het Borkum Riff-gebied kunnen ook worden vermeden tijdens perioden met een bijzonder hoge gevoeligheid voor verstoring. Vanwege de weersafhankelijke aard van trekactiviteiten kunnen significante negatieve effecten ook hier worden geminimaliseerd, maar in het algemeen niet worden uitgesloten.

Op basis van de beoordeling van alternatieven die is uitgevoerd, moet worden opgemerkt dat er geen alternatieve tracés zijn die in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de planning en die zouden leiden tot minder aantasting van het gebied wat betreft de beschermings- en instandhoudingsdoelstellingen.

Onrechtmatige aantasting van Natura 2000 wordt voorkomen met behulp van de bepaling in paragraaf 4.2.2, nr. 10, zin 10 LROP.

Nadelige gevolgen voor het gebied DE-2507331 "Unterems und Außenems" in zijn onderdelen die relevant zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen of het behouddoel

In het gebied van de corridor worden geen habitattypes aangetast die zijn gedefinieerd als beschermingsdoelen. Het gebied staat niet bekend als bijzonder belangrijk voor beschermde soorten vanwege het bestaande gebruik als scheepvaartroute.

Vanwege de marginale en zeer kleinschalige impact op het FFH-gebied in samenhang met de ruimtelijke en temporele beperking van de aanlegwerkzaamheden, zijn er geen significante nadelige gevolgen herkenbaar.

2.62.2 Onderzoek van alternatieven

Het tracé van de verbindingssleidingen zal naar verwachting een aanzienlijk effect hebben op het milieu, voornamelijk met betrekking tot dieren, planten en biodiversiteit, de bodem, culturele en andere materiële goederen.

Vorige routecorridors

De tracés "Norderney I" en "Ems" (en "Norderney II") zijn de beste oplossing voor de bestaande en toekomstige vervoersbehoeften in termen van de verwachte milieueffecten, maar ze zijn al volledig bezet of gepland door ONAS. Hoewel de "Baltrum"- en "Langeoog"-corridors vanuit milieuoogpunt minder geschikt zijn, zijn zij in hun huidige geplande omvang de beste alternatieven nadat de andere corridors zijn gebruikt. Bovendien is de tracékeuze beperkt met betrekking tot het gebruik van Grenscorridor III zoals gedefinieerd in het bevestigde Netwerkontwikkelingsplan 2037/2045 (versie 2023) en Gebiedsontwikkelingsplan 2023, omdat anders een kruising van de Norderney-corridors in de kustzee noodzakelijk zou zijn door de bouw van een kruisingsstructuur met de bijbehorende negatieve milieueffecten. In de toekomst zullen nog meer tracés nodig zijn, maar geschikte tracés zouden eerst moeten worden onderzocht in de loop van latere plannings- en goedkeuringsprocedures om de corridors in het LROP te reserveren.

Vervanging door ONAS op bestaande corridors met een groter vermogen

Volgens het netontwikkelingsplan ("Bepaling van de behoeften 2023-2037/2045 - Bevestiging van het elektriciteitsnetontwikkelingsplan voor de streefjaren 2037/2045" van 1 maart 2024) is het leggen van offshore kabels noodzakelijk om de in de EEZ geproduceerde windenergie aan te sluiten. Door de mogelijkheden te onderzoeken om nieuwe, ONAS met een groter vermogen te bouwen op de tracés van ontmantelde ONAS, kan enerzijds het totale aantal benodigde kabels worden verminderd (vervanging van ONAS met een lager vermogen door kabels met een hogere transmissiecapaciteit) en anderzijds het gebruik van minder geschikte tracés dan de tracés die al in gebruik zijn, worden verminderd. Als dit technisch mogelijk en vanuit ruimtelijk en milieuoogpunt beter verenigbaar is, moet deze optie worden gebruikt. Een overeenkomstig herzieningsmandaat is voorzien in punt 11, zin 2. Met name de eerste Norderney-corridor zou hiervoor in aanmerking kunnen komen, aangezien de daar gelegde kabels al vrij oud zijn en in de komende 10-20 jaar hoe dan ook moeten worden vervangen. Bovendien hebben twee van de daar aangelegde ONAS slechts een lage transmissiecapaciteit (62 en 400 MW). Dit verandert echter niets aan de noodzaak van de voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee) via Langeoog en Baltrum, aangezien het extra benodigde tracé voor de ONAS groter is dan de capaciteit ervan, zelfs als de Norderney I-corridor vervolgens wordt gebruikt. Bovendien is het om economische redenen niet te verwachten dat reeds gelegde kabels met een lange levensduur vroegtijdig op grote schaal worden ontmanteld. Volgens het Netzentwicklungsplan [netontwikkelingsplan] ("Bedarfsermittlung [Bepaling van de behoeften] 2023-2037/2045 - Bestätigung des Netzentwicklungsplans Strom für die Zieljahre 2037/2045 [Bevestiging van het elektriciteitsnetontwikkelingsplan stroom voor de streefjaren 2037/2045]" vanaf 1 maart 2024) moet er capaciteit worden gevonden voor ten minste 6 extra ONAS en interconnectoren, naast de capaciteit van de eerder bekende corridors via Norderney, langs de Ems en de Baltrum- en Langeoog-corridors.

Alternatieven in de riviermondingen (estuariën)

Als gevolg van de eisen van de Nedersaksische Wet op het Nationaal Park Waddenzee (NWattNPG) in combinatie met § 34 van de Federale Natuurbeschermingswet (BNatSchG), moet worden onderzocht of de 12-zeemijlszone buiten het Nedersaksische Nationaal Park Waddenzee (NLP) kan worden doorkruist en hoe de verstoring van Natura 2000-gebieden tot een minimum kan worden beperkt.

Tegelijkertijd betekent dit dat er wordt gekeken naar minder ingrijpende alternatieven met betrekking tot het werelderfgoed Waddenzee.

Om te voorkomen dat het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee in de 12-zeemijlszone geheel of gedeeltelijk wordt doorkruist, zouden de verbindingskabels door de mondingen van de Eems, Jade, Wezer of Elbe moeten worden gelegd, aangezien dit de enige gebieden voor de kust zijn die geen deel uitmaken van het Nationaal Park (en dus overwegend geen Natura 2000-gebied of deel van het Werelderfgoed zijn). Vanwege het overdrachtspunt van de ONAS tussen de EEZ en de kustzee bij Grenscorridor III, zoals gedefinieerd in het FEP [Flächenentwicklungsplan - gebiedsontwikkelingsplanning], kunnen alleen de Jade of de Wezer als mogelijke tracés voor de betrokkene ONAS worden beschouwd vanwege de grote afstanden en de kabelovergangen die in het geval van de Eems in de kustzee nodig zijn.

De Waddenzee voor de Noordzeekust van Nedersaksen is sinds 1986 beschermd als nationaal park. Met een huidige oppervlakte van ongeveer 345.000 hectare is de Waddenzee van Nedersaksen het op één na grootste nationale park van Duitsland.

Toen het nationaal park werd opgericht, werd het beschermingsdoel gedefinieerd met drie even belangrijke subdoelen:

1. behoud van het unieke karakter en het karakteristieke landschap van het Waddenzeelandschap,
2. behoud van natuurlijke processen in de typische habitats,
3. behoud van de biologische diversiteit van planten- en diersoorten die hier leven.

Het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee is verdeeld in drie beschermingszones. In deze zones kunnen dieren, planten en het landschap worden beschermd en kunnen natuurbeleving en recreatie hand in hand gaan.

In het stiltegebied (zone I) heeft de bescherming van dieren en planten prioriteit.

Dit geldt ook voor de tussenzone (zone II), waar in tegenstelling tot de stiltezone ook natuurvriendelijke toepassingen zijn toegestaan.

De recreatiezone (zone III) wordt ook gebruikt voor rustige recreatie van de mens.

De belangrijkste wettelijke basis voor de bescherming van het Nationaal Park is de Wet op de Nationale Parken (NWattNPG). Daarnaast zijn er een aantal wetten, richtlijnen, programma's en overeenkomsten op deelstaat-, federaal en internationaal niveau die van toepassing zijn op het Nationaal Park en de Waddenzee.

Delen van het huidige nationale park werden voor het eerst geregistreerd als Europees vogelreservaat in 1983. Sinds de wijziging van het NWattNPG in 2001 is het nationale park, met uitzondering van enkele gebieden, uitgeroepen tot Europees vogelreservaat (V 01) in overeenstemming met de Vogelrichtlijn van de EU. Sinds 2004 is het nationale park door de EU-Commissie erkend als "Gebied van communautair belang" (DE 2306301) volgens de Habitatrichtlijn. Het nationale park valt daarom onder de bescherming van deze twee Natura 2000-richtlijnen.

Sinds 1976 zijn de gebieden van het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee en de Dollard ook geclassificeerd als "waterrijke gebieden van internationaal belang" in het kader van de RAMSAR-Conventie (Conventie inzake waterrijke gebieden, vooral als levensruimte van internationale betekenis voor water- en wadvogels van 2 februari 1971 (Bundesgesetzblatt 1976 II blz. 1266)).

Het nationale park is sinds 1992 ook een erkend biosfeerreservaat onder het UNESCO-programma "mens en biosfeer". In 2023 werd het UNESCO-biosfeerreservaat opnieuw erkend, inclusief een ontwikkelingszone landinwaarts vanaf de dijk.

In juni 2009 werd het Nationaal Park Nedersaksen-Waddenzee erkend als UNESCO Werelderfgoed, samen met het Nationaal Park Sleeswijk-Holstein-Waddenzee en de Nederlandse Waddenzee. Uitbreidingen met de Hamburgse Waddenzee en het Deense deel van het gebied volgden in 2011 en 2014.

Als onderdeel van de trilaterale Waddenzee tussen Esbjerg en Den Helder en de daarmee samenhangende samenwerking, zijn andere internationale overeenkomsten van toepassing op de Waddenzee van Nedersaksen, bijv. de "Overeenkomst inzake de bescherming van zeehonden in de Waddenzee" (1991) of de "Overeenkomst inzake de bescherming van kleine walvisachtigen in de Noordzee en de Oostzee" (1992).

Jade-tracé

Een tracé in het Jade-gebied is gerealiseerd voor één kabelsysteem (Nordergründe offshore windmolenpark-netwerkverbinding) en een tweede is gepland (Groot-Brittannië - Duitsland NeuConnect interconnector, planningsgoedkeuringsbesluit van 12 april 2022).

Voor beide projecten werd het tracé langs de oostelijke rand van de Jade aangelegd.

Vanwege de stiltegebieden I/39 aan de oostkant van de Buitenjade en het stiltegebied I/51 "Kustzee vóór de Oost-Friese waddeneilanden" in het noordwestelijke deel van de Buitenjade is het niet mogelijk om een kabel door de Jade te laten lopen zonder een stiltegebied te doorkruisen. Volgens bijlage 1 van de Wet op de nationale parken is de aanleg van elektriciteitsleidingen toegestaan in stiltegebied I/51, mits dit niet in strijd is met het doel van de bescherming.

In het gebied van de Buiten-Jade moeten tracés ten westen en oosten van de vaargeul worden onderzocht.

Beide alternatieven bevinden zich in een gebied met een hoge morfodynamica. Het leggen van een kabel in dit gebied brengt een hoog risico van vrijspoeling met zich mee, wat enerzijds een bedrijfsrisico inhoudt en anderzijds de noodzaak van herinjectie in de zeebodem met de bijbehorende kosten en mogelijke schade aan milieurijsdommen.

Ongeacht het landingspunt zijn beide varianten betrokken op lange stukken wad. Ze doorkruisen een van de grootste aaneengesloten stiltegebieden voor het Oost-Friese schiereiland met uitgestrekte wadden en een zeehondenreservaat.

Bovendien wordt de kruising van het Blauwe Balje ten zuiden van het eiland Wangerooge vanuit het oogpunt van natuurbehoud kritisch bekeken in het geval van een tracé ten westen van de vaargeul onder een scherpe hoek. Een tracé over een lang stuk wad zal naar verwachting ook een negatief effect hebben op kwetsbare wadplaten.

Hoewel er volgens de zeekaart geen munitiestortplaats op het tracé ligt, zijn het wad en het eiland Wangerooge waarschijnlijk vervuild met oorlogsmunitie, waarvan sommige aanzienlijk zijn.

Bij de beoordeling van het tracé vanuit het oogpunt van natuurbehoud moet ook rekening worden gehouden met eventueel noodzakelijke opruiming van explosieven en de daarmee gepaard gaande verstoring en aantasting.

Aan de oostkant van de vaargeul worden de aanlegmogelijkheden sterk beperkt door munitie- en andere stortplaatsen, wegbermen, steenvelden, gebieden met een zeer hoge morfodynamiek en mosselvisserijgebieden.

Met name vanwege de mogelijkheid van cumulatieve effecten als gevolg van het in de tijd onafhankelijk leggen van meerdere kabelsystemen, kunnen significante negatieve effecten op de betrokken Natura 2000-gebieden niet voor alle varianten worden uitgesloten.

Samenvattend kan worden gesteld dat de potentiële installatiegebieden aan de oostkant van de Jade al grotendeels bezet zijn door de kabelsystemen Nordergründe en NeuConnect en dat een of meer extra kabelsystemen niet of slechts met aanzienlijke risico's en nadelen kunnen worden gerealiseerd. Het is technisch mogelijk om kabels te leggen aan de westkant van de Jade, maar er zijn aanzienlijke conflicten met natuurbeschermingsbelangen, in het bijzonder met het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee. Om de aanleg van alle kabelsystemen die zijn voorzien in het gebiedsontwikkelingsplan voor Grenscorridor III door de kustwateren van Nedersaksen ruimtelijk te coördineren en veilig te stellen, is daarom diepgaand onderzoek nodig in het gebied Wangerooge / Langeoog / Baltrum.

Wezer-tracé

Het leggen van de kabel in het Wezergebied zou niet alleen de belangen van de scheepvaart en de milieubescherming schaden, maar ook technische aspecten.

Als de kabel door de Wezer zou worden geleid, zou de vaarweg zowel tijdens de aanleg als tijdens de reparatiewerkzaamheden voor de scheepvaart moeten worden gesloten. Het leggen van de kabel in de vaargeul zou ook problematisch zijn met betrekking tot de regelmatige baggerwerkzaamheden om de diepte van de vaargeul te handhaven, aangezien dit het risico met zich meebrengt van beschadiging van de kabel en een daaruit voortvloeiende onderbreking van het systeem gedurende enkele dagen tot enkele weken (gevolgen voor de voorzieningszekerheid en de economische efficiëntie/prijseffectiviteit van de energievoorziening) en een afsluiting van de federale waterweg.

De Wezer is aangewezen als voorrangsg gebied voor de scheepvaart, dus het leggen van de kabel zou in strijd zijn met het prioritaire doel.

Het leggen van een kabel aan de rand van de vaargeul is moeilijk vanwege de geringe waterdiepte. Er zijn kribben in de Buiten-Wezer die met aanzienlijke inspanning zouden moeten worden gepasseerd. Het omzeilen van de kribben zou een inbreuk betekenen op het Nationaal Park Nedersaksische Waddenzee vanwege de nabijheid van het stiltegebied. In het havengebied van Nordenham zou de verplaatsing op dezelfde problemen stuiten als in de vaargeul. In de Beneden-Wezer zouden nog meer obstakels moeten worden overgestoken die vergelijkbaar zijn met die in de Buiten-Wezer, wat aanzienlijke extra werkzaamheden met zich mee zou brengen en een aanzienlijke inbreuk op de natuur zou betekenen, vooral in het randgebied van de rivier.

Alternatieven naast de riviermondingen

Zeegaten

Door de getijden vormen zich tussen de eilanden wadplaten, d.w.z. geërodeerde stroomgeulen, die zich naar het zuiden/oosten voortzetten in de vorm van baljes of prielen. Deze gebieden worden vooral gekenmerkt door hun hoge morfodynamiek, d.w.z. dat hier uitgebreide sedimentherverdeling plaatsvindt.

Deze gebieden met een hoge morfodynamiek zijn niet of slechts gedeeltelijk geschikt voor het leggen van kabels. Het risico bestaat dat de kabels op korte termijn vrijspoelen en vervolgens beschadigd raken. In gebieden met een hoge morfodynamiek zijn daarom grotere aanlegdieptes nodig, wat de kosten voor het leggen van de kabels verhoogt. De bedrijfskosten zijn ook hoger, omdat de kabelafdekking vaker moet worden gecontroleerd en blootliggende kabels dieper moeten worden doorgespoeld.

Er wordt aangenomen dat slechts één bundel kabels in het midden van het zeegat kan worden gelegd vanwege de hoge morfodynamica en de beperkte beschikbare ruimte.

De weersomstandigheden spelen ook een cruciale rol bij de installatiewerkzaamheden: de zeegaten tussen de eilanden zijn vanwege het weer uiterst kritisch voor de installatie van ONAS. Sterkere verplaatsingen van de buitenste gronden en staven treden gewoonlijk op na zware westelijke en noordwestelijke stormen. Opgemerkt moet worden dat de getijdenstroom op sommige plaatsen dwars door de vaargeul loopt. Als er een uitgaande stroming is bij stormachtige westelijke en noordwestelijke winden - d.w.z. de wind en de zee werken elkaar tegen - ontstaat er een hoge, gevaarlijke deining; de golven veranderen in steil oprijzende brekers, vooral in die delen van de vaargeul waar de stroming hogere snelheden bereikt door de vernauwing van de diepere vaargeul door zand. Onder deze omstandigheden wordt het moeilijk of zelfs gevaarlijk om de buitenste zeereep te passeren. In het geval van sterke stormen kunnen er in sommige zeegaten grondwervelingen ontstaan, zowel bij het in- als uitstromen van de stroming.

Uitvaren bij stormachtige aanlandige wind en uitgaande stroming kan erg gevaarlijk zijn. Als de diepgang van het schip groot is in verhouding tot de diepte van het water, moet er rekening worden gehouden met het risico van "doorprikken", d.w.z. zwaar aan de grond lopen met bijbehorende schokbelastingen op de scheepsconstructie (risico op lekkage) en/of het risico van kapseizen, wat betekent dat het schip niet kan manoeuvreren in de vaargeul en er dus een ongeluk gebeurt.

Er zijn ondiepten en zandbanken in het gebied van de zeegaten. Door de lage waterstand zou het nodig zijn om bij het leggen van kabels een geul uit te baggeren, zodat de kabellegger veilig door deze doorgangen kan. Het baggeren zou plaatsvinden kort voordat de kabel wordt gelegd.

Er moet ook worden opgemerkt dat, hoewel het leggen van kabels kan worden gekoppeld aan bepaalde bouwijdvensters, in het geval van een noodzakelijke reparatie of kabelopruiming, het werk onmiddellijk moet worden uitgevoerd en zonder rekening te kunnen houden met seizoensgevoelige beschermde goederen (zeehonden, ruiende eidereenden, rustende vogels, enz.) In principe geldt dit voor elk tracé, maar de kans op een dergelijke gebeurtenis is waarschijnlijk groter in het gebied van een getijdengebied vanwege de hoge morfodynamiek. Het leggen van kabels door een zeegat wordt daarom als kritisch beoordeeld.

In het geval van schade die het bedrijf van het kabelsysteem onderbreekt, zijn er beperkingen in de voorzieningszekerheid en economische verliezen te verwachten, aangezien de door de windturbines opgewekte elektriciteit niet aan het elektriciteitsnet kan worden toegevoerd totdat de reparatie is voltooid.

Al met al is het leggen van kabelsystemen in het gebied van de zeegaten om bovengenoemde redenen geen verstandig alternatief.

Wangerooge

Een doorsteek van het eiland Wangerooge werd in het verleden overwogen in de loop van de aanvraagconferenties voor de regionale planningsprocedures "Planning van tracécorridors tussen de 12-zeemijlszone en de netaansluitpunten op het vasteland" (12 november 2012) en "Zeetracés 2030" (19 november 2019). In de desktopstudie van 2019 werden twee subvarianten (West en Oost) in overweging genomen.

Een Wangerooge corridor is technisch haalbaar met verschillende kleinschalige alternatieven en er kunnen waarschijnlijk vijf kabelsystemen worden gerealiseerd.

Vanuit technisch oogpunt is het relevant dat het strand in het gebied van de tracécorridor erg smal en erg ondiep is. Dit vormt een bijzonder groot technisch risico voor de logistiek op de bouwplaats langs het strand - of het nu gaat om het trekken of leggen van kabels of het produceren van de horizontale boorgaten - aangezien de gebieden waarschijnlijk zelfs bij relatief lage waterstanden onder water komen te staan. Vanwege de mogelijkheid van stormvloed,

zelfs buiten het stormseizoen, is het niet mogelijk om te garanderen dat het bouwproces zonder onderbreking kan worden voortgezet vanwege de lokale omstandigheden.

Bovendien liggen de twee alternatieve tracécorridors via Wangerooge in de nabijheid van een munitiestortplaats. Bij het naderen van munitiestortplaatsen kan worden aangenomen dat er een verhoogde waarschijnlijkheid is dat munitie moet worden opgeruimd/opgehaald. Tegen deze achtergrond moeten de tracécorridors ook ongunstig worden beoordeeld wat betreft hun technisch ontwerp.

Bij de beoordeling van dit alternatief moet vanuit het oogpunt van natuurbehoud ook rekening worden gehouden met het noodzakelijke opruimen van explosieven en de daarmee gepaard gaande verstoring en aantasting.

Vanuit het oogpunt van natuurbehoud moeten de mogelijke kleinschalige alternatieven als volgt worden beoordeeld:

- Het westelijke alternatief doorkruist Zone I van het Nationaal Park over een afstand van 7,9 km en Zone II over 21,5 km, evenals mosselbanken over 0,6 km. Eidereenden zullen hier naar verwachting geen gevolgen ondervinden en gewone zeehonden slechts in geringe mate.
- Het oostelijke alternatief kruist Nationaal Park Zone I over een afstand van 6 km en Zone II over 23 km evenals mosselbanken over 0,2 km. Aanzienlijke nadelige effecten worden ook veroorzaakt door de passage van de wadplaten (iets minder dan 8 km) en door de zeehondenpopulaties ten zuiden van Wangerooge, zowel in de zomer als de rest van het jaar (elk ongeveer 2,5 km). Verdere negatieve effecten worden veroorzaakt door de ondiepwaterzone die wordt doorkruist (31 km), in maart en april door middelhoge dichtheden van populaties van zeeduikers (35 km) en tijdens de ruiperiode door middelhoge eidereendenpopulaties (2 km, ten zuiden van Wangerooge).

Beide alternatieven doorkruisen uitgestrekte wadplaten.

In het algemeen moet het feit dat de corridor het oostelijke deel van het eiland doorkruist, dat grotendeels is overgelaten aan natuurlijke ontwikkeling, zeer kritisch worden bekeken vanuit het oogpunt van natuurbehoud, wat betekent dat bouwactiviteiten hier een grote impact zouden hebben op flora en fauna. Dit is een waardevol natuurlijk en dynamisch gebied dat een belangrijke habitat is voor vogels.

De Wangerooge-corridor zou een potentieel belangrijk zandwingebied voor kustbescherming doorkruisen over een afstand van 29 kilometer ten noorden van de eilanden.

Met een aanlanding in het Schillig/Minsen-gebied zou een gebied met extra kabelsystemen moeten worden doorkruist op het vasteland, dat al wordt belast door veel bestaande elektriciteits- en gasleidingprojecten die zich in een vergevorderd planningsstadium bevinden en waarbij knelpunten het aanzienlijk moeilijker maken om extra projecten op een ruimtelijk en ecologisch compatibele manier te traceren.

Spiekeroog

Een oversteek van Spiekeroog in het gebied van het oostelijke strand is waarschijnlijk technisch mogelijk.

De Spiekeroog corridor doorkruist Nationaal Park Zone I over een afstand van 1,3 km en is daarom relatief conflictvrij. Zone II wordt over een afstand van 19 km doorkruist.

Verder zijn er significante negatieve effecten te verwachten over een afstand van 2 km tijdens het jong- en opgroeiseizoen vanwege de zeer grote zeehondenaggregaties ten zuiden van Spiekeroog en het hele jaar door vanwege het oversteken van mosselbanken (0,2 km).

Verdere significante beperkingen zijn het gevolg van de waddoorsteek (6 km) en, tijdens de ruiperiode, van grote groepen eidereenden ten oosten van Spiekeroog over bijna 4 km.

Andere te verwachten conflicten zijn

- over 35 km door middelhoge dichtheden van zeeduikers (gaviiformes) in maart en april,
- over een afstand van iets minder dan 2 km in de zomer door verdere groepen gewone zeehonden ten zuiden van de zeer grote groepen en in de rest van het jaar ook door gewone zeehonden over een afstand van iets minder dan 3 km en
- het hele jaar door de ondiepe waterzone van meer dan 24 km.

Over het geheel genomen moet het feit dat de corridor de ooststrand van Spiekeroog zou innemen, die grotendeels is overgelaten aan natuurlijke ontwikkeling, zeer kritisch worden bekeken vanuit het oogpunt van natuurbehoud, wat betekent dat bouwactiviteiten hier een grote impact zouden hebben op flora en fauna. Dit is een waardevol natuurlijk en dynamisch gebied dat een belangrijk leefgebied is voor vogels.

Samenvatting

De aanleg van ONAS in de corridors Baltrum en Langeoog zal aanzienlijke negatieve gevolgen hebben. De gevolgen zijn gerechtvaardigd en worden versterkt door het feit dat langs deze twee corridors tot 13 ONAS kunnen worden aangelegd, dat de bouwmaatregelen zich over een periode van meer dan tien jaar zullen uitstrekken, dat minimaliseringsmaatregelen zoals bouwtijdvensters slechts in beperkte mate kunnen worden toegepast en dat de werkzaamheden op verschillende tracés tegelijk zullen plaatsvinden.

De kwesties toerisme/recreatie op de eilanden en op het vasteland en natuurbehoud (Nedersaksisch Nationaal Park Waddenzee, Werelderfgoed, etc.) worden intensief beïnvloed door beide corridors. De corridor via Langeoog doorkruist ook een gebied met een groot aantal archeologische monumenten en is daarmee het belangrijkste gebied voor deze kwestie in de kustwateren van Nedersaksen. De kwestie van de kustbescherming wordt in aanmerking genomen door de aanwijzing van voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning in de kustzee als onderdeel van deze wijziging van het LROP.

Vergeleken met de corridors Norderney I en II en de Eemscorridor, die tot nu toe door ruimtelijke ordening zijn veiliggesteld, zijn de negatieve effecten aanzienlijk intenser. Op basis van de bovengenoemde principes zijn er momenteel echter geen ruimtelijke alternatieven die technisch haalbaar zijn en beter verenigbaar zijn met de ruimte en het milieu.

Ondanks de te verwachten significante negatieve effecten en de daarmee samenhangende initiële niet-naleving van wettelijke verbodsbepalingen, is het toch te verwachten dat goedkeuring kan worden verleend, omdat - in combinatie met passende compensatie/coherentiemaatregelen - het verlenen van de noodzakelijke uitzonderingen en ontheffingen van wettelijke verbodsbepalingen mogelijk lijkt vanwege het groot openbaar belang, de eisen van de Wind-Zee-Wet en het ontbreken van alternatieven.

Onrechtmatige aantasting van Natura 2000 wordt uiteindelijk voorkomen met behulp van de bepaling in paragraaf 4.2.2, punt 10, zin 10 LROP.

2.62.3 Vergelijking met de situatie bij niet-uitvoering / resultaat

De voorrangsgebieden voor het kabeltracé voor de netaansluiting (zee) Norderney I- en Eems-netverbinding (zee) waren al gedefinieerd in het LROP (LROP, paragraaf 4.2.2, punt 11, zin 3). Ze vertegenwoordigen echter een oudere planningstatus die werd aangepast in de loop van de goedkeuring van de planning en, voor het grootste deel, de bouw van de daar geplande offshore-verbindingssystemen op basis van recentere bevindingen. In het geval van niet-uitvoering zou dit verouderde en daarom minder geschikte tracé dus gewaarborgd blijven, zodat er bij aanpassing van het tracé sprake zal zijn van verbeteringen op het gebied van milieueffecten ten opzichte van het voorspelde nulsценario. De Baltrum en Langeoog corridors zijn voor het eerst in het LROP opgenomen als voorrangsgebieden voor kabeltracés voor de netaansluiting (zee). Dit is bedoeld om ze te beschermen tegen conflicterende plannen. Dit zorgt ervoor dat de tracés beschikbaar zijn voor de geplande projecten en dat er niet hoeft te worden overgeschakeld op inferieure tracéopties. Bovendien is het gebruik van deze voorrangsgebieden gekoppeld aan voorwaarden via verdere bepalingen in nummer 11, die een belangrijk kader vormen voor de bescherming van de verschillende beschermde goederen. Volgens het netontwikkelingsplan 2037/2045 (versie 2023) ("Bepaling van de behoeften 2023-2037/2045 - Bevestiging van het elektriciteitsnetontwikkelingsplan voor de doeljaren 2037/2045" van 1 maart 2024) is de uitbreiding van de tracés noodzakelijk in combinatie met de offshore uitbreidingsdoelstellingen in overeenstemming met de WindSeeG. Een tracéborging is bedoeld om de meest geschikte tracés vrij te houden van milieueffecten. In dit opzicht zijn er verbeteringen op het gebied van milieueffecten ten opzichte van het voorspelde nulsценario. Zonder de aanwijzing van de voorrangsgebieden voor kabeltracés voor de netaansluiting (zee) in het LROP zouden de hierboven beschreven (negatieve) milieueffecten van netuitbreiding op zee niet aan het LROP kunnen worden toegerekend, maar toch optreden, aangezien de realisatie van de projecten bij wet is voorzien en ook zonder aanwijzing in het LROP zou plaatsvinden. De vereisten van het LROP voor het gebruik van de voorrangsgebieden verminderen de negatieve milieueffecten van de uitbreiding van offshore-netwerken (die hoe dan ook zouden optreden als gevolg van de realisatie ervan).

[...]

2.69 Grensoverschrijdende milieueffecten

Ingevolge § 9, lid 4, van de ROG moet, indien de uitvoering van een plan aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het grondgebied van een andere staat, deze staat hierbij worden betrokken overeenkomstig de § 60 en 61 van de Wet milieueffectrapportage (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG). Alle waarschijnlijke significante effecten in de zin van de UVPG worden in overweging genomen, d.w.z. zowel negatieve als positieve effecten.

De waarschijnlijke significante grensoverschrijdende effecten op naburige staten of Duitse deelstaten als gevolg van elke afzonderlijke gewijzigde of nieuwe bepaling van het LROP zijn in de voorgaande hoofdstukken opgesomd.

Voor een beter begrip volgt hier een beknopte presentatie van de waarschijnlijke significante grensoverschrijdende effecten. Regelingen die geen significante grensoverschrijdende milieueffecten veroorzaken, worden niet vermeld; algemene milieueffecten van geringe aard of indirecte en abstracte effecten (bv. bepaalde vermijding van broeikasgasemissies) worden hier ook niet opnieuw expliciet en uitgebreid gepresenteerd.

De lijst wordt gegeven in de volgorde van de LROP-secties, gescheiden in positieve en negatieve gevolgen.

- **Positieve effecten**

Abstracte positieve grensoverschrijdende milieueffecten kunnen voortvloeien uit een groot aantal specificaties, voorbeelden: Bepalingen over het biotopennetwerk / herdefiniëring van de voorrangsgebieden voor het biotopennetwerk, opheffing van de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning m.b.t. turfwinning, bepalingen ter bevordering van het spoorgebonden vervoer, in het bijzonder klimaatneutraal spoorgebonden vervoer en fietsvervoer, bepalingen voor de coördinatie tussen plannen ten gunste van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen.

Het weglaten van de aanduiding van de Bundesstrasse B 402 (E 233) bij Meppen tot aan de grens met Nederland betekent dat de negatieve milieueffecten niet langer zijn toe te schrijven aan het LROP - dit is echter een bestaand tracé met overeenkomstige bestaande milieueffecten.

- **Negatieve effecten**

Er zijn geen specifieke significante negatieve milieueffecten op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden waarneembaar als gevolg van de wijziging van het LROP (bijvoorbeeld door een voorrangsgebied aan te wijzen voor een geplande bovengrondse hoogspanningsleiding of een weg of autosnelweg). Er worden enkele voorzieningen getroffen ter ondersteuning van de aanleg van infrastructuur die aanzienlijke negatieve milieueffecten kan hebben op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden in gebieden dicht bij de grens, zoals voorzieningen voor het gebruik van hernieuwbare energie en voor het transport en de opslag van de daarbij opgewekte elektriciteit, of gebiedsdefinities voor de transformatie van de economie. In de LROP-wijziging worden hiervoor echter geen concrete locaties genoemd, zodat onduidelijk is waar en in welke mate negatieve milieueffecten zullen optreden. Dit kan alleen worden gekwantificeerd in meer concrete plannen op latere planningsniveaus. In dit verband moet worden verwezen naar de daaropvolgende plannen.

[...]

3.3 Algemeen begrijpelijke samenvatting

Het Ruimtelijke Ordeningsprogramma van de deelstaat Nedersaksen (LROP) moet worden gewijzigd. Aangezien het hierbij om meer dan alleen kleine wijzigingen gaat, moet er een milieubeoordeling worden uitgevoerd in overeenstemming met de wettelijke vereisten. De beschikbare informatie die relevant is voor deze beoordeling is samengevat in dit milieुरapport en in aanmerking genomen bij de wijzigingsprocedure van het LROP.

Het LROP wordt actueel gehouden en verder ontwikkeld als kader voor duurzame regionale ontwikkeling en als basis voor het opstellen van regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's (RROP). Het bestaat uit tekstuele en cartografische specificaties. De inhoud van het LROP heeft algemene geldigheid als wettelijke norm (verordening). De afzonderlijke specificaties moeten worden nageleefd of in aanmerking worden genomen door overheidsinstanties (bijv. administratieve districten, steden en gemeenten, maar ook gespecialiseerde autoriteiten) en, onder bepaalde voorwaarden, ook door privaatrechtelijke personen.

Methodologie, procedure

De milieubeoordeling heeft betrekking op het geldende LROP, laatstelijk gewijzigd in 2022. Er moet rekening worden gehouden met de overkoepelende positie van het LROP in de hiërarchie van de algemene ruimtelijke ordening. De verdere uitvoering van het LROP gebeurt meestal via regionale ruimtelijke ordeningsprogramma's en andere plannen en programma's van de daaropvolgende (sectorale) planningsniveaus, die zelf aan een milieubeoordeling worden onderworpen. Toch is het in veel gevallen al bij bestudering van de afzonderlijke bepalingen van het LROP duidelijk of er aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden. De milieueffecten kunnen alleen worden beoordeeld voor zover ze al herkenbaar zijn op het schaalniveau van het LROP (schaal van de cartografische weergave 1:500.000, d.w.z. 1 mm op de kaart komt overeen met 500 m in werkelijkheid). Ook het karakter van de respectieve aanduiding is relevant, met enerzijds de bindende werking die in acht moet worden genomen bij de uiteindelijk afgewogen doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening en anderzijds de verplichting om rekening te houden met ruimtelijke ordeningsprincipes, waarover een planologische afweging moet worden gemaakt.

Veel specificaties stellen een kader vast waarvan de precieze vorm pas op latere planningsniveaus wordt bepaald. Dienovereenkomstig kan de milieubeoordeling hier alleen ruwweg worden uitgevoerd dan in het geval van ruimtelijk specifieke specificaties, zoals de voorrangsgebieden in de cartografische weergave van het LROP.

Het proces van de wijziging van het LROP en de daarin opgenomen milieubeoordeling worden toegelicht in hoofdstuk 0. De overheidsinstanties wier verantwoordelijkheden op het gebied van milieu en gezondheid door de milieueffecten worden beïnvloed, zijn betrokken bij het bepalen van de reikwijdte van de milieubeoordeling. Er is rekening gehouden met hun suggesties. Dit milieुरapport is parallel aan het opstellen van het wijzigingsvoorstel voor het LROP opgesteld. Negatieve milieueffecten die tijdens de voorbereiding van het milieुरapport aan het licht kwamen, konden bijgevolg nog gedeeltelijk worden vermeden of tot een minimum worden beperkt door de vaststellingen te wijzigen.

De beoordeling van de milieueffecten - zowel positieve als negatieve - is gebaseerd op de zogenaamde "beschermde goederen" van de milieubeoordeling:

- mensen, waaronder de menselijke gezondheid,
- dieren, planten, biodiversiteit,
- bodem, land, water, klimaat, lucht,
- landschap, cultuur en andere materiële goederen.

De doelstellingen van milieubescherming en de huidige status van deze beschermde gebieden in Nedersaksen worden gepresenteerd in hoofdstuk 1.3. De procedure voor de milieubeoordeling en de gegevensbasis worden nader toegelicht in hoofdstuk 1.4.

In hoofdstuk 2 worden vervolgens de gewijzigde bepalingen van het LROP (d.w.z. zowel volledig nieuwe of geannuleerde als gewijzigde bepalingen) afzonderlijk onderzocht op hun milieueffecten. Enerzijds worden de effecten op de beschermde goederen beschreven en

geëvalueerd en anderzijds worden ook maatregelen geregistreerd die de negatieve milieueffecten van de vaststelling kunnen vermijden, verminderen of ten minste compenseren. Deze maatregelen moeten vaak worden gezien als een indicatie voor latere planningsniveaus, waarop vermijdings-, beperkings- en compensatiemaatregelen kunnen worden toegepast. Naast de bovengenoemde beschermde goederen wordt ook rekening gehouden met mogelijke interacties tussen de beschermde goederen en worden de grensoverschrijdende milieueffecten afzonderlijk beschreven. Verder wordt in een apart hoofdstuk de zogenaamde "FFH-compatibiliteit" onderzocht, d.w.z. de verenigbaarheid van de respectieve aanwijzing met de instandhoudingsdoelstellingen en behoudsdoelen van het onderling verbonden Europese ecologische netwerk "Natura 2000". De alternatieven waarmee het beoogde doel van de aanwijzing zou kunnen worden bereikt met andere milieueffecten, evenals het alternatief om de LROP-wijziging niet uit te voeren, worden ook voor elke aanwijzing afzonderlijk gepresenteerd.

Grensoverschrijdende milieueffecten worden apart benadrukt om grensoverschrijdende deelname te vergemakkelijken.

Ten slotte worden de milieueffecten van de bepalingen samen in hoofdstuk 2 geanalyseerd om te komen tot een algemene beoordeling van de milieueffecten van de wijziging van het LROP. Het hoofdstuk 3 beschrijft de moeilijkheden bij het opstellen van de informatie voor het milieुरapport en schetst de geplande maatregelen voor het monitoren van de milieueffecten van de wijziging van het LROP.

De belangrijkste resultaten

Veel van de bepalingen van de LROP-wijziging resulteren in positieve milieueffecten voor sommige of alle beschermde goederen. Dit geldt met name voor de updates van de voorrangsgebieden voor biotoopnetwerken in de hele deelstaat. Abstracte positieve milieueffecten komen ook vaak voor, omdat er beslissingen worden genomen om de klimaatverandering te beperken en de aanpassing aan het klimaat te ondersteunen - en tegelijkertijd zo zorgvuldig mogelijk om te gaan met milieurijsdommen. Voorbeelden hiervan zijn voorrangsgebieden voor de grondstoffenwinning in kustwateren, die bedoeld zijn voor de winning van sedimenten voor kustbescherming, en voorrangsgebieden voor kabeltracés voor de netaansluiting (zee). Dit geldt ook voor regelingen die voorzien in de bundeling van voorzieningen (infrastructuur) voor het gebruik van hernieuwbare energie en de bijbehorende netuitbreiding en erop gericht zijn om daarbij zo min mogelijk beslag te leggen op natuur en landschap. En het geldt ook voor bepalingen die spoor- en fietsvervoer ondersteunen en zo bijdragen aan het terugdringen van gemotoriseerd privévervoer, dat schadelijker is voor het milieu.

Dergelijke positieve milieueffecten kunnen meestal niet in detail worden gekwantificeerd. Negatieve milieueffecten op veel beschermde goederen vloeien voornamelijk voort uit de bepalingen over infrastructuur in deel 4 van het LROP, d.w.z. de regelgeving over tracés, energieopwekking, energie-infrastructuur en energieleidingen. Tegelijkertijd staan de positieve effecten op het mondiale klimaat voorop bij de energiegerelateerde bepalingen, aangezien de bepalingen voornamelijk worden gemaakt in de context van de energietransitie en dus ten gunste van klimaatbescherming. De negatieve milieueffecten op sommige beschermde goederen (bijv. mensen, dieren, landschap als gevolg van bouwlawaai en de daaruit voortvloeiende uitstoot van verontreinigende stoffen, aantasting van het landschap) als gevolg van de aanleg en exploitatie van nieuwe hoogspanningsleidingen zijn vanuit een landelijk perspectief relatief beperkt in ruimtelijke termen. Dit geldt ook voor wegen (voorrangsgebieden Hoofdweg en voorrangsgebieden Hoofdweg (grootschalig)).

De wijzigingen op het onderdeel grondstoffen (3.2.2) van het LROP voorzien in het schrappen van voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning, voornamelijk alle grondstoffen van het type turf met het oog op klimaatbescherming. Dit heeft een positief milieueffect op de beschermde goederen, waarvan de meeste een relatief lokaal effect hebben; turfwinning is echter in het algemeen al niet meer toegestaan vanwege het verbod op turfwinning in de Nedersaksische

natuurbeschermingswet en de voorrangsgebieden voor winning van het grondstoftype turf in het LROP zijn daarom in het algemeen al functioneel.

In abstracte termen kan echter worden verwacht dat het schrappen van voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning verplaatsingseffecten zal hebben (de winning vindt elders plaats met grotere transportafstanden), maar deze kunnen niet precies worden voorspeld.

Paragraaf 4.3 van het LROP bevat voor het eerst ook bepalingen ten gunste van het terughalen van radioactief afval uit de Asse II-mijn met zo min mogelijk conflicten. De bepalingen zorgen ervoor dat de nodige maatregelen om het afval terug te halen, kunnen worden uitgevoerd vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening - d.w.z. dat er geen ander project in de weg staat. Dit gaat uitdrukkelijk niet gepaard met een voorselectie van een tussentijdse opslagplaats. Aangezien het vanuit milieuoogpunt zeker gunstiger is om het radioactief afval uit de Asse-mijn terug te halen dan het risico te lopen dat radioactiviteit ongecontroleerd vrijkomt, zijn de bepalingen van het LROP over het algemeen positief. Dit geldt ook voor alle andere bepalingen: Meer gedetailleerde overwegingen over de milieueffecten kunnen niet worden gemaakt op het ruwe planningsniveau van het LROP, maar moeten worden gemaakt op latere planningsniveaus, met name tijdens de vergunningverlening voor projecten.

Hoe meer speelruimte de volgende planningsniveaus hebben (bijv. door de definitie van ruimtelijke ordeningsprincipes in het LROP) of hoe meer de uitvoering van de definitie afhankelijk is van randvoorwaarden die niet via het LROP kunnen worden gecontroleerd (bijv. uitbreiding van windenergie en fotovoltaïsche systemen op de grond), hoe minder zeker het is dat de milieueffecten zich zullen voordoen.

Het is over het algemeen te verwachten dat de meeste bepalingen verenigbaar zijn met de Habitatrichtlijn, aangezien Natura 2000 meestal helemaal niet wordt beïnvloed of, zoals in het geval van de voorrangsgebieden voor biotoopnetwerken of de Natura 2000-voorrangsgebieden zelf, specifiek wordt ondersteund. In andere gevallen is het duidelijk dat Natura 2000 kan worden beïnvloed (bijv. extra hoogspanningsleidingen en offshore netverbindingen). In deze gevallen is de verenigbaarheid met de Habitatrichtlijn nader onderzocht in lijn met de LROP-schaal. De regelgeving is nu zo geformuleerd dat de daaropvolgende planningsniveaus de nodige opties hebben om de verenigbaarheid met de FFH te waarborgen.

In drie gevallen (naast het ophalen van radioactief afval uit de Asse II-mijn gaat het om de voorrangsgebieden voor grondstoffenwinning en de kabeltracés voor de netaansluiting (zee) in de kustzee) worden extra tekstuele bepalingen gemaakt die de naleving van Natura 2000 als voorwaarde stellen voor het gebruik van de voorrangsgebieden/de aanwijzing van vrij te houden gebieden.

De LROP-wijziging is daarom verenigbaar met Natura 2000 (FFH-compatibiliteit).

Met betrekking tot grensoverschrijdende milieueffecten zijn er geen extra aspecten van milieueffecten.

Deze beoordelingen van de milieueffecten blijven ook hetzelfde in de algehele beoordeling: noch de algehele effecten, noch de verenigbaarheid met FFH verslechteren wanneer alle bepalingen samen worden bekeken. *De LROP-wijziging heeft daarom overwegend grootschalige positieve en in sommige gevallen kleinschalige negatieve milieueffecten* - de omvang van deze effecten hangt echter af van de specifieke tenuitvoerlegging van de bepalingen.