

Aan het Ministerie van LNV

T.a.v. Internetconsultatie, Regeling spoedaanpak stikstof bouw en infrastructuur

Datum: 8 januari 2020

Nummer: 20001.bo

Onderwerp: Internetconsultatie, Regeling spoedaanpak stikstof bouw en infrastructuur

Behandeld door: B. Oosting

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij sturen wij u onze inspraakreactie op het ontwerp van de Regeling spoedaanpak stikstof bouw en infrastructuur. Eerder reageerden wij gezamenlijk met andere natuur- en milieuorganisaties op de Spoedwet Stikstof.

De Minister wil met onderhavige regeling in combinatie met de Spoedwet de ontstane impasse in de bouw van woningen en infrastructuur ten gevolge van de diverse PAS-uitspraken doorbreken. Wij begrijpen dat enerzijds vanwege het economisch belang. Anderzijds dienen er wel voldoende waarborgen te zijn dat condities van natuurgebieden ook daadwerkelijk gelijktijdig verbeteren en dat er in nieuwe regelingen geen onduidelijkheid zal ontstaan over uitvoering, effecten en mogelijkheden voor handhaving. Dat betekent dat nadrukkelijke inzet is verlangd via aanvullende maatregelen op de al bestaande maatregelen om daarmee te voldoen aan de vereisten volgens artikel 6.1 en 6.2 van de Habitatrictlijn ter verbetering van de leefgebieden en habitats in Natura2000 gebieden. Daarbij zal ook rekening gehouden moeten worden met het gegeven dat reeds verleende onherroepelijke maar nog niet benutte vergunningen in de komende jaren mogelijk kunnen leiden tot een toename van de uitstoot van stikstof.

Woningbouw

Artikel 2.2 benoemt het aantal woningen waar de regeling op toeziet. De regeling bevat niet concreet een systeem op welke wijze de aantallen te bouwen woningen worden gemonitord en wat als peildatum wordt gehanteerd (begin, tussentijds). We verzoeken u om hiervoor een duidelijke systematiek op te nemen in de regeling.

Infrastructuur en A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

In algemene zin vraagt de mobiliteitsproblematiek in Nederland om een plan van aanpak om de mobiliteit te beperken en duurzamer en schoner te maken. Los van de vraag op welke wijze projecten eventueel zouden kunnen worden vergund, vinden wij het in algemene zin voorbarig om wanneer er sprake is van een bepaalde mate van congestie van verkeer op wegen direct naar het middel aanleg en verbreding te grijpen. Dit hebben we ook specifiek aangegeven in onze zienswijze op het ontwerp Tracébesluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken waarin we vragen om nader onderzoek naar oorzaken van congestie en alternatieve oplossingen (duurzamer, schoner en inzet van flankerend mobiliteitsbeleid). Met andere woorden bij de systematiek van projecten en toestemmingen daarvoor, ook bij Tracébesluiten, zou veel meer gekeken moeten worden naar duurzaamheid en alternatieve oplossingen die per saldo zouden leiden tot verbeteringen van de milieu- en natuurkwaliteit. Dit sluit ook aan bij het voorzorgsbeginsel.

Peildata overig

Ook t.a.v. de andere bronmaatregelen dient duidelijk zijn wat men hanteert als peildata, op welke wijze wordt gemonitord en wat de momenten van invoering van gegevens zijn. We gaan er daarbij vanuit dat het Aerius model ook periodiek wordt geactualiseerd/gecalibreerd op grond van meetgegevens in het veld. Immers van belang is dat de tendens van vermindering van de stikstofdeposities, die in 2015 bij aanvang van de PAS en het aflopen van de melkquotumregulering werd doorbroken, weer wordt ingezet.

Toedeling stikstofruimte

Voor zover een toestemming wordt gegeven dient duidelijk vast te staan wat het moment is van toedeling van stikstofruimte. Artikel 2.3. voorziet hier nu niet in. Dit is daarom niet goed geregeld in de regeling. Daarnaast is duidelijkheid gewenst omtrent het moment van afboeking. Dit dient naar onze mening te zijn op het moment dat een toestemming in werking treedt en niet het moment waarop een toestemming onherroepelijk wordt. Artikel 2.4 en artikel 2.9.2 vereisen op dit punt de nodige aanpassing en verduidelijking.

Bronmaatregelen sector (art. 2.5)

Wij zijn van mening dat de stikstofbehoefte voor nieuwe ontwikkelingen in bouw en infrastructuur ook binnen de betrokken sectoren gezocht moet worden. Dat betekent dat aanvullende bronmaatregelen van belang zijn. Alleen de maximumsnelheid en bouwen zonder gasaansluiting is niet genoeg. Te noemen zijn:

1. Vermindering van het gebruik van diesel in auto-, vrachtverkeer en scheepvaart
2. Gebruik van elektrische generatoren in havens t.b.v. aanliggende schepen
3. Belastingtechnische maatregelen om aanschaf van meer vervuilende auto's onaantrekkelijk te maken en tegelijkertijd schone auto's minder te belasten
4. Het stimuleren van elektrisch rijden, ook in het eigen autopark van de overheid
5. Duurzamer vervoer/mobiliteit o.a. OV
6. Rekeningrijden

Wat betreft de snelheidsverlaging op snelwegen staat of valt alles met de wijze waarop men de positieve effecten van snelheidsverlaging op rijkswegen bepaalt. Als bijvoorbeeld niet goed gehandhaafd gaat worden op de lagere maximumsnelheid dan is de winst niet groot. Het gevaar bestaat dus dat de ingeboekt stikstofwinst met deze maatregel is overschat. We vragen u daarom om een toelichting op welke wijze handhaving zal worden geïntensiveerd. De Raad van State stelt in haar advies op de Spoedwet ook dat inzichtelijk moet zijn hoe het effect wordt zeker gesteld en in welke mate dit bijdraagt tot daling van de stikstofbelasting in natuurgebieden.

Wij zijn van mening dat de stikstofruimte die vrijkomt bij de warme sanering van varkenshouderijen volledig afgeboekt zou moeten worden ten behoeve van het herstel van de natuur. Dit als beheermaatregel ter invulling van artikel 6 lid 1 en 2 van de Habitatrictlijn om de condities van beschermde leefgebieden en habitats te verbeteren. Zeker als het gaat om saneringslocaties in de omgeving van kwetsbare Natura2000 gebieden.

Verder zijn wij van mening dat met betrekking tot een bronmaatregel ander veevoer, voor zover deze maatregel ook inderdaad substantieel leidt tot minder hoge stikstofemissies, duidelijkheid gewenst is over welke momenten men gebruikt als peildatum en op welke wijze men controleert waar en op welke schaal ander veevoer ook daadwerkelijk wordt gebruikt op agrarische bedrijven. Metingen op stalniveau met juiste referentiemetingen zijn wenselijk om de werking van de maatregel ook te kunnen aantonen.

Passende beoordeling en cumulatietoets

Het voordeel van de nieuwe regeling t.o.v. de oude PAS-regeling is dat er nu geen generieke passende beoordeling meer van toepassing is maar per project zal moeten worden getoetst. Van belang daarbij is dat deze toetsing ook ingaat op de cumulatie/combinatie van effecten. Wij hebben gemerkt, mede vanwege de systematiek van het PAS, dat in veel natuurtoetsen deze cumulatie/combinatie toets ontbreekt of slechts marginaal wordt uitgevoerd (artikel 6 lid 3 Habitatrictlijn). Het verzoek is om cumulatie in de regeling op te nemen en in de toelichting hier aandacht aan te besteden.

Intrekken vergunningen en stikstofruimte

Wenselijk is dat er niet langer sprake is van sluipende vergunningen en latente stikstofruimte. Dit ook ter voorkoming van opeenstapeling van latente ruimte die t.z.t. toch opeens benut kan gaan worden wat per saldo weer kan leiden tot toename van de belasting op een N2000 habitat.

Artikel 2.10 voorziet wat betreft voor omgevingsvergunningen in een tijdelijkheid van 3 jaar. We verzoeken u gelijkvormig deze tijdelijkheid in artikel 2.10 ook te regelen t.a.v. de verklaring van geen bedenkingen bij een Omgevingsvergunning/ en bij een vergunning Wet Natuurbescherming en het Tracébesluit (art.2.3.2). Met andere woorden dat ook deze toestemmingen indien het ruimtelijk project niet wordt uitgevoerd of waarmee niet wordt aangevangen binnen een tijdsbestek van 3 jaar, de toebedeelde ruimte komt te vervallen en weer wordt teruggeboekt. We verzoeken daarom ook om artikel 2.6.5 te wijzigen naar een regel die wel toeziet op tijdelijkheid en mogelijkheid tot intrekking.

Autonome ontwikkeling

We verzoeken u om duidelijkheid te geven hoe in deze regeling en de nieuwe Aerius rekening wordt gehouden met de autonome ontwikkeling. Dan gaat het om economische groei, toename van autogebruik, bedrijvigheid en transport, en toename van de bevolking. Zijn de daarmee te verwachten toenames in de stikstofemissies verdisconteerd in het nieuwe rekenmodel Aerius? Zo niet dan is mogelijk als gevolg van de toename van emissies vanwege de autonome ontwikkeling de te behalen winst via bronmaatregelen al bij voorbaat opgesoupeerd.

Artikel 2.5 lid sub a.

We verzoeken u om de tekst in dit subartikel nog een keer goed te bekijken. Hij loopt namelijk niet en zorgt daarmee voor onduidelijkheid.

Neerwaartse trend zekerstellen

De belasting van de diverse Natura2000 gebieden met stikstof is nu te hoog, ruim boven de vastgestelde KDW's. Omdat nu nog geen zekerheid is te geven over de werking van de diverse voorgestelde bronmaatregelen en de relatief nog beperkte mate van inzet van bronmaatregelen is te verwachten dat de belasting in de verschillende Natua2000 gebieden de komende jaren nog steeds te hoog blijft om daadwerkelijk natuurherstel mogelijk te maken. Dit betekent dat er in dit jaar fors ingezet moet worden op beheermaatregelen die aansluiten op artikel 6.1 en 6.2 van de Habitatrichtlijn. Wij missen daarom in de regeling de randvoorwaarde dat een specifiek initiatief slechts vergund kan worden onder de randvoorwaarde dat de stikstofdepositie op het relevante nabijgelegen Natura2000 gebied voldoende afneemt.

Overige stikstofgevoelige natuur

De regeling zou er naar onze mening op moeten toezien dat ook overige stikstofgevoelige natuur voldoende wordt beschermd. Dat vraagt de zorgplicht in de Wet Natuurbescherming ook. In de praktijk zien we dat bij plantoetsingen deze zorgplicht vaak niet wordt toegepast en er wat betreft stikstofeffecten alleen wordt gekeken naar Natura2000 gebieden.

Luchtvaart

Wij pleiten ervoor om ook de luchtvaart aan de stikstofproblematiek te laten bijdragen en dat niet meer wordt ingezet op de groei van het vliegverkeer, zeker als het gaat om vakantievluchten. Ook omwille van klimaatdoelen en belasten van de leefomgeving is openstelling van vliegveld Lelystad voor vakantievluchten zeer ongewenst.