

In deze editie:

1 – Spelregels stikstofbank	1
2 – Luchthavenbesluit Teuge	2
3 – Brief aan staatssecretaris inzake Betuweroute	3

1 – Spelregels stikstofbank

Wij zijn blij met de eerste resultaten van de uitkoopregeling kalverhouderijen, met een afname van stikstofvracht van ruim 230.000 mol per jaar, met zicht op nog eens 120.000 mol. De vraag die u nu dient te beantwoorden is waaraan deze afname ten goede komt. Daarbij geven we u het volgende mee:

‘Evenredigheid’ is niet in het algemeen belang

Het doel van de opkoopregeling kalverhouderij is om stikstof te reduceren en wonen en werken vlot te trekken. Volgens de voorgestelde prioritering zal de verkregen stikstofruimte ‘evenredig’ beschikbaar komen, afhankelijk van de afname van stikstofdepositie die een sector bewerkstelligt. Omdat de agrarische sector de hoogste stikstofdepositie veroorzaakt, kan deze sector ook het meest besparen. Evenredige uitgifte betekent dan gek genoeg dat de stikstofruimte teruggaat naar de agrarische sector in plaats van naar natuur en woningbouw. Dit is onaanvaardbaar en bovendien tegenstrijdig met andere gestelde afwegingskaders als ‘bijdrage van het initiatief aan doelstellingen van algemeen belang’ en ‘bijdrage aan duurzaamheid en innovatie van het initiatief’.

Wij roepen u dan ook op om deze evenredige uitgifte los te laten. Zet schaarse stikstofruimte in waar zij het meeste nodig is: voor natuur en maatschappelijk noodzakelijke doelen als woningbouw.

Afoming 30 procent is onvoldoende

Net als bij andere vormen van extern salderen wordt een afoming van 30 procent gehanteerd. Dit is echter de gemiddelde latente ruimte in vergunningen, zoals in de brief ook erkend wordt. Met deze afoming wordt dus geen enkele winst voor natuur behaald. Daar waar een bedrijf meer latente ruimte heeft, is zelfs sprake van een stijging van de depositie op stikstofgevoelige.

Ook juridisch gezien is deze 30 procent onvoldoende, want - op grond van jurisprudentie – is uitgifte van ruimte uit een stikstofbank alleen acceptabel bij voldoende reductie.

Wij roepen nogmaals op de latente vergunde stikstofruimte zichtbaar te maken in de stikstofregistratiesystemen en hier de regels met betrekking tot de stikstofbank op aan te passen. Hanteer een riante afoming ná aftrek van de latente ruimte, zodat deze daadwerkelijk ten goede komt aan kwetsbare natuur.

Noodrem en evaluatie

Er bestaat gerede kans dat er een juridische streep gaat door de 25-kilometer grens die is bepaald door het Rijk. Het is nodig daarop voorbereid te zijn.

Ook dient doorlopend te worden gemonitord of het gebruik van de stikstofbank niet leidt tot verhoging van de daadwerkelijke stikstofdepositie, bijvoorbeeld door uitstoot waarvan de depositie verder draagt dan 25 km, of door ingebruikname van latente ruimte. Wij benadrukken het belang om in voorkomende gevallen de regeling te bevriezen, zonder de voorgestelde evaluatie na 1 jaar af te wachten.

Voor de evaluatie is het van belang vooraf te bepalen waaraan de regeling getoetst zal worden. In ieder geval moet in de evaluatie getoetst worden of gebruik van de stikstofbank ontwikkelingen in het maatschappelijk belang van Gelderland en haar inwoners mogelijk heeft gemaakt zonder additionele stikstofdepositie.

Concreet en SMART afwegingskader gewenst

Wij staan achter de kaders betreffende de bijdrage aan doelstellingen van algemeen belang en aan duurzaamheid. Ook steunen wij de inspanning om stikstofemissie te voorkomen. Deze kaders dienen echter nog wel SMART te worden gemaakt.

Bij het instellen van een adviescommissie plaatsen wij vraagtekens. Wij juichen de betrokkenheid van de diverse sectoren toe, maar zien het belang daarvan vooral in een eerder stadium, namelijk bij het tot stand komen van dat afwegingskader zodat alle belangen daarbij voldoende worden meegewogen. Toetsing aan het kader kan dan vervolgens ambtelijk worden afgehandeld met een advies aan GS.

De wens 'zo snel mogelijk' te beslissen mag niet ten koste gaan van een doordachte inzet van de beschikbare stikstofruimte. Die is immers schaars en kan maar één keer worden uitgegeven. Het gevaar is nu dat er overhaast stikstofruimte wordt uitgegeven aan wie zich meldt. Er is namelijk geen ondergrens van waar een initiatief aan moet voldoen. We adviseren daarom dat er ook een inhoudelijke vereiste aan de beoordeling wordt gekoppeld met bijvoorbeeld een puntensysteem.

Overig

In de spelregels missen we de zinsnede dat stikstofruimte die is verkregen uit de GSB bij beëindiging van het initiatief/bedrijf moet worden teruggeleverd aan de GSB en dus niet mag worden doorverkocht.

Hoe lang mag stikstofruimte op de bank blijven staan? Wanneer vloeit deze terug aan de natuur? Wij stellen voor dit te koppelen aan de termijn die het Rijk en de provincie hebben gesteld, namelijk tot 2030. Laat de ruimte vervallen als het dan nog niet is benut.

Wij geven tevens in overweging om de ruimte uit de stikstofbank te gebruiken om PAS-melders te legaliseren.



2 – Luchthavenbesluit Teuge

Op 18 mei heeft onze collega Maarten Witberg de zienswijze op het voorgestelde luchthavenbesluit Teuge mondeling toegelicht. Hieronder vindt u de twee belangrijkste punten die hij naar voren bracht.

I

Er is een grote urgentie met betrekking tot klimaat, natuur en circulaire economie. Gelet op de wens tot verduurzaming die we in het luchthavenbesluit zien staan, staat deze maatschappelijke opgave niet ter

discussie. De urgentie vinden we echter niet terug in het luchthavenbesluit. Hoewel gesproken wordt over stapsgewijze verduurzaming van de luchthavenactiviteiten, ontbreken concrete stappen en deadlines.

De noodzaak om het gebruik van fossiele brandstoffen af te bouwen is immens. Dan is er nog de opgave om tot een circulaire economie te komen – de EU Green Deal stelt 2050 als doeljaar, maar al over 7,5 jaar, in 2030, moet het gebruik van primaire grondstoffen met de helft zijn teruggebracht.

Het luchthavenbesluit gaat niet over stikstof, maar dat is wel de olifant in de kamer. Want de gebruiksruimte die u gaat vaststellen bepaalt, gegeven de huidige stand van de luchtvaarttechniek, de stikstofuitstoot van de luchthaven. Het stikstofbudget van Nederland is op. Dus ook hier is de urgentie zeer hoog.

Al deze deadlines en kwesties raken ook luchthaven Teuge. Hoopvolle initiatieven die we daar zien, zoals elektrisch vliegen, zullen nog jaren nodig hebben voordat het op schaal kan worden toegepast.

Daarom benadrukken we in onze zienswijze de noodzaak om concrete stappen te formuleren richting verduurzaming van de luchthaven. We vragen u daarom – bijvoorbeeld als een programma in het kader van de omgevingswet – zo snel mogelijk concrete tussendoelen vast te stellen met concrete jaartallen.

II

We zijn blij met het belevingsonderzoek, dat we graag opgeschaald en daadwerkelijk gebruikt zien.

Het afgelopen jaar is voor het eerst zo'n belevingsonderzoek gedaan waarbij niet zozeer naar de geluidnormen gekeken werd, maar naar de beleving van geluidhinder. Vlieggeluid is piekgeluid, dit laat zich maar moeilijk vertalen in gemiddelde geluidniveaus. Door de samengevoegde geluidruimte neemt de onzekerheid toe en neemt de voorspelbaarheid van overlast af. Dit draagt bij aan de ervaring van hinder.

Daarom zijn we zo blij met dat belevingsonderzoek. We zien dat er nog ontwikkeltijd nodig is om dit tot een robuust en houdbaar toetsingsinstrument om te bouwen, maar volgens ons is dit mogelijk. Zolang de wet gebaseerd blijft op gemiddelde geluidniveaus, biedt belevingsonderzoek nog geen kader voor vergunning en toezicht. We roepen daarom op om dit middel in te zetten om tot bovenwettelijke afspraken te komen, mede als ondersteuning van het pad naar verduurzaming waar reductie van geluidhinder een belangrijk onderdeel van is.

We vragen u daarom om parallel aan dit luchthavenbesluit ook het belevingsonderzoek verder te ontwikkelen en ook daadwerkelijk te gaan gebruiken.



3 – Brief aan staatssecretaris inzake Betuweroute

Graag informeren we u hierbij over de brief die we op 17 mei hebben gestuurd aan staatssecretaris Heijnen inzake de Goederencorridor Noordoost Europa ofwel de Betuweroute. In de brief roepen we de staatssecretaris op om bestaande problemen met het goederenvervoer op te lossen zonder daarmee nieuwe problemen te creëren en natuur en landschap in onze regio onherstelbare schade toe te brengen.

We bepleiten daarom allereerst om de bestaande Betuweroute optimaal te benutten. Tevens wijzen wij op de doelstellingen van de EU-Green Deal. Volgens dit plan moet de circulaire economie in 2050 een feit zijn. De prognoses die nu worden gebruikt voor de Betuweroute gaan daar helemaal aan voorbij.

[U vindt de brief op onze website.](#)