



Nederland kent 162 Natura 2000-gebieden. Dit Natura 2000-netwerk bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en onder de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen.

ONDERNEMEN BIJ NATURA 2000-GEBIEDEN

Wanneer je als bouwbedrijf wordt omringd door Natura 2000-gebieden is ondernemen geen sinecure. Jan-Pieter van Laar (Bouwbedrijf Van Laar) heeft Wapenveld als thuisbasis en opereert voornamelijk tussen Apeldoorn en Zwolle, ingeklemd tussen de natuurgebieden Veluwe en Rijntakken. Hij legt uit hoe verstikkend de huidige stikstofregelgeving is. Maar ... wellicht gloort er wat licht aan de horizon in de vorm van de Voorbeschermingsregels beperkingengebied stikstofemissie Gelderland.

TEKST EN BEELD KATJA VAN ROOSMALEN

“**W**e zijn een regionale aannemer en bestaan in 2031 een eeuw. We werken veel op relatiebasis en zijn breed georiënteerd. Dus van de service- en onderhoudsklussen tot nieuwbouw en restauratiewerk”, zegt Jan-Pieter. Ook duurzaamheid is een aspect waar hij met zijn opdrachtgevers over nadenkt. Maar ondanks die inspanningen vallen bij hem ook projecten stil. “Wat wij duurzaam vinden wordt namelijk niet meegenomen in de stikstofregels. Zo werken we bij voorkeur in de regio, waardoor auto’s weinig kilometers maken en auto’s een lange levensduur hebben. Met korte afstanden wordt in rekenmodellen ten aanzien van de uitstoot geen rekening gehouden.”

OP SLOT

Doordat er bij Natura 2000-gebieden helemaal geen stikstofemissies toegestaan zijn, ziet hij dat de nieuwbouw compleet op slot zit. “Zeker na de uitspraak van de Raad van State eind 2024. Voor die uitspraak konden we nog een stukje intern salderen, maar die oplossing is nu helemaal van de baan geveegd.” De vraag aan Jan-Pieter is: is er een manier om toch aan de slag te blijven? “Voorlopig zal ons dat lukken met bestaande opdrachten, door een diversiteit aan opdrachten (lees: niet Bbl-plichtig) en door te werken in een grotere regio, bijvoorbeeld door het gebied uit te breiden naar de oostkant van de IJssel. Zo redden we het zover ik nu kan zien de komende anderhalf jaar.” Hij hoopt

Intern salderen

De grootste stagnatie is volgens Jan-Pieter van Laar het gevolg van het wegvallen van de mogelijkheid om intern te salderen door de uitspraak van de Raad van State en de update van de Aerius-berekening van vorig jaar. De stikstofruimte die hierdoor overblijft is nul! Intern salderen houdt in dat een activiteit binnen het projectgebied (deels) wordt gestopt. De stikstofruimte die hierdoor vrijkomt kan worden ingezet voor een nieuwe (bouw)activiteit waarbij stikstof vrijkomt. Als de optelsom van nieuwe stikstofuitstoot minus gestopte stikstofuitstoot op nul komt, is er geen natuurvergunning nodig.

Op 18 december 2024 heeft de Raad van State het standpunt ten aanzien van intern salderen aangepast. Voortaan is in de meeste gevallen wel een natuurvergunning nodig bij intern salderen. Bovendien geldt voor intern salderen vanaf nu dat ook moet zijn voldaan aan het zogenoemde additionaliteitsvereiste. Dat houdt in dat een bouwer moet aantonen dat de stikstofreductie die bereikt is met het (deels) stoppen van de activiteit waarmee gesaldeer wordt, niet nodig is om de stikstofdoelen te halen. Dit is een behoorlijk zware en kostbare bewijslast waardoor intern salderen voor bouw- en infraprojecten minder vaak haalbaar is.

Daarnaast moet door de uitspraak voor alle activiteiten en projecten die sinds 1 januari 2020 zijn gerealiseerd met intern salderen alsnog een natuurvergunning aangevraagd worden onder de nieuwe regels.

dat er in de tussentijd een oplossing gevonden wordt, want niet alleen de nieuwbouw staat stil. Er is ook nog niet bekend hoe wordt omgegaan met vergunningen voor aanbouw of verbouw nabij Natura 2000-gebieden.

INTERN SALDEREN

Wat hem vooral nekt is dat er niet langer intern gesaldeer kan worden. “Laatst liet ik een plan doorrekenen. De conclusie was dat er tijdens de hele bouwfase twee keer met een dieselvrachtwagen aangereden mocht worden en veertig keer met een dieselbus. Dan is er wellicht voor de dieselbussen nog wel een alternatief te verzinnen waardoor er vier (diesel)vrachtwagens kunnen komen, maar dan nog ben ik er niet. Ik kan eventueel elektrische vrachtwagens inhuren om materialen te komen brengen, maar er is geen betonleverancier die in één dag tien vrachten kan aanleveren met een elektrische betonmixer. En ja, dat is nodig wanneer er een vloer van 140 kubieke meter gestort moet worden. Wat ik daarmee wil aangeven is: je kunt elektrisch al ver komen, maar er blijft op dit moment nog een stuk over waar niemand invulling aan kan geven. Bijvoorbeeld omdat het materieel – zoals elektrische betonmixers – nog geen gemeengoed is. Daarnaast hebben we te maken met netcongestie, waardoor we niet het elektrische aansluitvermogen krijgen om een bouwkraan elektrisch te laten draaien. In de toekomst zal dat er ongetwijfeld anders uitzien, want er wordt hard gewerkt aan elektrificatie, maar we zitten nu in een fase waarin de ambities groot zijn, maar de overgangperiode te klein is.” ▶



De Veluwe.



VOORBESCHERMINGSREGELS BEPERKINGEN- GEBIED STIKSTOFEMISSIE GELDERLAND

Op 23 april 2025 zijn de Voorbeschermingsregels beperkingengebied stikstofemissie Gelderland onderdeel geworden van de Omgevingsverordening Gelderland. Hierin staat onder andere:

Artikel 4a.5 (meldingsplicht)

1. In afwijking van de artikelen 4a.3 en 4a.4 is het verboden om zonder voorafgaande melding aan Gedeputeerde Sta-ten binnen het beperkingengebied stikstofemissie een nieuwe activiteit met stikstofdepositie op de stikstofgevoelige natuur binnen de aangegeven Natura 2000-gebieden te verrichten of een bestaande activiteit met stikstofdepositie op de stikstofgevoelige natuur binnen de aangegeven Natura 2000-gebieden uit te breiden.
2. Het eerste lid is van toepassing:
 - a. als de activiteit plaatsvindt in het kader van het beheer, de bescherming, het behoud of het herstel van de biodiversiteit of de natuur binnen het beperkingengebied stikstofemissie;
 - b. als de activiteit plaatsvindt in het kader van een instandhoudingsmaatregel of passende maatregel als bedoeld in artikel 4.26 van het Besluit kwaliteit leefomgeving;
 - c. als de activiteit plaatsvindt in het kader van de volgende regelingen: de landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties, de landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting, de maatregel gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties of de landelijke beëindigingsregeling veehouderij;
 - d. als de activiteit tenminste 70% stikstofreductie realiseert ten opzichte van het referentiejaar 2018; of
 - e. op een activiteit die alleen tijdelijk, gedurende maximaal achttien maanden, stikstofdepositie veroorzaakt op de stikstofgevoelige natuur binnen één of meer van de aangegeven Natura 2000-gebieden.

Artikel 4a.6 (overgangsrecht)

1. Voor zover een activiteit met stikstofdepositie op de stikstofgevoelige natuur binnen één of meer van de aangegeven Natura 2000-gebieden wordt of kan worden verricht op grond van een omgevingsvergunning zijn de artikelen 4a.3 en 4a.4 niet van toepassing, als vóór de datum van inwerkingtreding een ontvankelijke aanvraag om omgevingsvergunning bij het bevoegde gezag is ingediend.
2. Voor zover een activiteit met stikstofdepositie op de stikstofgevoelige natuur binnen één of meer van de aangegeven Natura 2000-gebieden wordt of kan worden verricht op grond van een melding als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, van de wet, is artikel 4a.3 niet van toepassing, als vóór de datum van inwerkingtreding aan het bevoegde gezag via het Omgevingsloket een melding is gedaan en die melding, voor zover vereist, door het bevoegd gezag is bevestigd.
3. Voor zover voor een activiteit met stikstofdepositie op de stikstofgevoelige natuur binnen één of meer van de aangegeven Natura 2000-gebieden een besluit in voorbereiding is tot het vaststellen of wijzigen van het omgevingsplan, het nemen van een projectbesluit of een besluit als bedoeld in artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet, is artikel 4a.3 niet van toepassing, als vóór de datum van inwerkingtreding het ontwerp daarvan ter inzage is gelegd.



De volledige tekst is hier gepubliceerd:
<https://tinyurl.com/yq3wxdg6>



De uiterwaarden van de IJssel zijn onderdeel van het natuurgebied Rijntakken.

BEHOEFTE AAN GELIJK SPEELVELD

Als de overgangperiode synchroon zou lopen met bijvoorbeeld de SEB-routekaarten, dan zou dat al veel meer ruimte geven.

“Dan krijg je een horizon, een gelijk speelveld en weet je als ondernemer waar je aan toe bent. Zeker wanneer een gemeente aangeeft welk beleid zij de komende vijf of tien jaar gaan voeren. Het is dan aan ons als ondernemers om de rekensommen te maken en investeringsbeslissingen te nemen.”

BEHOEFTE AAN ZEKERHEID

Wat hij vooral als lastig ervaart, is de onzekerheid. “Als we weten welke regels er gaan gelden rondom natuurgebieden dan kunnen wij – en ook onze onderaannemers – ons daarop aanpassen. Als ze bijvoorbeeld aangeven dat er 500 meter rondom Natura 2000-gebieden een dode zone is, dan kunnen wij daarbuiten aan de slag gaan. Maar het probleem is: het gaat op dit moment niet om een denkbeeldige lijn die op 500 meter is getrokken, maar om een veel groter gebied waarover onzekerheid bestaat en waardoor niemand beslissingen durft te nemen. Op dit moment wachten we bijvoorbeeld op de goedkeuring van het bestemmingsplan voor een appartementencomplex middenin een centrum, wat toch te dicht ligt bij een Natura 2000-gebied. De gemeente zegt dat het goed komt, maar op basis waarvan weten zij niet. Intussen hebben we daarom de vragen ook uitgezet bij de Provincie, maar ook die is ons nog steeds een antwoord schuldig. In de tussentijd staat dit project dus volledig in de stilstand.”

AERIUS-BEREKENINGEN EN DE PRAKTIJK

Daarnaast merkt hij steeds opnieuw dat de Aeries-berekeningen niet aansluiten op de praktijk. Talloze voorbeelden kan hij aanhalen. Zoals een medewerker die op nog geen kilometer van de bouwlocatie woont, maar waarvoor de kilometers volledig meetellen vanaf wanneer zijn voertuigbewegingen ‘opgaan in het overige verkeer’. Terwijl op een ander project een kleine kraan ineens niet beschikbaar was. “We kregen ’s ochtends een telefoontje van het verhuurbedrijf dat er een zwaardere kraan zou komen. Wij moeten door met het werk, dus dan geef ik daar goedkeuring voor. Maar de nacalculatie volgt dan niet de voorcalculatie.” En daar knelt de schoen, volgens hem.

“Het probleem is dat de Aeries-berekening te theoretisch is én te ambitieus. De bouw wil wel. Alleen hebben we fatsoenlijke en realistische kaders nodig.” En niet alleen bouwers, ook opdrachtgevers snakken naar duidelijkheid. De Voorbeschermingsregels beperkingengebied stikstofemissie Gelderland kunnen wellicht uitkomst bieden, omdat: “er een uitzondering wordt gemaakt voor activiteiten die tijdelijk stikstof uitstoten voor een periode tot achttien maanden. Alleen het antwoord of we daar nu mee uit de voeten kunnen, kan niemand ons geven. Ondertussen werken we hard aan het reduceren van onze emissie en dat zal ook steeds verder doorgaan. En ik hoop dat we de ruimte krijgen om door te bouwen. Helemaal omdat de bouwsector maar 0,6 procent van de totale stikstofuitstoot veroorzaakt.” ■