

25 mei 2021

‘Stikstofplan oplossing voor grote wegebouwprojecten’

Het nieuwe stikstofplan van boeren, bouwers en milieclubs kan goed uitpakken voor de bouw én infra. Dat geloven experts en brancheorganisaties. Zelfs grote wegebouwprojecten als de ViA15 en de Ring Utrecht zouden erdoor weer opgestart kunnen worden.



ViA15 (Foto: Joop van Houdt/Rijkswaterstaat)

[Dinsdagochtend presenteerden bouwers, boeren en milieclubs een gezamenlijk plan](#) om voor eens en altijd een eind te maken aan de stikstofcrisis. Ze willen dat de overheid jaarlijks 1,7 miljard extra investeert om een extra reductie van 177 mol te reduceren. Een bijzondere stap, aangezien de organisaties nog nooit samen opgetrokken zijn.

Hoewel de benodigde miljarden in het plan grotendeels naar de landbouw gaan, is ook de bouw ermee geholpen, geloven [Bouwend Nederland](#), MKB Infra en oud-hoogleraar Friso de Zeeuw. Volgens de kritische volger van het stikstofdossier komt er met de plannen veel meer stikstofruimte vrij voor projecten. “Voor de sector is het van groot belang dat je bronnen weghaalt. Dat bijvoorbeeld agrarische bedrijven worden uitgekocht. Op die manier blijft er stikstofruimte over voor bouwplannen”, legt De Zeeuw uit.

- Lees ook: [Bouwers, boeren en milieclubs willen samen een eind maken aan stikstofcrisis](#)

Oplossing voor infra

Het is zelfs een oplossing voor de infrasector, een van de sectoren die het meest wordt geraakt door de stikstofproblematiek. [De stikstofwet houdt geen rekening met de uitstoot in de gebruiksfase van een project.](#) Dit plan wél, legt Philip van Nieuwenhuizen, voorzitter van MKB Infra, uit. “De bedoeling is dat er 20 mol vrijgespeeld wordt voor de bouw. Deze ruimte kan vooral worden gebruikt voor infrastructuurprojecten, die te maken hebben met uitstoot in de gebruiksfase. Voor de bouw- en slooffase komt met de invoering van de stikstofwet al een vrijstelling, maar voor de gebruiksfase nog niet. Dat probleem wordt hiermee opgelost.”

[Grote wegebouwprojecten, zoals de Via15 en de Ring Utrecht,](#) kunnen erdoor weer van start, vult Maxime Verhagen, voorzitter van Bouwend Nederland aan. “De stikstofwet biedt al 9 mol ruimte voor bouw en infra. Die 20 mol komt daar bovenop. Daarvoor hebben we voldoende ruimte om de infrastructuur aan te leggen die we voor ogen hebben. Denk aan projecten als de Via15, Ring Utrecht en de A1 knooppunt Hoevelaken.”

Einde aan de stikstofcrisis

Het kan het einde betekenen van [de langslepende stikstofcrisis](#), gelooft de Bouwend Nederland-voorzitter. “In ieder geval tot 2030, daarna moeten er weer nieuwe maatregelen worden getroffen.”

Van Nieuwenhuizen, die tot voor kort kritisch was op de stikstofplannen van het kabinet, is ook blij met de stappen die zijn gezet. Het enige nadeel is volgens hem dat het niet morgen al een oplossing biedt. “De ruimte moet eerst nog worden opgebouwd. Je kunt het niet meteen inzetten. Daarom pleit ik ervoor het plan zo spoedig mogelijk in te voeren, zodat we meteen aan de slag kunnen met het vrijspelen van stikstofruimte.”

Ruimte per gebied verschillend

Of het plan voldoende ruimte biedt voor elk bouwproject, is wel de vraag. Volgens De Zeeuw kan de stikstofruimte per gebied anders uitpakken. “Het kan zijn dat er voor sommige gebieden, bijvoorbeeld waar veel Natura 2000-gebieden in de buurt liggen, alsnog te weinig stikstofruimte is”, stelt hij. “Dit komt omdat de initiatiefnemers pleiten voor een gebiedsgerichte aanpak. Wat op zich goed is, maar wat kan betekenen dat er in het ene gebied meer ruimte vrijkomt dan in het andere. Met een stikstofdepositiebank kan je dat probleem verhelpen.” Verhagen laat weten dat een nationale bank ook in het plan komt.

Daarnaast is er volgens De Zeeuw nog een kanttekening te maken bij het plan: de kosten. “Het voorstel is hartstikke duur. [Voor de stikstofwet is al 600 miljoen per jaar gereserveerd](#), met dit plan komt daar nog eens 1,7 miljard bovenop. Dat betekent 2,3 miljard euro belastinggeld per jaar. Dat is echt flink. Vooral in deze tijd, er zijn al met zoveel miljarden gesmeten.”

Slimme investering

Verhagen en Van Nieuwenhuizen zien het als een slimme investering. Een die zichzelf uiteindelijk terugverdient. “Het klinkt als veel geld, maar als je hiermee de economie op gang kan houden, bespaar je uiteindelijk juist enorme kosten”, stelt Van Nieuwenhuizen. “Daarnaast is investeren in de natuur goed voor de leefkwaliteit van mensen. Ook dat moet je in de berekening meenemen.”

Alternatieven zijn nog duurder, vult Verhagen aan. “Een halvering van de veestapel gaat bijvoorbeeld 32 miljard euro kosten. Dat is veel meer dan wij voorstellen. Doe je niets, dan gaan er bedrijven over de kop en wordt er niets geïnvesteerd in de samenleving. Één euro investering in de infrasector levert drie euro op voor de economie.”

Groot draagvlak

Of het plan wordt ingevoerd, hangt af van het nieuwe kabinet. Voordeel is wel dat er een groot draagvlak voor is nu diverse organisaties erachter staan.

Toch is niet iedereen er blij mee. Zo hebben diverse boeren- en milieuorganisaties forse kritiek geuit. Greenpeace, Milieudefensie en MOB noemen het “een slap compromis” dat ecologische onderbouwing mist. Het plan “doet bij lange na niet genoeg om verdere verslechtering van onze meest kwetsbare natuur te voorkomen”, oordelen zij. “Het is zelfs lager dan de minimale reductie die de commissie Remkes voorstelt.”

Juridisch onderbouwd?

Bovendien is het plan niet juridisch onderbouwd, stelt [Johan Vollenbroek van MOB](#). Dit gaat leiden tot opnieuw een hausse aan juridische procedures, waarschuwt hij. De Zeeuw vreest hier ook voor. “Het is op zich een goed plan, maar het betekent niet het einde aan de maatschappelijke discussies. Ook zal het al die juridische procedures niet beëindigen.”

De initiatiefnemers hopen dit te ondervangen door het plan eerst aan de Raad van State en het Planbureau voor de Leefomgeving voor te leggen. Verhagen: “We zijn bereid aanpassingen te doen als het de juridische toets niet doorstaat. Het moet bovendien een wettelijk vastgelegd plan worden.”