

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

437

Vragen van het lid **Baudet** (FvD) aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *het advies van de commissie-Remkes over de stikstofkwestie* (ingezonden 26 september 2019).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 21 oktober 2019).

Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van het artikel «Stikstofmethode in Duitsland en België soepeler»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3 en 4

Erkent u dat de Duitse aanpak vanuit juridisch perspectief geheel voldoet aan de vigerende EU-regelgeving? Zo nee, waarom niet?

Kunt u aangeven hoeveel het niet wijzigen van de huidige stikstofnorm Nederland per jaar kost vergeleken met de situatie waarin het Programma Aanpak Stikstof (PAS) nog van kracht was? Zo nee, waarom niet?

Bent u bereid de stikstofnorm naar Duits voorbeeld te moderniseren, zodat tal van stilgelegde projecten weer door kunnen gaan? Zo nee, waarom niet?

Hoeveel geld zou toepassing van de Duitse methode in Nederland ons opleveren?

Antwoord 2, 3 en 4

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn schrijven geen stikstofnormen voor. Bij toestemmingverlening moet getoetst worden of uitgesloten kan worden dat significante effecten door stikstofdepositie optreden op kwetsbare natuur in Natura 2000-gebieden. Zo'n significant effect is bijvoorbeeld wat op de heide gebeurt: vergrassing en het verdwijnen van bloemen en insecten. De norm die daarvoor in eerste instantie geldt, is de kritische depositiewaarde (KDW): onder de KDW zijn significante effecten uitgesloten. Die KDW verschilt per type natuur. In 118 gebieden komen typen natuur voor waarvan de KDW

¹ De Telegraaf, d.d. 22 september 2019, «Stikstofmethode in Duitsland en België soepeler», online raadpleegbaar via <https://www.telegraaf.nl/nieuws/763488493/stikstofmethode-in-duitsland-en-belgie-soepeler>.

wordt overschreden, in de meeste gevallen in ruime mate. Die overschrijding moet zoveel mogelijk worden verminderd en bij toestemmingverlening moet erop worden gelet dat er geen stijging plaatsvindt.

Onderdeel van de Europese regels is dat het effect van een project of plan niet geïsoleerd moet worden bekeken, maar in combinatie met andere plannen en projecten. Dat heet cumulatie. De natuur kan immers last krijgen van de stikstofdepositie van heel veel projecten tegelijk. En al die kleine beetjes zorgen voor een groot effect. De vraag waar het hier om draait, is of je een deel van de opgetelde depositie, die op een bepaalde locatie neerkomt, buiten beschouwing kunt laten door een drempel- of grenswaarde in te stellen.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft geoordeeld dat de grenswaarde zoals Nederland die hanteerde onvoldoende onderbouwd werd met de passende beoordeling van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en daarom in het licht van de eisen van de Habitatrichtlijn niet houdbaar is. Het gaat om een uitspraak van onze hoogste bestuursrechter, die voor ons een gegeven is. Een belangrijk onderdeel van deze uitspraak (en van meerdere uitspraken uit het verleden) was de cumulatie van afzonderlijke effecten, die meestal op zichzelf staand niet significant zijn.

De benadering in andere landen focust sterk op meetbare effecten op de natuur. Op dat punt is er niet zoveel verschil van inzicht. In Duitsland wordt daarvoor veiligheidshalve een grens van 7 mol gehanteerd, in België 5% van de KDW (wat overeenkomt met 25 mol voor de laagste KDW). Uit het oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat een dergelijke drempelwaarde in Nederland niet zonder meer mogelijk is. Er moet worden aangetoond dat uitgesloten kan worden dat de cumulatie van activiteiten onder een drempelwaarde geen significant effect heeft op de kwetsbare natuur in Natura 2000-gebieden. Door een drempelwaarde in te voeren die de cumulatieve effecten daarvan negeert, wordt niet voldaan aan wat de Habitatrichtlijn vereist.

Een andere reden waarom vergunningverlening in andere landen soepeler verloopt, is dat in deze landen de KDW minder vaak wordt overschreden. Nederland is een klein, intensief gebruikt land waar verschillende functies dicht bij elkaar liggen. Stikstofdepositie-veroorzakende activiteiten liggen gemiddeld veel dicht bij stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden dan in Duitsland. En omdat stikstof in belangrijke mate dichtbij de bron neerslaat, is dit een relevante factor. De staat van instandhouding van de Nederlandse habitats is bovendien gemiddeld veel slechter dan in Duitsland. In de meest recente cijfers bungelt Nederland vrijwel onderaan de Europese lijst van de staat van instandhouding, terwijl Duitsland in de bovenste helft van de lijst staat.

Gelet op de uitspraak van de Raad van State worden de normen in Nederland voor het stikstofbeleid niet aangepast aan het Duitse voorbeeld. Uit de uitspraak van de Raad van State volgt dat de reeds bestaande regelgeving juist strikter moet worden toegepast.

Vraag 5

Hoeveel soorten flora en fauna worden gered dankzij de Nederlandse methode, vergeleken met wanneer we de Duitse methode zouden toepassen? Welke soorten zijn dit? Hoeveel geld geven we per soort uit? En hoe verhoudt dit bedrag zich tot de prijs die de overheid hanteert om een mensenleven te redden bij een overstroming, zoals beprijsd bij de bouw van de Deltawerken? Vindt u dit te rechtvaardigen? Zo ja, waarom?

Antwoord 5

Te veel stikstof zorgt voor vershraling van de natuur en aantasting van de biodiversiteit. Dat veroorzaakt een kettingreactie, waarvan de gevolgen meer en meer zichtbaar worden. Na de planten verdwijnen de dieren, zoals bijen en insecten, die op hun beurt weer nodig zijn voor bestuiving van onze gewassen en voedselproductie. Planten, dieren en mensen zijn onderdeel van één ecosysteem.

Het redden van soorten is het doel van de Habitat- en de Vogelrichtlijn. Deze richtlijnen beogen de biodiversiteit duurzaam te behouden. Een aanzienlijk deel van de verschillende typen ecosystemen in ons land valt onder de Habitatrichtlijn en daarmee ook de soorten die daarvan afhankelijk zijn. Het totaal aantal soorten dat van nature in Nederland voorkomt, is bijna 50.000.

Het is niet precies bekend welk deel daarvan profiteert van beschermingsmaatregelen in Natura 2000-gebieden, maar dat zijn er op zijn minst tienduizenden. Een groot deel daarvan is afhankelijk van stikstofgevoelige habitats en dus gebaat bij maatregelen om de depositie te verminderen. Als met de «Nederlandse methode» wordt bedoeld het in beginsel niet toestaan van een toename van depositie op overbelaste locaties, dan kan daarmee geen directe relatie worden gelegd met het aantal soorten dat gered wordt. Het in beginsel niet toestaan van een toename van het stikstofprobleem is namelijk slechts één van de noodzakelijke voorwaarden om een zeer groot aantal soorten (in hun beschermde habitats) te beschermen, met name in 118 overbelaste Natura 2000-gebieden. Maar daarvoor zijn ook een vermindering van de overbelasting nodig én natuurherstelmaatregelen. Zoals in de beantwoording van vragen 2, 3 en 4 reeds is aangegeven, is het in Nederland juridisch niet mogelijk de Duitse methode toe te passen. Een ruimer toetsingskader zoals in Duitsland geldt, heeft in Nederland in het verleden geen stand gehouden. Dus hoe de genoemde prijsverhouding ook uit zou vallen, de Duitse methode is niet toegestaan in Nederland.

Vraag 6

Bent u van mening dat de veestapel gehalveerd moet worden? Hoeveel boeren zouden hun baan dan verliezen? Hoeveel geld zou dit Nederland jaarlijks kosten? Deelt u de mening dat deze consequenties onacceptabel zouden zijn?

Antwoord 6

Nee, het kabinet heeft als doel om met een gebiedsgerichte aanpak een daling van stikstofdepositie te realiseren. Hierbij wordt inzichtelijk gemaakt wat nodig is voor natuurherstel, welke (bron)maatregelen daarvoor in dat gebied beschikbaar zijn, maar ook welke ruimte nodig is om activiteiten in dat gebied te kunnen ontplooiën. Alle sectoren zullen een bijdrage moeten leveren in het nemen van (bron)maatregelen, ook de landbouw. In de landbouw is het mijn uitgangspunt dat boeren die vrijwillig willen stoppen, en zo een bijdrage kunnen leveren aan de reductie van stikstofdepositie, gebiedsgericht worden geholpen. Naast vrijwillige sanering kan ook innovatie, bijvoorbeeld in nieuwe stalsystemen, daaraan een belangrijke bijdrage leveren.

Vraag 7 en 8

Deelt de u de opvatting dat de betrouwbaarheidsintervallen in het AERIUS-model dermate groot zijn dat men op basis van dat model over de hoeveelheid stikstof in natuurgebieden geen precieze uitspraak kan doen? Zo nee, waarom niet?

Bent u bereid echte metingen te laten uitvoeren in alle Natura-2000 gebieden om de daadwerkelijke hoeveelheid stikstof in en op de grond vast te stellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7 en 8

Het AERIUS-model is gebaseerd op de best beschikbare wetenschappelijke kennis en is internationaal wetenschappelijk gereviewed. Depositie in natuurgebieden wordt daadwerkelijk gemeten. Natte depositie wordt op de grond gemeten in de vorm van neerslag. Droge depositie wordt op enkele locaties gemeten als een flux op verschillende hoogten. Het is niet nodig om op elke locatie waarvoor informatie nodig is over stikstofdepositie ook meetapparatuur te installeren. Er worden rekenmodellen gebruikt om informatie te verkrijgen voor heel Nederland over de luchtkwaliteit en de depositie. Deze rekenmodellen zijn gebaseerd op, en worden gevalideerd aan de metingen. De bepaling van de stikstofdepositie is altijd gebaseerd op een combinatie van metingen en modelberekeningen. Dit gebeurt volgens de best beschikbare technieken. De huidige meetpunten en modelberekeningen zijn meermaals wetenschappelijk internationaal gereviewed en goed bevonden. Het is hier mee goed mogelijk om voldoende betrouwbare uitspraken te doen over beleid om de stikstofdepositie in natuurgebieden te verlagen. Het AERIUS-model geeft voldoende betrouwbare uitkomsten. Er is op dit moment ook geen vergelijkbaar model beschikbaar waarvan uitkomsten betrouwbaarder zijn. Ik hecht waarde aan de transparantie hiervan en ben voornemens om de metingen en berekeningen van stikstofdepositie waar

mogelijk samen met externe partijen blijvend te verbeteren en transparanter te maken. Daartoe zal onder andere het meetnet worden uitgebreid, zoals toegezegd in de Kamerbrief van 4 oktober jl. (Kamerstuk 32 670, nr. 167). Daarbij zal ook worden gekeken naar nieuwe technieken.

Vraag 9

Hoe beziet u de consequenties van de PAS-uitspraken van de Raad van State voor de transportsector?

Antwoord 9

De uitspraak van de Raad van State over het PAS heeft geen directe gevolgen voor de transportsector voor wat betreft het gebruik van de weg. Wel kan de transportsector gevolgen ondervinden van de uitspraak in het kader van de toestemmingsverlening voor nieuwe projecten, zoals bij de uitbreiding van een transportbedrijf of door de vertraging van wegprojecten. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 4 oktober jl. (Kamerstuk 32 670, nr. 167) komt het kabinet eind dit jaar met een pakket aan bronmaatregelen op basis waarvan begin volgend jaar besluitvorming kan plaatsvinden. Hierbij wordt ook gekeken naar bronmaatregelen in het goederenvervoer.

Vraag 10

Hebt u kennisgenomen van het artikel «Minder hard is nauwelijks meer schoon»?²

Antwoord 10

Ja.

Vraag 11

Klopt het dat de stikstofuitstoot van het wegverkeer slechts 6% van het totaal bedraagt? En klopt het dat het stikstofverlies nog geen half procent zou zijn als het verkeer overal 100 km/u in plaats van 130 km/u zou rijden en dat de verlaging van de stikstofdepositie in de praktijk nog lager zal uitvallen, omdat de maximumsnelheid nu niet overal 130 km/u is? Bent u bereid deze effecten voor de stikstofdepositie te berekenen voordat u de maximumsnelheid verlaagt?

Antwoord 11

Er is een verschil tussen stikstofuitstoot en stikstofdepositie. De huidige stikstofproblematiek vindt de basis in de stikstofdepositie. De bijdrage van wegverkeer aan de totale depositie van stikstof is 6,1%. Hiervan is 3,1% afkomstig van wegverkeer op snelwegen.

De komende maanden zal per Natura 2000-gebied in beeld worden gebracht welke bronmaatregelen het meest (kosten)effectief zijn. Hierbij wordt ook berekend welke bijdrage de maatregel levert aan het verlagen van de totale stikstofdepositie. Lokaal – dicht bij de weg – kan een verlaging van de maximum snelheid een groter effect hebben. In de kamerbrief is daarom aangegeven dat wordt gedacht aan gebiedsgerichte verlagingen van de maximum snelheid op rijkswegen en provinciale wegen daar waar het effect heeft op de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Vraag 12

Erkent u dat een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen potentieel risicovol is, omdat de meeste Nederlandse snelwegen zijn ingericht op een maximumsnelheid van 130 km/u en automobilisten op wegen met een dergelijk wegbeeld bij 100 km/u hun aandacht eerder verliezen? Bent u bereid hier onderzoek naar te doen voordat u deze maatregel doorvoert? Zo nee, waarom niet?

² De Telegraaf, d.d. 25 september 2019, «Minder hard is nauwelijks meer schoon», online raadpleegbaar via <https://www.telegraaf.nl/nieuws/628469617/minder-hard-is-nauwelijks-meer-schoon>.

Antwoord 12

Ik herken niet het beeld dat dit potentieel risicovol is. Gelet op de informatie die reeds bekend is over de effecten van verlaging van de maximum snelheid op de verkeersveiligheid acht ik verder separaat onderzoek niet noodzakelijk. De besluitvorming rondom gebiedsgerichte verlagingen van de maximumsnelheid zal zorgvuldig worden vormgegeven.

Vraag 13

Deelt u de mening dat het verlagen van de maximumsnelheid volkomen onwenselijk is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom?

Antwoord 13

In het regeerakkoord is aangegeven: «De bestaande maximumsnelheden blijven in stand, waarbij de geldende veiligheids- en milieunormen steeds leidend zijn.» Derhalve is in de kabinetsreactie op het rapport van het Adviescollege Stikstofproblematiek dan ook aangegeven dat wordt gekeken naar gebiedsgerichte verlagingen van de maximumsnelheid, daar waar het effect heeft op de stikstofdepositie.

Vraag 14

Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 14

Ja.