



Persbericht 29 mei 2022

Drie jaar na de PAS-uitspraak: de balans

Hieronder wordt de balans opgemaakt van de situatie waar we nu staan in het stikstofdossier. MOB constateert dat er nauwelijks of geen stikstofreductie is bereikt en het stikstofbombardeмент op onze en buitenlandse natuurgebieden (vanuit Nederland) onverminderd doorgaat, waardoor ons ecosysteem steeds verder implodeert.

29 mei 2019: de PAS-uitspraak

Tot 29 mei 2019 was de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) het belangrijkste instrument van de overheid om de uitstoot van stikstof tegen te gaan. Drie jaar geleden maakte de Raad van State daar einde aan, daartoe aangezet ook door een uitspraak van het Europese Hof van 7 november 2018. MOB maakt de balans op en stelt vast dat de stikstofcrisis in volle hevigheid voortduurt.

Wat hield de PAS-uitspraak van de Raad van State ook alweer in?

Activiteiten die significante schade aan de natuur kunnen veroorzaken, hebben een natuurvergunning nodig. Stikstofuitstoot zorgt voor natuurschade. De wet schrijft voor dat maatregelen moeten worden getroffen om die schade te compenseren. Het PAS voorzag in compensatie *in de toekomst*. De stikstofschaadde werd dus alleen maar groter, terwijl natuurherstel uitbleef. Daarom was het PAS in strijd met de wet.

Met de PAS-uitspraak bereikte de stikstofcrisis een dieptepunt. De uitspraak had grote maatschappelijke en economische effecten. Zo bleken tal van vergunningen van boerenbedrijven onbruikbaar en kwamen bouwprojecten tot stilstand. De onzekerheid voor zowel ondernemers als de natuur was groot.

Drie jaar later: een overheid zonder kaart en kompas houdt de onzekerheid in stand

De stikstofcrisis is een natuurcrisis met grote economische gevolgen. Wie dacht dat de overheid na de PAS-uitspraak haar uiterste best zou doen om deze crisis zo snel en goed mogelijk op te lossen, is bedrogen uitgekomen.

Na drie jaren van halfzachte en vaak onvoldoende doordachte maatregeltjes en van plannenmakerij voor de toekomst zien we een overheid die zonder kaart en kompas hardnekkig blijft zoeken naar juridische geitenpaadjes. De échte beslissingen worden zo telkens weer naar de toekomst geschoven. Waardoor de onzekerheid voor zowel de natuur als de ondernemers blijft voortbestaan.

Enkele voorbeelden van falend beleid

De 'latente stikstofruimte' wordt in stand gehouden

Vergunningen bevatten vaak veel meer stikstofruimte dan daadwerkelijk door de vergunninghouders wordt gebruikt. Voorzichtige schattingen geven aan dat als deze 'latente ruimte' zou worden gebruikt, de stikstofuitstoot met tientallen procenten kan *toenemen*. Terwijl er nu al veel te veel stikstof de lucht in gaat. Stevige maatregelen om deze tijdbom onschadelijk te maken zijn noodzakelijk. De regering broedt al drie jaar op een oplossing, maar durft geen stappen te zetten.

Vergunningenhandel maakt oplossing onbetaalbaar

Door het toelaten van vergunningenhandel (emissiehandel, extern salderen) worden gratis verkregen vergunningen bedrijfskapitaal. Hierdoor wordt het uitkopen van bedrijven een onbetaalbare maatregel. De belastingbetaler mag niet op kosten worden gejaagd om door overheid vrijwel gratis uitgegeven vergunningen voor veel geld terug te kopen. Dit staat haaks op het principe 'de vervuiler betaalt'. Bovendien is een wild-west ontstaan waarin handelaren goed geld verdienen aan de stikstofhandel. Ongebreidelde marktwerking zal een oplossing van de stikstofcrisis niet dichterbij brengen.

Emissiearme stallen: de papieren werkelijkheid is leidend in plaats van de werkelijke uitstoot

Veehouderijen hebben veel geld geïnvesteerd in 'toervloeren' en luchtwassers om hun uitstoot te beperken. De effectiviteit van deze installatie staat echter al jarenlang ter discussie. Zeer recent heeft het RIVM bevestigd dat 'toervloeren' en luchtwassers in werkelijkheid veel minder goed werken dan op papier. De met 'toervloeren' behaalde stikstofemissies zijn soms zelfs hoger dan van traditionele stallen. De échte uitstoot is dus aanzienlijk hoger dan waarmee de overheid in zowel het beleid als de vergunningen rekening houdt.

Schiphol, nr 2 op de stikstof-top 100, heeft geen natuurvergunning

Het is algemeen bekend: de overheid laat na om de wet te handhaven en te verlangen dat Schiphol de verplichte natuurvergunning heeft. Daarmee zegt de overheid feitelijk dat de regels in dit land niet voor iedereen gelden, en dat het niet zo erg is dat de tweede grootste stikstofuitstoter van het land zijn zaken niet op orde heeft. Overigens beschikt geen van de vijf grotere Nederlandse vliegvelden over een natuurvergunning. Zij opereren daarmee gedeeltelijk illegaal, gedoogd door het kabinet.

Duizenden boeren zijn in een juridisch gat gevallen

De PAS-uitspraak heeft ertoe geleid dat duizenden veehouders feitelijk zonder geldige vergunning of milieutoestemming zijn komen te zitten. Je zou verwachten dat de overheid probeert om deze grote rechtsonzekerheid zo snel mogelijk op te lossen. Maar op dit moment gloort er nog geen begin van een oplossing aan de horizon.

De overheid benadert milieuproblemen sectoraal in plaats van integraal.

Er zou op alle terreinen grote winst kunnen worden geboekt als de stikstofcrisis, het klimaatprobleem en de verdroging niet als aparte problemen zouden worden behandeld, maar als één samenhangend geheel van uitdagingen. Bijvoorbeeld het feit dat we een minister hebben voor klimaat én een voor stikstof, maakt duidelijk dat dit kwartje nog niet is gevallen.

Huidige stand van zaken

1. Drie jaar na de uitspraak van de Raad van State is er geen zicht op een substantiële reductie van de stikstofdepositie als gevolg van een falend kabinetsbeleid c.q. het ontbreken van beleid.
2. Het kabinet kiepert de oplossing van het probleem bij de provincies over de schutting. Net als in Den Haag beschikt de landbouw ook in de provincies over een sterke lobby, zodat dit een doodlopende weg zal blijken te zijn.
3. Er is een wild-west situatie ontstaan met levendige handel in vergunde stikstofemissies.
4. Het toelaten van stikstofhandel is de belangrijkste oorzaak van het gegeven dat de regering de regie over de stikstofproblematiek kwijt is. Handelaren in stikstof doen goede zaken. De vervuiler wordt betaald.
5. De overbelasting van de natuur met stikstof neemt niet af maar eerder toe. Dit is in strijd met Europese regelgeving.
6. Nederland is het smerigste jongetje van Europa door viermaal zoveel stikstof te exporteren als we importeren.
7. Nederland komt op deze manier de komende jaren niet weg uit het stikstofmoeras.

De visie van MOB

MOB zet zich al jaren in voor een beter stikstofbeleid. Dat doet zij onder andere door het voeren van juridische procedures. Hierin toont MOB aan dat de kleine stapjes die de overheid voorzichtig en veel te langzaam zet, ons niet dichterbij een structurele oplossing van de stikstofcrisis brengen.

Voor zo'n oplossing zijn maatregelen nodig van een heel ander kaliber. Geen nieuwe juridische bouwwerken, geen aangepaste c.q. sjoemelrekenmodellen, geen doorschuiven naar de toekomst. Wel: een beleid dat daadwerkelijk effectief is, én duidelijk voor alle betrokkenen. De bouwstenen voor een dergelijk beleid zijn er.

Het doel van MOB is niet om telkens weer gelijk te krijgen van de rechter. MOB wil dat de overheid serieus werk maakt van het oplossen van de stikstofcrisis, en daarmee een einde komt aan het stikstofbombardement op onze natuurgebieden. Daartoe heeft MOB in de afgelopen jaren verschillende bouwstenen aangereikt, alleen en samen met andere natuur- en milieuorganisaties. Kaart en kompas zijn er dus. Maar de overheid weigert die aan te nemen en kiest ervoor om op goed geluk naar geitenpaadjes te blijven zoeken. Geitenpaadjes die alleen maar dieper het stikstofmoeras in leiden.

Oproep aan de regering

MOB roept de regering op om te voorkomen dat nog meer kostbare tijd verloren gaat aan het verzinnen van geitenpaadjes en het uitdenken van stapjes die onvoldoende zoden aan de dijk zetten. Drie jaar na de PAS-uitspraak heeft Nederland recht op een duidelijke koers. Dat zal niet gaan zonder pijnlijke beslissingen. Maar precies daarvoor hebben we een overheid: om *alle* belangen op een rijtje te zetten en tegen elkaar af te wegen. Economische belangen spelen daarin een belangrijke rol. Maar de stikstofcrisis is in de eerste plaats een crisis van de natuur.

Wat moet er gebeuren om uit deze malaise te komen? De stikstofemissie moet zo snel mogelijk omlaag. En dat kan alleen als het kabinet de regie terugpakt. Het probleem lost zich echt niet vanzelf op. En hoe langer kabinetsmaatregelen uitblijven, des te langer duurt de onzekerheid voor alle betrokkenen voort, de natuur en de veehouders voorop. MOB en de veehouderijsector mogen van mening verschillen over de oplossingen, over één ding zijn we het roerend eens: er moet iets gebeuren!

Een greep uit de meer en minder ingrijpende maatregelen die volgens MOB kunnen bijdragen aan een structurele stikstofreductie:

- De stikstofhandel dient met onmiddellijke ingang te worden stopgezet.
- Intern salderen mag alleen nog met werkelijk gerealiseerde emissies, niet meer met latente ruimte. Alle latente ruimte dient met een wettelijke regeling te worden ingetrokken.
- Lege vergunningen dienen automatisch te worden ingetrokken.
- De 25 km afkap in Aerius dient te worden geschrapt.
- De bouwvrijstelling moet worden afgeschaft.
- Met onmiddellijke ingang een moratorium op nieuwe veestallen, biomassacentrales én vliegveld(en). Geen uitbreiding van vliegveld Lelystad. Vliegvelden Rotterdam en Maas-tricht dienen te worden opgeheven.
- Met directe ingang bouw van alle typen van biomassacentrales stoppen.

De stikstofwet dient te worden gereviseerd op bovengenoemde cruciale punten. Vanwege de aangescherpte reductiedoelstelling uit het coalitieakkoord is de wet sowieso aan herziening toe.

Nijmegen, 29 mei 2022

Bijlage: Waarom moet de stikstofuitstoot ook alweer omlaag?

Stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃, ook een stikstofverbinding) zorgen voor schade aan de natuur en aan de gezondheid.

Natuurschade ontstaat onder andere doordat de bodem verzuurd raakt, en de voedingsstoffenbalans in de bodem verstoord raakt. Veel planten kunnen daar niet tegen, terwijl enkele soorten (zoals grassen, bramen en brandnetels) er juist heel goed van groeien en andere plantensoorten verdringen. Hierdoor raakt de biodiversiteit ernstig uit balans. Een kettingreactie van verdwijnende planten- en diersoorten is het gevolg. Uiteindelijk raakt dit ook de voedselvoorziening.

De gezondheidsschade wordt veroorzaakt doordat ammoniak en stikstofoxiden bijdragen aan de vorming van het voor de mens zeer schadelijke fijnstof.

Wat zijn de belangrijkste bronnen van stikstof? En wat is daaraan te doen?

De veehouderij, de industrie en het verkeer zijn de grootste bronnen van stikstofverbindingen. Met de juiste technische maatregelen kan de industrie haar uitstoot substantieel verminderen. Dat vraagt wel om goede vergunningen, flinke investeringen, en adequaat toezicht op de industrie.

Bij het verkeer moet de oplossing worden gezocht in een verandering van de mobiliteit. De stikstofuitstoot wordt sterk beïnvloed door zowel het aantal verkeersbewegingen (hoe meer, des te meer uitstoot) als de aard van het transport (elektrisch transport leidt tot minder uitstoot).

In de veehouderij ligt de grootste opgave. Er worden in Nederland veel meer dieren gehouden dan onze natuur aankan. De haalbare milieutechnische maatregelen worden al lang toegepast. Daarom kan de oplossingen enkel nog worden gevonden in zowel de omvang van de veestapel als de manier waarop de veehouderij wordt bedreven.