



Q&A hoofdlijnen van de gecombineerde aanpak van natuur water en klimaat in het landelijk gebied, en van het bredere stikstofbeleid

1 april 2022

Algemeen

Waarom versnelt en vergroot het kabinet de stikstofaanpak?

De natuur kan niet langer wachten, de biodiversiteit staat onder druk. Door te veel stikstof in de bodem verdwijnen steeds meer soorten planten en dieren. Dit heeft ook invloed op onze gezondheid en economie. Met de [Wet stikstofreductie en natuurverbetering](#) van 1 juli 2021 is een stevig fundament voor de oplossing van de stikstofproblematiek gelegd. Maar een versnelling en vergroting van de aanpak is nodig om onherstelbare natuurschade voor te zijn en andere opgaven als woningbouw, energietransitie en verduurzaming landbouw te doen slagen.

Hoe garandeert het kabinet dat de doelen onontkoombaar gehaald worden?

Onontkoombaarheid vraagt meer dan het bindend vastleggen van doelen: het moet zeker zijn dat de noodzakelijke maatregelen worden gepland, en uitgevoerd, en dat ze het beoogde effect sorteren. Provincies stellen uiterlijk 1 juli 2023 gebiedsplannen op waarin concreet gemaakt gaat worden welke maatregelen getroffen worden om de doelen te realiseren, vrijwillig waar het kan, verplicht waar dat niet lukt. Zodat de natuur herstelt en perspectief voor ondernemers ontstaat.

Worden 2022 en 2023 verloren jaren?

Zeker niet. We zijn volop bezig met de besteding van de zes miljard euro van het vorige kabinet, waarvan een deel wordt besteed aan natuurherstel via het Programma Natuur en een deel aan stikstofreducerende [maatregelen](#) in alle sectoren. Daarnaast zoeken we samen met medeoverheden en maatschappelijke partners hoe we kunnen versnellen en welke extra maatregelen daarvoor al op de korte termijn genomen kunnen worden.

Hoe borgt het kabinet de evenredigheid van de maatregelen voor alle sectoren bijvoorbeeld de luchtvaart, bouw of defensie?

Het kabinet hecht eraan dat alle sectoren een evenredige bijdrage leveren aan het behalen van de doelstellingen. Zo ligt er naast de landbouw ook in de sectoren industrie, bouw en mobiliteit een grote verduurzamingsopgave. Hier wordt door Rijk en regio hard aan gewerkt, onder andere via maatregelen en middelen vanuit nationaal klimaatbeleid of Europese regelgeving. Het gaat bijvoorbeeld om verscherpte emissienormstelling, eisen rond Beste Beschikbare Technieken, het Schone Lucht Akkoord, en bronmaatregelen zoals de walstroom voor zee- en binnenvaart uit de structurele stikstofaanpak.

Wie komen er in aanmerking voor de stoppersregelingen in de landbouw?

Voor de [Maatregel Gerichte Aankoop](#) geldt dat deze gericht is op zogenaamde piekbelasters. Piekbelasters zijn veehouderijen met een bijzonder hoge stikstofbelasting op overbelaste en voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. Voor de [Landelijke Beëindigingsregeling Veehouderijlocaties](#) komen melkvee-, varkens- en pluimveehouderijen in aanmerking die een minimale stikstofdepositie (de drempelwaarde) veroorzaken op overbelast en stikstofgevoelig Natura2000-gebied in Nederland. Deze richt zich daarmee niet specifiek op piekbelasters.



Hoe monitoren jullie dat de natuur daadwerkelijk herstelt?

In de [Wet stikstofreductie en natuurverbetering](#) is vastgelegd dat er iedere twee jaar wordt gerapporteerd over de uitvoering en gevolgen van de maatregelen. Iedere zes jaar over de natuur. Dat doet een onafhankelijk consortium van kennisinstellingen. De monitoring door de bevoegde gezagen die nodig is om de gegevens voor deze rapportages te verzamelen, wordt de komende tijd verder doorontwikkeld.

Integrale aanpak

Krijgen ondernemers met extra maatregelen te maken nu ook klimaat en water in de gebiedsgerichte aanpak wordt opgenomen?

Dat is mogelijk, en is afhankelijk van het gebied. De kenmerken van een gebied, zoals bodem en water, bepalen mede de bindende regionale doelen die in belangrijk mate voortvloeien uit internationale verplichtingen (zoals de klimaatafspraken en de Kaderrichtlijn Water). Met deze gecombineerde aanpak wordt voorkomen dat ondernemers binnen afzienbare tijd meerdere malen geconfronteerd worden met verschillende opgaven of maatregelen worden genomen die voor de ene opgave wel, maar de andere opgave niet werken.

Wanneer zijn de doelen per gebied bekend?

De definitieve gebiedsdoelstellingen voor stikstof zijn voorzien op 1 juli 2023.

De lucht is toch al veel schoner? Waarom nu weer extra maatregelen voor schone lucht?

Klopt, de lucht in Nederland wordt steeds schoner. De [voortgangsrapportage van 14 maart 2022](#) van het Schone Lucht Akkoord laat zien dat we in 2030 47% tot 52% minder gezondheidsschade realiseren door schonere lucht. Het staat of valt wel met de realisering van veel plannen.

Het Schone Lucht Akkoord heeft raakvlakken met de stikstofaanpak, bijvoorbeeld waar het gaat om maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Denk aan schonere auto's en andere vervoersmiddelen, maar ook aan maatregelen die zich richten op emissiereductie vanuit industrie of van intensieve veehouderijen. Ook heeft het kabinet de ambitie om in 2030 60% minder broeikasgassen uit te stoten dan in 1990. Het wettelijke doel komt op 55% te liggen. Alle sectoren (mobiliteit, energie en industrie, bouwsector, landbouw en consumenten) moeten hieraan bijdragen.

Wat gebeurt er met de zes miljard euro van het vorige kabinet?

De bestedingen van deze middelen is volop in uitvoering. Een deel gaat naar de 18 [bronmaatregelen](#). Daarnaast zijn er maatregelen om de natuur op orde te krijgen. In het [Programma Natuur](#) geven het Rijk en de provincies aan hoe zij samen met de terreinbeherende organisaties werken aan natuurherstel. Met de op 1 juli 2021 ingegane Wet stikstofreductie en natuurverbetering zijn deze maatregelen vastgelegd.

Landelijke snelheidsverlaging

Waarom gaat de landelijke snelheidsverlaging uit het stikstofregistratiesysteem?

De stikstofruimte in het stikstofregistratiesysteem moet voldoen aan de juridische voorwaarden om een vergunning op te baseren. Het kabinet heeft in dit verband besloten de snelheidsverlaging niet langer ter beschikking te stellen voor nieuwe vergunningen. Dat heeft een aantal redenen. Een daarvan is dat het effect van de snelheidsmaatregel naar de toekomst toe minder goed vast te stellen is, onder meer vanwege het effect van de Covid-maatregelen op de uitstoot van het wegverkeer. Ook heeft het kabinet hierin betrokken dat als gevolg van het eerdere besluit van een maximale rekenafstand, er in AERIUS Register lokaal forse veranderingen kunnen gaan optreden in de depositie-effecten van de snelheidsmaatregel.



Komt het legalisatieprogramma voor de PAS-meldingen in gevaar nu de snelheidsverlaging uit het stikstofregistratiesysteem gaat?

Nee, de stikstofbank blijft bestaan en wordt na wijziging gevuld door andere maatregelen zoals de saneringsregeling varkenshouderijen en de walstroomregeling.

Waarom blijven we nog 100 km rijden?

De stikstofdepositie in Nederland is nog steeds te hoog. De niet voor woningbouw gebruikte ruimte van de snelheidsverlaging komt ten goede aan de natuur en dat is hard nodig. Het besluit betekent daarom niet dat de maximumsnelheid weer omhoog kan. Daartoe moet in de toekomst een nieuw verkeersbesluit worden genomen. En een deel van deze ruimte is in gebruik voor de gebruiksruimte van de woningen.