

23 augustus, 2025

Geachte mevrouw Wiersma,

Met deze reactie willen wij onze twijfels en kanttekeningen uitspreken over het wetsvoorstel tot wijziging van de Omgevingswet inzake de vervanging van de omgevingswaarde voor stikstofdepositie.

Kort samengevat betwijfelen wij of de wetswijziging bijdraagt aan een betere kwaliteit en het voorkomen van verslechtering van de natuur in Nederland. Die beide zaken zijn echter wel noodzakelijk voor de verbetering van het vestigings- en investeringsklimaat in het Havengebied van Amsterdam en het bredere Noordzeekanaalgebied (NZKG), een regio waar grote maatschappelijke opgaven samenkomen: energietransitie, woningbouw, industriële verduurzaming en strategische infrastructuur.

Wij lichten dit graag toe aan de hand van drie punten: 1) sectorale verdeling van emissiereductie, 2) verlegging van focus van depositie naar emissie en 3) vergunningsverlening. Wij dragen daarbij in de conclusie ook enkele oplossingsrichtingen aan.

1. Sectorale verdeling van emissiereductie

Wij maken bezwaar tegen de voorgestelde verdeling van reductiedoelstellingen, waarbij de landbouwsector een relatief lagere bijdrage (42–46%) levert dan industrie en mobiliteit (beide 50%). Een aanzienlijk deel van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is afkomstig van de landbouwsector. De voorgestelde verdeling achten wij daarom niet proportioneel¹. Sterker nog, het is onwenselijk dat de sector die het minste bijdraagt aan de stikstofproblematiek, een grotere dan evenredige bijdrage levert aan de oplossing. Dit staat bovendien haaks op eerdere uitlatingen van de overheid over een evenwichtige verdeling van inspanningen².

Daarbij kan worden betwijfeld of een evenredige bijdrage per sector überhaupt wenselijk is. Gelet op de verschillen in impact op Natura 2000-gebieden, zal een daling van emissies in de industrie in veel gevallen de verslechtering van de natuurkwaliteit niet of nauwelijks een halt toeroepen. Een effectgerichte benadering zou daarom de voorkeur verdienen boven een louter procentuele verdeling.

Relevant in dit verband is ook het verschil in emissietype: waar industrie en mobiliteit voornamelijk NO_x-emissies genereren, is de dominante bijdrage aan stikstofdepositie in veel natuurgebieden afkomstig van ammoniak (NH₃), met name uit de landbouwprocessen. Een gelijkwaardige inspanning per sector leidt daarmee niet tot een gelijkwaardige milieuwinst. Zonder een effectgerichte en gebalanceerde aanpak blijft het draagvlak voor beleid onder druk staan.

Daarnaast is het van belang dat er een directe relatie bestaat tussen emissie en depositie op Natura 2000-gebieden. Artikel 6, tweede lid, van de Habitatrictlijn vereist immers dat passende maatregelen worden genomen om verslechtering van habitats en verstoring van soorten te voorkomen. Juist vanwege de emissiekenmerken – waarbij NO_x uit de industrie via hoge schoorstenen vaak zich verspreidt over een groter gebied en NH₃ uit de landbouw per definitie lokaal neerslaat – is de bijdrage van industriële

¹ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl050715-herkomst-stikstofdepositie-2023>

² <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/02/10/kabinet-zet-nieuwe-stappen-in-opgave-landelijk-gebied#:~:text=Evenredige%20bijdrage%20landbouw%2C%20industrie%20en,door%20de%20landbouw%20sector%20van%2041%25.>

emissiereductie aan natuurherstel of – verslechtering beperkt. Een generieke verdeling van reductiepercentages zonder deze ecologische differentiatie doet onvoldoende recht aan de vereisten van de Habitatrichtlijn.

Wij menen dat de voorgestelde verdeling van emissiereductie over de verschillende sectoren ook om deze reden onterecht is.

2. Verlegging van sturing van depositie naar emissie

Wij zijn kritisch over de keuze om de sturing te verleggen van stikstofdepositie naar emissiereductie en het voorstel om de Kritische Depositiewaarde (KDW) te schrappen als omgevingswaarde. Hoewel emissiesturing op bedrijfsniveau mogelijk beter te monitoren is, blijft de daadwerkelijke belasting van Natura 2000-gebieden ecologisch bepalend. Een verschuiving van de sturing brengt het risico met zich mee dat de natuurkwaliteit onvoldoende beschermd wordt. Dit leidt tot blijvende onzekerheid voor economische activiteiten in het havengebied.

Daarnaast ondermijnt het loslaten van de KDW de wetenschappelijke en juridische onderbouwing van het natuurbeleid. De KDW is een wetenschappelijk onderbouwde maatstaf die de draagkracht van natuurgebieden weergeeft. Hoewel het kabinet stelt dat deze waarden moeilijk hanteerbaar zijn vanwege hun veranderlijkheid, is dit juist een reflectie van voortschrijdend inzicht en ecologische noodzaak. Het loslaten van deze maatstaf ondermijnt de robuustheid van de natuurdoelstellingen en biedt onvoldoende garantie voor natuurherstel en juridische houdbaarheid.

Tegelijkertijd zien we dat de kritische depositiewaarde (KDW) in de praktijk vaak te strikt wordt toegepast op elk stukje van een Natura 2000-gebied. Het zou beter zijn om per gebied specifiek te kijken naar de werkelijke staat van de natuur. De huidige wetstekst biedt daar helaas geen ander alternatief voor.

Wij pleiten daarom voor een gecombineerde benadering waarin emissiereductie slechts effectief is wanneer deze aantoonbaar leidt tot afname van depositie op kwetsbare natuur. Emissiesturing kan werkbaar zijn, mits het gepaard gaat met ecologisch effectgericht maatwerk en ruimte voor strategische transitieprojecten. Indien de KDW als maatstaf niet werkbaar wordt geacht, is het van belang dat er een andere wetenschappelijk onderbouwde maatstaf wordt geïntroduceerd die aantoonbaar bijdraagt aan het behalen van de instandhoudingsdoelen van Natura 2000.

3. Vergunningverlening

Het kabinet stelt dat het wetsvoorstel bijdraagt aan het weer op gang brengen van vergunningverlening. Wij zijn van mening dat de voorgestelde aanpak niet scherper is dan het bestaande beleid en geen directe juridische ruimte voor vergunningverlening biedt. Sterker nog, het uitblijven van natuurherstelmaatregelen kan ertoe leiden dat de natuur verder achteruitgaat, waardoor vergunningverlening juist nóg moeilijker wordt. Zonder robuuste maatregelen die de verslechtering van de natuur een halt toeroepen en borging van natuurherstel blijft het risico bestaan dat vergunningen juridisch worden aangevochten. Wij vrezen dan ook dat de onzekerheid voortduurt.

Voor het Noordzeekanaalgebied betekent dit dat tientallen noodzakelijke projecten – zoals energie-infrastructuur en waterstofprojecten – nog langer blijven steken in onzekerheid. De huidige stikstofsysteem werkt daarmee averechts op de brede welvaart en transitieopgaven waar deze regio juist nationaal van belang is.

Wij pleiten er dan ook voor dat vergunningverlening voor projecten die aantoonbaar bijdragen aan CO₂-reductie prioriteit krijgt. Deze projecten zijn essentieel voor het behalen van klimaatdoelstellingen en kennen bovendien vaak een positieve bijvangst in de vorm van NO_x-reductie, bijvoorbeeld door elektrificatie van processen of mobiliteit. Daarmee leveren zij een dubbel milieueffect op: zowel voor het klimaat als voor de stikstofopgave.

Conclusie

Hoewel wij het streven naar een haalbare en hanteerbare aanpak begrijpen, achten wij het voorgestelde wetsvoorstel onvoldoende effectief en juridisch kwetsbaar. Wij pleiten voor:

- behoud van een ecologische ijkmaat (KDW of een andere wetenschappelijk onderbouwde maatstaf);
- een scherpere en effectievere verdeling van reductiedoelstellingen, gebaseerd op werkelijke depositie-impact;
- een gecombineerde sturingsaanpak, waar emissiereductie niet wordt losgekoppeld van ecologische effectiviteit en die daadwerkelijk bijdraagt aan natuurherstel én rechtszekerheid;
- beleidsmatige erkenning van de knelpositie van industriële regio's zoals in het Noordzeekanaalgebied.

Wij stellen de volgende oplossingsrichtingen voor:

- **Stel een strategisch kader op voor vergunningverlening aan transitieprojecten** met bewezen bijdrage aan CO₂- en stikstofreductie;
- **Een duidelijke norm wanneer de goede staat van instandhouding van natura 2000 gebieden gehaald wordt** voor zowel stikstofdepositie, waterkwaliteit, hydrologie en andere ecologische parameters waarnaar we naartoe kunnen werken met een duidelijk maatregelenpakket;
- **Voldoende financiële dekking** voor deze maatregelen.

Tot slot willen wij wijzen op de enorme en groeiende schade als gevolg van de stikstofimpasse die al vanaf 2019 voortduurt. Dat geldt ook voor het havengebied van Amsterdam, waar tientallen projecten en nieuwe plannen in het Noordzeekanaalgebied, met een investeringswaarde van miljarden, in gevaar zijn gekomen mede door de stikstofproblematiek. Zo blijkt ook uit een recente enquête onder bedrijven in het Noordzeekanaalgebied, uitgevoerd door Port of Amsterdam en ondernemersvereniging ORAM. Het betreft daarbij vaak investeringen in duurzame producten en processen, die de uitstoot van stikstof én CO₂ op termijn juist beperken³. Ook gaat het hierbij om projecten uit bedrijfssectoren die een belangrijke bijdrage leveren aan de economie van Nederland, de brede welvaart en het bruto binnenlands product, waaronder energie, logistiek en industriële ontwikkeling. Er is grote bereidheid bij bedrijven, investeerders en lokale overheden om de energietransitie mogelijk te maken. De stikstofproblematiek vormt daarbij echter een cruciale bottleneck. Alleen met gerichte en robuuste natuurherstelmaatregelen vanuit het Rijk kan deze impasse worden doorbroken en ruimte ontstaan voor duurzame ontwikkeling en vergunningverlening. Het is in dat licht essentieel om de problematiek nu ook daadwerkelijk op effectieve wijze aan te pakken.

³ <https://www.portofamsterdam.com/nl/nieuws/stikstofregels-brengen-miljarden-aan-investeringen-het-noordzeekanaalgebied-gevaar>