

2. De stikstofproblematiek in Nederland

In Nederland is sprake van een overschot aan stikstofdepositie. Belangrijke bronnen van stikstof zijn de emissies uit de landbouw in de vorm van ammoniak en emissies van verbrandingsmotoren in de vorm van stikstofdioxide door het verkeer. In de periode 2014-2017 daalde de jaarlijkse uitstoot van stikstofdioxide met 4 procent. De jaarlijkse uitstoot van ammoniak nam in die periode daarentegen met 3 procent toe¹. Stikstofemissies uit de landbouw, verkeer en industrie dalen onder andere neer op natuurgebieden. Stikstof is slecht voor de biodiversiteit en heeft ook een nadelig effect op de gezondheid van mensen. Door de hoge stikstofdepositie wordt de voor stikstofarme grond typische en Europees beschermde habitat verdrongen door planten die goed groeien door stikstof, zoals grassen, bramen en brandnetels. Dit heeft ook negatieve effecten op de al ernstig dalende insectenpopulatie.

Op grond van de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn zijn natuurgebieden met bijzondere natuurwaarden aangewezen als Natura 2000-gebieden². Het voor die gebieden op grond van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn geldende beschermingsregime is in Nederland geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn bepaalt dat de lidstaten passende maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in Natura 2000-gebieden niet verslechtert en er geen storende factoren optreden die significant effect zouden kunnen hebben op de natuurwaarden in die gebieden. In het kader van het PAS is onderzoek uitgevoerd naar de staat van instandhouding van beschermde natuur in Natura 2000-gebieden in relatie tot de effecten van stikstofdepositie. Uit de daarvoor opgestelde Gebiedsanalyses³ blijkt dat in Nederland 118 van de 160 Natura 2000-gebieden kampen met de negatieve gevolgen van te veel stikstofdepositie. De hoge achtergrondniveaus van stikstof zijn vooral een probleem voor beschermde natuur in Natura 2000-gebieden die gevoelig is voor verzurende en vermestende depositie. Het is daarom van belang om de stikstofdepositie op en rond die gebieden snel terug te dringen, zodat de natuur zich, door natuurmaatregelen en reductie van stikstof, op termijn kan herstellen. De lokale, gebiedsgerichte aanpak heeft baat bij het verlagen door meer algemene maatregelen van de achtergronddepositie.

In 2015 is het PAS in werking getreden om ervoor te zorgen dat ondanks hoge achtergrondniveaus van stikstof en de slechte staat van voor stikstof gevoelige natuur toch vergunningen konden worden verleend voor nieuwe uitstoot van stikstof door de landbouw, verkeer en de industrie. Uitgangspunt van het PAS is om natuurherstel en stikstofdalende op de lange termijn te garanderen, zodat op basis van de te verwachten positieve resultaten van de daarin opgenomen maatregelen, onmiddellijk zogenaamde milieuruimte kon worden uitgegeven in de vorm van vergunningen voor activiteiten die voor extra stikstofdepositie zorgen. Het PAS zorgde ervoor dat, vooruitlopend op het effect van maatregelen die in de toekomst tot natuurherstel moeten leiden, activiteiten konden worden toegestaan die voor extra depositie op beschermde natuur zorgen.

Uit de recente uitspraak⁴ van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (29 mei 2019) over het PAS en de regels daaromtrent in de Wet natuurbescherming, blijkt dat het PAS

¹ <https://www.rivm.nl/nieuws/pas-monitoringsrapportage-stikstof-2018>

² Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206).

³ <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=pas&deel=0>

⁴ RvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603.

niet gebruikt mag worden als basis voor het vergunnen van activiteiten die voor meer depositie van verzurende en vermestende stoffen op beschermde natuur zorgen. Omdat het met de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden slecht gaat, betekent dit dat negatieve effecten van extra stikstof niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Dit betekent dat er geen nieuwe vergunningen mogen worden verleend voor activiteiten met extra stikstofdepositie op beschermd natuur tot gevolg en dat ook vrijstellingen van de vergunningplicht niet meer gelden. Het gaat om een einduitspraak, waarin de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 7 november 2018 toepast. In dat arrest heeft het Hof van Justitie bepaald dat het PAS onvoldoende zekerheid biedt op het daarmee verwachte, toekomstige resultaat om onmiddellijk milieuruimte voor nieuwe projecten te creëren. In het arrest van het Hof van Justitie wordt ook geoordeeld dat wanneer beschermde natuur niet in een gunstige staat van instandhouding verkeert, elke extra belasting al snel negatief effect zal hebben. De uitspraak van de Raad van State dwingt Nederland tot het zo snel mogelijk in een gunstige staat van instandhouding brengen van voor stikstof gevoelige natuur. Het verlagen van de stikstofuitstoot is daarbij van groot belang, zodat de natuur niet verder achteruitgaat en het herstel dat gerealiseerd moet worden op grond van de Habitatrictlijn – Nederland is verplicht de beschermde natuur in een gunstige staat van instandhouding te brengen – kan plaatsvinden.

Op dit moment dreigen duizenden projecten niet door te gaan, omdat deze tot extra stikstofdepositie leiden op gevoelige natuur. De samenleving ondervindt daarvan op veel manieren gevolgen. Deze wet zorgt ervoor dat er snelle maatregelen worden genomen waardoor de stikstofuitstoot zo snel mogelijk daalt en er op termijn weer ruimte komt voor het realiseren van projecten.

3. Hoofdpijnen van het voorstel

Er moeten keuzes gemaakt worden om door de impasse te komen waar vele projecten nu in zitten. Deze wet zorgt er voor dat er op korte termijn keuzes gemaakt worden. Het gaat om keuzes die op termijn ruimte creëren op landelijk niveau voor noodzakelijke projecten om de woningnood tegen te gaan en verder te gaan met de energietransitie. Om Nederland weer op de rails te krijgen zijn de voorgestelde wetswijzigingen noodzakelijk. Hiermee worden gedrag en investeringen zo snel mogelijk in de juiste richting gestuurd. Omdat deze maatregelen bedoeld zijn om ook verder in de toekomst effect te hebben, zullen zij voor de relevante sectoren ook voor de toekomst meer duidelijkheid scheppen.

60% van de stikstofdepositie is afkomstig van de Nederlandse industrie, verkeer, luchtvaart en landbouw. De stikstofdepositie is voor het overgrote deel afkomstig van de landbouw⁵. We moeten al deze sectoren aanpakken maar door snel een gedeelte van de landbouw, luchtvaart en verkeer aan te pakken worden er meteen slagen gemaakt. maatregelen rondom luchtvaart en verkeer kunnen onmiddellijk ingevoerd worden waardoor de uitstoot van stikstofoxiden gelijk naar beneden zal gaan. Voor de landbouw zijn kortetermijnmaatregelen niet houdbaar wanneer er geen langetermijndoelen worden gesteld. Daarom worden in deze wet langetermijndoelen voor de stikstofuitstoot van de landbouwsector gesteld.

Stikstofdepositie trekt zich niets aan van landsgrenzen en is bij uitstek een lokaal probleem. Deze wet regelt dan ook dat de achtergronddepositie van ons land daalt waardoor er lokaal ruimte vrij komt. Naast deze wet zullen wellicht nog andere wettelijke maatregelen volgen en

⁵ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0507-herkomst-vermestende-depositie>

zullen ook op lokaal niveau aanvullende maatregelen nodig zijn. Ook is het van groot belang dat kwetsbare natuurgebieden robuuster worden. Natuurnetwerk Nederland moet zo snel mogelijk worden voltooid en er moeten bufferzones rondom Natura2000-gebieden worden aangelegd.

Het PAS bevat stikstofreducerende maatregelen en natuurmaatregelen die worden getroffen in de Natura 2000-gebieden. Deze wet beoogt dat naast de maatregelen in het PAS, die worden gecontinueerd, andere maatregelen tot het verlagen van stikstofniveaus worden getroffen.

3.1 Maximum stellen aan de stikstofdepositie in de landbouwsector

De agrarische sector is de sector die zorgt voor de meeste stikstofdepositie, het grootste deel is in de vorm van ammoniak⁶. Daarom is het effectief om binnen de agrarische sector maatregelen te nemen om de stikstofuitstoot en -neerslag te verlagen. Dit initiatiefwetsvoorstel stelt daar een kader voor. Het kader dat gesteld wordt is de maximale stikstofuitstoot van de gehele landbouwsector samen. Het moet leiden tot het treffen van additionele maatregelen in de landbouwsector, naast voortzetting van de in het PAS opgenomen maatregelen. Zonder deze langetermijndoelen zijn kortetermijndoelen niet houdbaar.

Het in deze wet voorziene kader geeft nog geen invulling aan de te nemen maatregelen. Duidelijk is dat uitvoering van de maatregelen in het PAS niet geleid hebben tot verlaging van de hoeveelheid stikstof in de lucht. Er zullen dus aan het PAS additionele maatregelen moeten worden getroffen. Voor een duurzame toekomst van de landbouw en een duurzame stikstofaanpak is krimp van de veestapel onontkoombaar. Aanvullend hierop kunnen op de korte termijn andere maatregelen worden genomen, zoals verhoging van de norm voor weidemelk, het beperken van gebruik van krachtvoer uit het buitenland (met als doel minder eiwit) of het belonen van een lager ureumgehalte in melk.

De wet legt dus niet de keuze voor bepaalde maatregelen vast, wel dat de stikstofuitstoot uit de landbouw lineair dient af te nemen en in welk tempo. Ook moet de krimp van de veestapel sociaal worden vormgegeven. De in deze wet gestelde kaders zorgen er voor dat de agrarische sector duidelijke doelen heeft en de sector daar rekening mee kan houden bij investeringen voor de toekomst. Er wordt nader bezien of en hoe individuele bedrijven financieel gecompenseerd kunnen worden wanneer een deel van hun dierproductierechten opgegeven moet worden. De initiatiefnemers zijn van mening dat dit in beginsel het geval moet zijn. Dit is naar hun mening echter een onderdeel van het nog te vormen beleid om te komen tot de krimp van de stikstofdepositie.

3.2 Verlagen maximumsnelheid

Het wegverkeer, met name dieselloertuigen, zijn verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de emissies van stikstofoxiden (NOx) in Nederland. Omdat het wegverkeer op leefniveau uitstoot, heeft dit direct gevolgen voor de volksgezondheid en voor de belasting van natuurgebieden. Om de emissies uit het verkeer te reduceren, is het verlagen van de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom een zeer eenvoudige, snel te realiseren en kosteneffectieve maatregel.

Het verlagen van de maximumsnelheid brengt ook allerlei andere maatschappelijke baten met zich mee, zoals een verlaging van CO₂-emissies uit het verkeer, verlaging van het

⁶ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0507-herkomst-vermestende-depositie>

brandstofverbruik, afname van geluidsoverlast en het vergroten van de verkeersveiligheid. Ook zijn diverse grote ingrepen voor het oplossen fileknelpunten eenvoudiger uitvoerbaar als de maximumsnelheid naar beneden wordt bijgesteld. De eerder bepleite doelstelling van het verhogen van de maximumsnelheid, te weten: reistijdwinst voor de automobilist, is aantoonbaar niet behaald. Het verlagen van de maximum snelheid kent geen grote nadelen.

3.3 Maximum aantal vliegbewegingen

De groei van de luchtvaart leidt tot groei van de uitstoot van onder ander stikstof. Vooralsnog zijn er geen technische middelen beschikbaar die de bestaande vloot vliegtuigen op korte termijn schoner kan maken. Groei van de uitstoot is niet verantwoord. Voor de omvang van de NOx-emissies door vliegverkeer is het type vliegtuig, maar vooral ook het aantal vliegbewegingen relevant. Omdat vlootvernieuwing een langdurig proces is, is een groeistop van het aantal vliegbewegingen in Nederland het meest effectieve middel om emissies niet verder toe te laten nemen. Deze maatregel zorgt er ook voor dat eventueel vrijgekomen stikstofruimte, bijvoorbeeld door maatregelen op de grond, niet wordt ingenomen door extra vliegverkeer. Andere activiteiten hebben voorrang. In het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit van Schiphol en andere luchthavens zal moeten worden opgenomen dat ook Schiphol voor Ground Handling Operations telkens de Best Beschikbare Techniek moet gebruiken om emissies te verminderen.

3.4 Overige maatregelen

De voorgestelde maatregelen in dit wetsvoorstel is niet compleet. In de aanbevelingen van het Adviescollege Stikstofproblematiek⁷ worden nog meer maatregelen genoemd die een positief effect hebben op de stikstofuitstoot. Een belangrijke maatregel is volgens de initiatiefnemers een moratorium op de bouw van nieuwe biomassa centrales, in ieder geval totdat het aangekondigde duurzaamheidskader, waarin ook bepalingen zullen staan over de uitstoot van biomassa centrales, voltooid is. Een manier om snel een dergelijk moratorium in te stellen is het aanpassen van de SDE+ regeling rondom nieuwe biomassa centrales.

4. Gevolgen van het voorstel (verwachte effecten, financiële gevolgen en administratieve lasten)

Als de stikstofuitstoot door de landbouw, het verkeer en vliegbewegingen naar beneden wordt gebracht, zal dit meerdere positieve gevolgen hebben. Er ontstaat dan meer ruimte voor natuurherstel en de volksgezondheid zal minder te lijden hebben onder voortijdige sterfte en gezondheidsverlies door luchtverontreiniging⁸. Wordt de schade die het gevolg is van hoge stikstofuitstoot beperkt, dan zullen de kosten voor natuurherstel en de zorgkosten dalen.

Tegenover deze positieve effecten staat dat het wetsvoorstel financiële consequenties zal hebben. De reductie van het aandeel van de landbouwsector in de stikstofdepositie vergt grote investeringen. Zowel van de sector zelf als van de overheid, omdat bedrijven voor verkleinen of sluiten in bepaalde gevallen aanspraak op financiële compensatie zouden kunnen maken. Mochten boeren dierproductierechten inleveren ten behoeve van het realiseren van de voorgeschreven stikstofreductie, dan dienen zij daar voldoende voor gecompenseerd te worden. Daarbij kan gedacht worden aan het opkopen van dierproductierechten, financiële compensatie voor het mislopen van inkomsten van mestafzet in het buitenland en voor kosten

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/09/25/eerste-advies-adviescollege-stikstofproblematiek>

⁸ <https://themasites.pbl.nl/balansvande leefomgeving/jaargang-2012/integraal-stikstof/maatschappelijke-schade-door-stikstofvervuiling>

van afgeschreven en leegstaande stallen. Een deel van de kosten van compensatie heeft het huidige kabinet al begroot. Daarnaast zal het verlagen van de maximumsnelheid gepaard moeten gaan met een communicatiecampagne van de overheid en het aanpassen van verkeersborden. De kosten hiervan zijn verhoudingsgewijs gering. Omdat er geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn te verwachten, hoeven deze ook niet te worden onderzocht om verlaging mogelijk te maken. De maatregel van het verlagen van de maximumsnelheid zal door de besparing van brandstof een negatief effect hebben op de accijnsopbrengsten, maar dat verlies zal ruimschoots worden gecompenseerd door de directe en indirecte maatschappelijke baten voor natuur, milieu, volksgezondheid en verkeersveiligheid.

Ongewenste neveneffecten van invoering van deze wet moeten voorkomen worden. Er moet nadrukkelijk voorkomen worden dat als gevolg van de ruimte die vrij komt door dit wetsvoorstel geïnvesteerd wordt in projecten die op de lange termijn tot meer stikstofuitstoot leiden. Een ander ongewenst effect zou kunnen zijn dat grote, intensieve veehouderijen gemakkelijker emissiereducerende maatregelen kunnen treffen dan kleinere bedrijven die zich meer richten op kringlooplandbouw. Vanwege de geldstromen die in de intensieve veehouderij omgaan is het voor grote bedrijven makkelijker om de doelen van dit wetsvoorstel in de eerste jaren met veel technische maatregelen te halen. Dit moet voorkomen worden in regelgeving, onderliggend aan het kader dat geschetst wordt in dit wetsvoorstel, bijvoorbeeld door het invoeren en aanscherpen van eisen ten aanzien van grondgebondenheid van de landbouw. Gedacht kan worden aan een stelsel waarbinnen het houden van kippen, varkens of koeien zonder grond of met te weinig grond, wordt uitgefaseerd. In het wetsvoorstel wordt ook een verplichtingsuitzondering gemaakt voor biologische bedrijven.

5. Verhouding tot bestaand en komend Europees en internationaal recht

De Habitatrichtlijn, met name artikel 6, is leidend voor dit wetsvoorstel. Deze Europese richtlijn zorgt ervoor dat de specifieke en waardevolle natuur waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, beschermd worden. Dit wetsvoorstel heeft een positieve invloed op het door Nederland voldoen aan de eisen uit de Habitatrichtlijn.

II. ARTIKELSGEWIJS

ARTIKEL I

De landbouw is, van alle sectoren veruit de grootste bron van de stikstofdepositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden^{9,10}. Daarom beogen de initiatiefnemers met deze wet dat het aandeel in de stikstofemissies van deze sector op termijn daalt zodat er meer ruimte komt voor natuur en bouwplannen.

Dit heeft een flinke impact op de landbouwsector en daarom wordt de te bereiken emissiereductie stapsgewijs vormgegeven. Dat spoort boeren aan om, ook met het oog op de lange termijn, de meest passende investeringen te doen. Innovatie wordt zo meteen gestimuleerd. Het concrete reductie doel voor de eerste periode van vijf jaren, laat direct ruimte ontstaan voor bijvoorbeeld woningbouw. Immers, als de luchtvaart niet groeit, de maximumsnelheid omlaag gaat en de stikstofuitstoot uit de landbouw gezamenlijk na vijf jaar met 19% is gedaald, dan wordt ruimte gecreëerd binnen de Europese regelgeving, voor

⁹ <https://www.rivm.nl/nieuws/pas-monitoringsrapportage-stikstof-2018>

¹⁰ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0507-herkomst-vermestende-depositie>

natuurherstel en nieuwe projecten waarvan is vastgesteld dat deze de beschermde habitats in Natura 2000-gebieden niet zullen aantasten.

De stappen die de initiatiefnemers voorstellen via het voorgestelde artikel 10a van de Meststoffenwet zijn de volgende. Het einddoel moet zijn dat de depositie van stikstof met 50% gedaald is in 2035 ten opzichte van het jaar 2018. Dit regelt het voorgestelde artikel 10a, eerste lid, onder c. Met deze te realiseren reductie zal het achtergrondniveau van de stikstofdepositie in Nederland gemiddeld onder de kritische depositiewaarde blijven. Dit is de grens waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verschillende soorten atmosferische stikstofdepositie. Het achtergrondniveau van stikstof in de lucht is in Nederland sinds 1990 jaarlijks met gemiddeld ongeveer 3% gereduceerd van 1788 mol per hectare per jaar in 1990 naar 1128 mol per hectare per jaar in 2017¹¹. Wanneer deze lijn voortgezet wordt, wordt in de komende vijf jaren een reductie van 19% ten opzichte van 2017 gerealiseerd. In 10 jaar komt deze lijn uit op een reductie van 34%. Om te voorkomen dat het behalen van het doel van 50% reductie ten opzichte van de stikstof depositie in het jaar 2018 in 2035 naar dat jaar vooruit wordt geschoven, wordt de in 2035 beoogde reductie in lineaire stappen gerealiseerd. De in de wet vastgelegde stikstofreductie die de komende jaren moet worden gerealiseerd is en is iets ambitieuzer dan de lijn zoals deze zou zijn, uitgaande van in de periode 1990 tot 2017 gerealiseerde daling. In 2025 zal een depositiereductie van 19% behaald moeten worden, in 2030 een reductie van 34%. Deze beoogde reductie in tussenstappen is geregeld in het voorgestelde artikel 10a, eerste lid, onder a en b, van de Meststoffenwet.

Het voorgestelde artikel 10a, tweede lid, van de Meststoffenwet regelt dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld om de beoogde reductiedoelen te behalen. In het tweede lid is eveneens geregeld dat de (stikstof)gebruiksnormen voor (dierlijke) meststoffen die zijn opgenomen in artikel 8, onder a en b, van de Meststoffenwet lager worden gesteld dan wel teruggebracht worden naar nul om de beoogde reductiedoelen te behalen.

De initiatiefnemers achten het wenselijk dat eventuele subsidieregelingen worden getroffen binnen het door de minister vast te stellen beleid om de genoemde doelen te behalen, dan wel dat het doel van reductie van stikstofemissies zoveel mogelijk wordt meegenomen in de voorwaarden voor subsidieverlening voor landbouwbedrijven. De initiatiefnemers wensen dat bij een reductie van de veestapel sprake zal zijn van een zogenaamde ‘warme sanering’, waarbij boeren worden gecompenseerd voor hun keuze voor extensivering of het verkleinen of beëindigen van hun bedrijf.

ARTIKEL II

De luchtvaart, waaronder taxiënde startende en landende vliegtuigen, draagt bij aan de concentraties stikstofoxiden in de lucht en de stikstofdepositie in natuurgebieden. Daarnaast is de luchtvaart verantwoordelijk voor de uitstoot van grote hoeveelheden ultrafijnstof en CO₂ en voor geluidsoverlast voor omwonenden van luchthavens en onder luchtverkeersroutes. Er zijn geen technische middelen om de uitstoot van vliegtuigmotoren op korte termijn te verminderen. Het aantal vliegbewegingen rond luchthavens en daarmee de omvang van de uitstoot van die luchthavens, wordt bepaald door het aantal toegestane starts en landingen. Dat is vastgelegd in ministeriële regelingen, de luchthaven verkeersbesluiten, die per luchthaven

¹¹ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0189-vermestende-depositie>

de maximale omvang van aantallen startende en landende vliegtuigen voorschrijven. Het voorgestelde artikel 8.1a, zevende lid, van de Wet luchtvaart stelt een maximum aan het aantal vliegbewegingen op luchthaven Schiphol en de overige burgerluchthavens, door vast te stellen dat het aantal vliegbewegingen in Nederland niet meer bedraagt dan het aantal dat is vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek in het jaar 2018. De verdeling van dit nationale maximumaantal over de verschillende luchthavens moet worden uitgewerkt in de luchthavenverkeerbesluiten per luchthaven. Niet-commercieel verkeer, de luchtmacht, politie- en reddingshelikopters etc. dragen minder bij aan de luchtvervuiling, hebben een andere maatschappelijke rol en worden in andere regelgeving gereguleerd. Deze categorieën worden niet geraakt door deze wet.

ARTIKEL III

Het voorgestelde artikel 2, zesde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 zoals in artikel III is opgenomen, regelt dat de algemene maximumsnelheid buiten de bebouwde kom op autosnelwegen wordt verlaagd naar 100 km/h. Dit betekent dat in alle gevallen de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom voor motorvoertuigen op autosnelwegen niet hoger dan 100 km/h kan en mag worden vastgesteld. Daarmee wordt voor het eerst de hoogte van de maximumsnelheid op snelwegen per wet vastgesteld, in plaats van per ministerieel besluit.

Het wegverkeer draagt in belangrijke mate bij aan de NO_x-emissies en daarmee aan de depositie van stikstof in natuurgebieden. De uitstoot van een individueel voertuig hangt af van de brandstof, de motortechniek en het gebruik, waaronder de rijstijl. Oudere en zwaardere dieselveertuigen en een hogere dan optimale snelheid, dragen significant bij aan de totale emissies als gevolg van het wegverkeer. Verschoning van het wagenpark, zoals de breed gedragen ambitie om over te gaan op emissievrije voertuigen, zullen op termijn structureel bijdragen aan vermindering van de uitstoot. Maar dit langlopende proces is geen antwoord op de stikstofcrisis van dit moment. Daarvoor moeten maatregelen genomen worden die op zeer korte termijn verlichting bieden. Het verlagen van de maximumsnelheid is zeer snel te realiseren en zal onmiddellijk leiden tot een verlaging van de emissies.

Het verlagen van de maximumsnelheid brengt ook allerlei andere maatschappelijke baten met zich mee, zoals een verlaging van de CO₂-emissie, verlaging van het brandstofverbruik, afname van geluidsoverlast en vergroten van de verkeersveiligheid. Ook zijn diverse grote ingrepen bij fileknelpunten eenvoudiger uit te voeren, als de snelheid lager is. De bij de invoering van de verhoging van de maximumsnelheid bepleitte doelstelling van het verhogen van de maximumsnelheid, reistijdwinst voor de automobilist, is met verschillende onderzoeken onderzocht en aantoonbaar niet behaald. Het verlagen van de snelheid kent daarmee geen grote nadelen.

Voor veel trajecten geldt nu al een aangepaste lagere snelheid omwille van de verkeersveiligheid, het beperken van emissies of verkeerslawaaï. Dit is geregeld in aparte verkeersbesluiten per wegtraject. De ernst van de omvang van de stikstofbelasting vraagt om veel meer trajecten met een aangepaste lagere maximumsnelheid op snelwegen en nog lager op provinciale of lokale wegen. Met name in en rond steden waar de luchtkwaliteit nu tot gezondheidsschade leidt en bij kwetsbare natuurgebieden. De verlaging van de maximumsnelheid op deze wegen moet op een meer gedetailleerd niveau worden uitgewerkt

dan mogelijk is in dit wetsvoorstel. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is daarvoor het aangewezen instrument.

ARTIKEL IV

In dit artikel wordt geregeld dat de vrijgekomen ruimte voor stikstofdepositie als gevolg van de drie maatregelen die worden genomen alleen wordt gebruikt voor activiteiten die tijdelijk voor meer stikstofdepositie zorgen en die dus niet structureel meer stikstofdepositie veroorzaken. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan natuurherstel, woningbouw, dijkversterking en de energietransitie voort te zetten.

ARTIKEL V

In dit artikel is een evaluatiebepaling opgenomen. Hiermee worden de effecten na de eerste reductiedoelstelling van 19% voor het jaar 2025 geëvalueerd.

ARTIKEL VI

Dit artikel regelt dat deze wet in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Hoewel de maatregelen in beginsel een tijdelijk karakter zouden moeten hebben, verwachten de initiatiefnemers dat het binnen de Europese normen brengen van de stikstofdepositie enkele tientallen jaren zal duren. Wanneer deze maatregelen niet meer noodzakelijk zijn, dient opnieuw de wetgevingsprocedure gevolgd te worden. Hiermee wordt de betrokkenheid van het parlement verzekerd. Daarom is geen tijdelijk karakter meegegeven aan de betreffende bepalingen.

ARTIKEL VII

Dit artikel regelt de citeertitel van deze wet.

Bromet
Kröger