

Zaaknummer: 359822

Vragen van statenlid dhr. Versluijs (D66) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2023 nummer 013.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake stikstof vanuit Vlaanderen in Zeeland:

(ingekomen: 25 juli 2023)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
<p>1. In het ministeriële decreet van minister Demir blijkt dat het veel moeilijker wordt om een vergunning te krijgen voor intensieve veehouderij en dat er wordt toegewerkt naar een situatie in 2030 waarin er 30 procent minder varkens in Vlaanderen zijn. In de afgelopen jaren is veel agrarische grond in Zeeuws-Vlaanderen aangekocht door Vlamingen. Weten GS of er ook intensieve veehouderijen met latente ruimte zijn gekocht door Vlamingen en of er slapende vergunningen voor intensieve veehouderijen zijn aangekocht door Vlamingen?</p>	<p>1. Er is geen totaalbeeld vergunningen met latente ruimte of slapende vergunningen. Er bereiken ons tot nu toe geen signalen dat deze worden opgekocht door Vlamingen. Overigens diende Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir op 27 juli 2023 een voorstel van stikstofdecreet in bij het Vlaams Parlement. Deze is echter op moment van schrijven nog niet vastgesteld.</p>
<p>2. In het genoemde ministeriële decreet wordt wel ruimte geboden voor vergunningverlening aan activiteiten die NOx uitstoten. We lezen in onderstaande nieuwsbericht dat 'Project One' in de haven van Antwerpen (voorlopig) niet gebouwd mag worden vanwege een bezwaar dat de provincie Noord-Brabant heeft ingediend. Die provincie argumenteert dat de bijkomende depositie het verbeteren van de natuurkwaliteiten naar een gunstige staat, in de weg staat. Het project is volgens de provincie vergund zonder dat de effecten van de bijkomende stikstofdepositie passend zijn onderzocht. De Vlaamse Raad voor vergunningsbetwistingen geeft de provincie Noord-Brabant gelijk en de vergunning is vernietigd. Klopt onze aanname dat Vlaanderen in principe geen rekening houdt met Nederlandse natuurgebieden en stikstofbelasting bij het verlenen van vergunningen en dat dit pas gebeurt nadat iemand daar bezwaar over aantekent? Hebben GS behalve bij 'Project One' van Ineos op meer vergunningen in België een bezwaar/vernietigingsberoep ingediend? Zo nee, waarom niet? Zijn GS het met ons eens dat het raadzaam is om nauwgezet Vlaamse vergunningverlening langs de grens te monitoren?</p>	<p>2. Ad 1: Vlaanderen houdt in principe rekening met Nederlandse natuurgebieden bij het verlenen van vergunningen. Ad 2: Nee, er lopen geen andere beroepsprocedures. Ad 3: Er is op dit moment geen aanleiding. Ad 4: Klopt, Vlaamse initiatieven worden voorafgaand aan vergunningverlening ingezien.</p>

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten	
3.	Houdt Zeeland bij stikstof vergunningverlening wel rekening met stikstofgevoelige Natura2000 gebieden in Vlaanderen? Bijvoorbeeld 'de Kalmthoutse Heide' of 'natuurgebied bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel'.	3.	Ja, wij toetsen Zeeuwse initiatieven voor wat betreft mogelijke effecten van stikstof op Vlaamse Natura 2000-gebieden.
4.	In het onderstaande nieuwsartikel lezen we over een sloopvaart akkoord dat is gesloten tussen Nederland, Vlaanderen en België (Federale regering). Uit het artikel blijkt dat er meer binnenvaartschepen vanuit Zeebrugge via Zeeland naar de havens van Gent en Antwerpen gaan varen. In hoeverre zijn GS op de hoogte van de inhoud van deze intentieverklaring? Leidt de vermeerdering van binnenvaartschepen in de Westerschelde tot een vermindering van grote containerschepen? Zo ja, is dat gunstig voor de totale stikstofdepositie van de sloopvaart? Zo nee, leidt die binnensloopvaart dan per saldo tot een vermeerdering van de al bestaande stikstofdepositie? Wat betekent dit voor de economische bedrijvigheid/veiligheid in Zeeuwse havens/vaarwegen?	4.	<p>Ad 1: Het toelaten van de estuaire vaart (speciaal aangepaste, versterkte, binnenscheepen) betreft geen intentieverklaring maar een juridisch bindende beschikking van het Comité van Ministers van de Benelux, definitief vastgesteld op 21 juni 2023. Het gaat trouwens om versterkte binnenvaartschepen die ook de andere onderdelen van North Sea Port kunnen aandoen, niet alleen Gent. Er varen nu zo'n 13 estuaire schepen. Dit aantal is al een 15 jaar stabiel. Afgezet tegen het totale aantal schepen dat het gebied aanloopt (15.000 zeeschepen per jaar en ruim 50.000 binnenscheepen) is de impact verwaarloosbaar.</p> <p>Daarnaast gaat het hier om moderne grote versterkte binnenscheepen die over moderne motoren beschikken. Indien de vloot zou uitbreiden is nieuwbouw de enige optie want deze schepen dienen specifiek gebouwd te worden voor dit doel, dus opnieuw met schone motoren en moderne hybride technieken.</p> <p>Daarnaast resulteert de beschikking in het ontstaan van efficiënte trajecten wanneer schepen bijvoorbeeld onderweg van Zeebrugge naar Antwerpen kunnen bunkeren in Vlissingen, i.p.v. om te moeten varen. Zelfde geldt voor trajecten richting de Rijn, waar nu eerst doorgevaren moet worden naar Antwerpen om aan administratief verplichtingen te voldoen waardoor meer uitstoot veroorzaakt wordt.</p> <p>Ad 2: nee, zie antwoord vraag 1</p> <p>Ad 3: er is geen verandering in de stikstofdepositie door het aantal containerschepen.</p> <p>Ad 4: Door de efficiëntere trajecten en het gebruik van moderne motoren bij uitbreiding van de vloot wordt geen toename van de stikstofemissie vanuit de estuaire sloopvaart verwacht.</p>

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten																										
5.	In de Vlaamse PAS streeft men naar een reductie van stikstofoxiden in Vlaanderen tegen 2030 met 45% en de uitstoot van ammoniak met 40%. In ons concept gebiedsprogramma lezen we dat de stikstofdepositie op de Kop van Schouwen voor 60% uit het buitenland komt en voor de Manteling is dat 62% procent. Volgens ons nieuwe gebiedsprogramma komt het merendeel van de buitenlandse stikstofdepositie uit Vlaanderen en in mindere mate uit Engeland, Duitsland en Frankrijk. Als we uitgaan van een situatie waarin Vlaanderen er in slaagt om 40 procent minder stikstof uit te stoten, dan betekent dat een afname van 24 procent van de stikstofdepositie op de Kop van Schouwen en een afname van 25 procent van de stikstofdepositie op de Manteling. 60 (percentage depositie buitenland in Zeeland) $\times 0,4$ (vermindering emissie stikstof Vlaanderen) = 24 procent minder stikstofdepositie vanuit Vlaanderen in Zeeland. In hoeverre zou deze Vlaamse afname van emissie zorgen voor het behalen van een gezonde kritische depositiewaarde in de Manteling en de Kop van Schouwen?	5.	Het klopt dat ongeveer 60% van de stikstofdepositie afkomstig is uit het buitenland. Het grootste deel komt uit Vlaanderen, dit is ongeveer een derde deel van de totale stikstofdepositie uit het buitenland. Bij een 40% reductie uit Vlaanderen is de berekende stikstofreductie van de totale stikstofdepositie uit het buitenland op de Kop van Schouwen en de Manteling van Walcheren ongeveer 120 mol/ha/jr, dus 12% (dit kan per hexagoon een beetje verschillen). De laagste KDW in beide gebieden is 714 mol/ha/jr voor het habitatype Grijs Duin kalkarm. De huidige achtergrondwaarde ligt rond de 1800-2000 mol/ha/jr. Een afname van 120 mol/ha/jr draagt zeker bij, maar zorgt er niet voor dat beide gebieden onder de KDW komen.																									
6.	In de Vlaamse PAS die op 10 maart is vastgesteld wordt ook duidelijk wat de herkomst is van de stikstof in Vlaanderen. Als we die buitenlandse herkomst samenvoegen met het Zeeuwse buitenland deel dan komen we op onderstaande vergelijking.	6.	De verantwoordelijkheid voor de aanpak van bronnen in het buitenland, zoals ook bronnen in Vlaanderen, ligt bij de Rijksoverheid. Er is overleg met de Rijksoverheid en ook met Vlaanderen over de bronnen en de aanpak hiervan. De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor de bronaanpak in Vlaanderen. Over de berekening in de tabel willen wij het volgende opmerken. In de tabel worden depositie en emissie door elkaar gehaald. In de tabel is in de tweede kolom de stikstofdepositie in procenten van alle bronnen met uitzondering van het buitenland weergegeven. In de volgende kolom staat de opbouw van de stikstofemissie in procenten vanuit Vlaanderen. Deze zijn vervolgens in de laatste twee kolommen bewerkt. Stikstofdepositie en –emissie zijn echter twee verschillende begrippen. Niet alle emissie slaat direct neer naast de bron, soms over hele grote afstand. Depositie en emissie kunnen niet zondermeer met elkaar vergeleken worden.																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sector</th> <th>Opbouw Zeeuwse stikstofdepositie (zonder buitenland)</th> <th>Opbouw Vlaamse stikstofemissie</th> <th>Vlaamse deel verdeelt in buitenland deel Zeeland</th> <th>Opbouw Zeeuwse stikstofdepositie met Vlaamse herkomst daarin verwerkt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landbouw</td> <td>20,8%</td> <td>59%</td> <td>35%</td> <td>55,8%</td> </tr> <tr> <td>Industrie</td> <td>2,5%</td> <td>11%</td> <td>6,5%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>Transport</td> <td>9,5%</td> <td>21%</td> <td>12,5%</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>Overige sectoren</td> <td>7,8%</td> <td>9 %</td> <td>5,4%</td> <td>13,2%</td> </tr> </tbody> </table>	Sector	Opbouw Zeeuwse stikstofdepositie (zonder buitenland)	Opbouw Vlaamse stikstofemissie	Vlaamse deel verdeelt in buitenland deel Zeeland	Opbouw Zeeuwse stikstofdepositie met Vlaamse herkomst daarin verwerkt	Landbouw	20,8%	59%	35%	55,8%	Industrie	2,5%	11%	6,5%	9%	Transport	9,5%	21%	12,5%	22%	Overige sectoren	7,8%	9 %	5,4%	13,2%		
Sector	Opbouw Zeeuwse stikstofdepositie (zonder buitenland)	Opbouw Vlaamse stikstofemissie	Vlaamse deel verdeelt in buitenland deel Zeeland	Opbouw Zeeuwse stikstofdepositie met Vlaamse herkomst daarin verwerkt																								
Landbouw	20,8%	59%	35%	55,8%																								
Industrie	2,5%	11%	6,5%	9%																								
Transport	9,5%	21%	12,5%	22%																								
Overige sectoren	7,8%	9 %	5,4%	13,2%																								
	Uit bovenstaande tabel blijkt dat de landbouw de grootste bijdrage levert aan stikstofdepositie in Zeeland. Zelfs als we uitgaan van een situatie dat 10 procent van de stikstof die in Zeeland neerslaat, afkomstig is uit Frankrijk, Duitsland en Engeland en NOx veel verder in de lucht verspreid, zou de bijdrage van landbouw aan de stikstofdepositie nog steeds de grootste zijn. In het concept gebiedsprogramma stellen GS: 'De Provincie Zeeland heeft weinig tot geen mogelijkheden om zelf maatregelen te treffen die zorgen voor verlaging van de depositie uit het buitenland. De Provincie is daarvoor sterk afhankelijk van de inzet van het Rijk en de betreffende buitenlandse overheden.'																											

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
<p>Volgens D66 zijn er wel mogelijkheden, bijvoorbeeld goed toezicht op vergunningen die net over de grens worden verleend en een proces van bezwaarmaking wanneer nodig, zoals GS al eerder succesvol hebben gedaan bij 'Project One' van Ineos. Er bestaat ook nog de mogelijkheid om grote Vlaamse uitstoters net over de grens te inventariseren en eventueel over te gaan tot een proces van opkopen. Zijn GS bereid om te onderzoeken of er grote stikstof uitstoters net over de grens liggen die impact hebben op Zeeuwse natuurgebieden en te onderzoeken of opkoop een bijdrage kan leveren aan de Zeeuwse stikstofproblematiek?</p>	

MIDDELBURG, 8 september 2023

Namens fractie: D66

Gedeputeerde Staten

statenlid dhr. Versluijs

Drs. J.M.M. Polman

Drs. M.C.J. Franken