

Stikstof in perspectief

Eerste rapportage Gebiedstafels Stikstof Flevoland



Datum: 14-09-2020



Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3	Hoofdstuk 6 Huidig beleid	18
		6.1. Samenhang maatregelen met natuur- en landschapsvisies	18
Hoofdstuk 2 Context en opdracht	5	6.2. Landbouw meerdere smaken en Actieplan Bodem en Water	19
		6.3. Regionale Energie Strategie (RES) Flevoland	19
Hoofdstuk 3 Werkwijze	7		
Hoofdstuk 4 Feitenbasis	10	Hoofdstuk 7 Maatregelen	20
4.1. Stikstofemissies in Flevoland	10	7.1. Uitgangspunten	20
4.2. Depositie op nabijgelegen stikstofgevoelige		7.2. Gebiedsinrichting	20
Natura 2000-gebieden Flevoland	11	7.3. Industrie en energie	22
4.3. Autonome ontwikkeling van sectoren	12	7.4. Landbouw	23
		7.5. Bouw	27
Hoofdstuk 5 Specifieke knelpunten en maatregelen	13	7.6. Mobiliteit	28
5.1. Perspectief op knelpunten	13	7.7. Extern salderen	31
5.2. Woningbouwopgave	13	7.8. Actieplan gebiedstafels	31
5.3. MITC (Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum)	14		
5.4. Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland	15	Hoofdstuk 8 Conclusie	32
5.5. PAS-meldingen en vrijstellingen	16		
5.6. Vele andere knelpunten	16	Hoofdstuk 9 Vervolproces	33

Hoofdstuk 1

Inleiding

De uitspraak van de Raad van State over het PAS in mei 2019 heeft in Nederland grote urgentie gecreëerd om de stikstofproblematiek voor zowel korte als lange termijn op te lossen. Stikstofemissies moeten worden gereduceerd en de natuur moet worden hersteld. Alleen dan kan een duurzame balans tussen natuur en economische activiteiten tot stand komen. Momenteel ondervindt ook Flevoland de consequenties van de stikstofproblematiek: Flevoland zit 'op slot' voor veel nieuwe economische activiteiten en alleen door emissiereductie en natuurherstel kan hier verandering in komen.

De stikstofproblematiek moeten we in Nederland samen oplossen. Een deel van de oplossing ligt in de Rijksaanpak, met generieke maatregelen voor het hele land. Maar een deel van de oplossing moet ontstaan op gebiedsniveau, daar waar gewenste economische activiteiten en stikstofgevoelige natuur elkaar raken. Het is aan de provincies daar de regie in te nemen. Flevoland heeft ervoor gekozen om deze gebiedsgerichte aanpak

te geven middels gebiedstafels. In deze gebiedstafels werken gebiedspartijen samen om oplossingen te vinden en de provincie daarover te adviseren.

Flevoland is een bijzondere provincie omdat zij geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden kent waar de norm voor stikstofdepositie wordt overschreden. Toch ligt er ook voor Flevoland een grote stikstofopgave. Economische activiteiten en woningbouwprojecten in Flevoland kunnen geen doorgang vinden wegens stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de buurprovincies. Daarnaast is het de taak van alle provincies om gezamenlijk de stikstofdeken terug te dringen en overbelaste stikstofgevoelige natuur te herstellen.

Juist de relatief grote afstand tot Natura 2000-gebieden en de voornamelijk kleine hoeveelheid grote NOx-bronnen maakt het kosteneffectief creëren van depositieruimte binnen de provinciegrenzen een grote uitdaging. Immers, hoe meer emissiebronnen dichtbij een Natura 2000-gebied,

hoe meer mogelijkheden er zijn tot effectief salderen. Dit is met name voor nieuwe NOx bronnen, zoals de aanleg van de Maritieme Servicehaven Urk, een probleem. Het gaat hier om diffuse depositie op een veelheid aan Natura 2000-gebieden. De mogelijkheden voor saldering met NOx-bronnen in de nabije omgeving zijn hierbij beperkt.

Ondanks de problemen die de stikstofproblematiek op de korte termijn veroorzaakt, liggen er ook grote kansen voor de provincie en haar inwoners. Flevoland staat bekend om haar innovatie, waar hier volop op kan worden ingezet in verschillende sectoren. Daarnaast kan er in een toekomstbestendige landbouw worden geïnvesteerd, met meer perspectief voor zowel agrariër als natuur. De natuur binnen Flevoland zelf is ook gebaat bij stikstofreductie. Ook hier is stikstofgevoelige natuur (niet Natura 2000) aanwezig die overbelast is. Door stikstofreductie zal zo ook de biodiversiteit binnen de provincie worden vergroot.

In mei 2020 zijn in opdracht van de provincie de gebiedstafels van start gegaan. In verband met de Corona-maatregelen hebben deze tafels veelal digitaal plaatsgevonden. Ondanks deze technische beperking kon er in deze tafels een constructief gesprek worden gevoerd. Begin juni kwam het eindrapport van de commissie Remkes uit: 'Niet

alles kan overal'. Dit rapport heeft de noodzaak om resultaatgericht aan het werk te gaan nogmaals onderstreept.

Deze rapportage geeft de opbrengst weer van fase 1: een verkenning van de problematiek én van de maatregelen die door de gebiedspartijen

kunnen worden ondernomen om stikstof-emissies te reduceren en natuurherstel te bevorderen, en daarmee voor zowel korte als lange-termijn perspectief voor economische activiteiten en stikstofgevoelige natuur te geven. Deze rapportage is opgesteld door de provincie op basis van de inbreng van alle gebiedspartijen.



Hoofdstuk 2

Context en opdracht

De gebiedsgerichte aanpak¹ maakt deel uit van het provinciale programma Stikstof en heeft dezelfde doelstelling: het vinden van een nieuwe balans tussen ecologie en economie, waarbij het terugdringen van (de effecten van) stikstofdepositie in kwetsbare natuurgebieden een randvoorwaarde is. In de gebiedsgerichte aanpak kijken we daarbij vooral naar knelpunten, kansen en maatregelen op gebiedsniveau.

De gebiedsgerichte aanpak is een samenwerking van provincie, maatschappelijke partners, gemeenten, bedrijfsleven, agrariërs en natuurorganisaties, vanuit de overtuiging dat alleen samen de problemen opgelost kunnen worden. In dit gebiedsproces bekijken de deelnemers aan de gebiedstafels de stikstofproblematiek in samenhang met andere dossiers, zoals biodiversiteit, 'Landbouw Meerdere Smaken' en de door de provincie op te stellen bosvisie. We onder-

zoeken in hoeverre stikstofmaatregelen ook kunnen bijdragen aan de ambities op het gebied van klimaat, energie en duurzaamheid. Op termijn kunnen grote transities zoals de energietransitie en de schaa sprong Almere wellicht bijdragen aan betere natuur in Nederland, én andersom!

De gebiedsgerichte aanpak gaat niet over alle stikstofproblemen in de provincie. Een deel van de knelpunten betreft voornamelijk Rijksopgaven. In Flevoland gaat het daarbij bijvoorbeeld om Lelystad Airport en de verbreding van de A6 bij Almere. Ook het legaliseren van de PASMeldingen is primair een Rijksopgave. Knelpunten die voortkomen uit deze opgaven lossen we niet op in de gebiedsgerichte aanpak. Het oplossen van deze rijksopgave zal moeten komen uit natuurherstelmaatregelen in (of wellicht ook buiten) de aangestelde natuurgebieden en uit landelijke generieke maatregelen, zoals het terugbrengen van de

maximumsnelheid op snelwegen. De Flevolandse gebiedsgerichte aanpak gaat over de projecten en ambities die verder in Flevoland spelen, zoals de woningbouwopgave, de provinciale wegenprojecten en ambities vanuit het bedrijfsleven.

De Flevolandse situatie is bijzonder: er zijn geen eigen stikstofgevoelige Natura2000-gebieden, maar er vindt wel depositie op gebieden in buurprovincies. Dit is de reden waarom de buurprovincies nadrukkelijk zijn betrokken bij de gebiedstafels.

¹ https://www.flevoland.nl/getmedia/0ecd0111-e169-4bcc-9b67-2e71df367556/Stappenplan-Gebiedsgerichte-aanpak-stikstof_DV.pdf

De opdracht

Bij de start van de gebiedstafels is de volgende opdracht meegegeven aan de tafels:

1. Delen en bespreken van de inventarisatie van de bestaande situatie. Het gaat om het vormen van een gedeeld beeld over de stikstofruimte en het gebruik daarvan. Gedachte is dat als partijen het niet eens zijn over het probleem, het ook lastig is om het eens te worden over de oplossing.
2. Bespreken van scenario's m.b.t. de behoefte aan (stikstof)ruimte en kansen/maatregelen om ruimte te creëren. De provincie wil in beeld brengen welke stikstofdepositie veroorzakende ontwikkelingen er op stapel staan en welke (stikstof reducerende) maatregelen voor de desbetreffende gebieden het meest kansrijk zijn om te nemen. Zo kan er besproken worden welke maatregelen, in welke intensiteit, passen bij de scenario's.
3. Gevraagd adviseren over voorstellen en specifieke vragen van GS. De provincie voorziet dat ze in het kader van stikstof nog de nodige beleidsmatige en praktische zaken moet regelen. Bijvoorbeeld op het gebied van verguningsbeleid en het eventueel kunnen komen tot regionale drempelwaardes. De gebiedstafels zijn gevraagd om de provincie hierover te

adviseren.

4. Ongevraagd adviseren aan GS over stikstof gerelateerde vraagstukken. Wellicht komen vanuit de gebieden ook onderwerpen, voorstellen of vraagstukken naar voren die de provincie nu niet voorziet. Hierbij staat de provincie open voor 'ongevraagd advies'. Kanttekening hierbij is dat het moet gaan om breed in het gebied gedragen adviezen. In deze opdrachtformulering is geen 'harde resultaatverplichting' meegegeven aan de gebiedstafels. Dit komt mede omdat op het moment dat het stappenplan werd vastgesteld nog geen zicht was op de kwantitatieve omvang van het probleem. Inmiddels is die situatie veranderd.

Aanvullende doelstelling: 26% reductie van emissie

Gedurende het gebiedsproces is het rapport van de commissie Remkes ("Niet alles kan overal") uitgekomen. De commissie stelt dat Nederland zou moeten streven naar een reductie van de binnenlandse emissie met 50% voor 2030. In de plannen van het Rijk wordt uitgegaan van 50% van de natuurgebieden onder de kritische depositiewaarde, wat zich -rekening houdend met autonome ontwikkelingen- vertaalt in een opgave voor emissiereductie van 26%.

Naar aanleiding hiervan heeft GS aangegeven deze Rijkslijn te willen volgen en dat zij uitgaat van een reductiedoelstelling van 26% van alle Flevolandse emissies tot 2030, met als doel het verminderen van depositie op kwetsbare gebieden en het verminderen van de stikstofdeken. Dit heeft geleid tot een aanvullende opdracht aan de gebiedstafels:

- Ontwikkel voorstellen om te komen tot een reductie van de Flevolandse stikstofemissie met minimaal 26% per sector ten opzichte van de situatie in 2019, waarbij sprake moet zijn van een evenwichtige verdeling van lusten en lasten over alle partijen.

Alle partijen zijn gevraagd om voor 21 augustus met voorstellen te komen. Deze zijn zo mogelijk opgenomen in deze rapportage.

De rapportage

Deze rapportage is opgesteld aan de hand van de bijeenkomsten en gesprekken die plaats hebben gevonden in het kader van de gebiedsgerichte aanpak. De rapportage is dan ook een product van de provincie dat tot stand is gekomen op basis van de inbreng van alle gebiedspartijen.

Hoofdstuk 3

Werkwijze

In het zoeken naar oplossingen voor de stikstofproblematiek in Flevoland onderscheiden de gebiedstafels vier doelen:

1. Een bijdrage leveren om de overbelaste nabijgelegen Natura 2000-gebieden in een goede staat van instandhouding te brengen.

Hierbij wordt ingezet op gebiedsgericht maatwerk voor industriële piekuitstoters en agrarische bedrijven met een relatief hoge depositie op nabijgelegen overbelaste Natura 2000-gebieden.

2. Een bijdrage leveren om de landelijke stikstofdeken te reduceren, waardoor overbelaste Natura 2000-gebieden in een goede staat van instandhouding worden gebracht.

Hierbij wordt ingezet op 26% reductie van stikstofemissies per sector.

3. Het realiseren van stikstofruimte voor activiteiten die acuut in de knel zitten door de uitspraak van de Raad van State.

Binnen de provincie kan hierbij worden gedacht aan extern salderen, quick-wins als snelheidsverlaging op provinciale wegen of

samenwerking met nabijgelegen provincies om daar op lokaal niveau stikstofruimte vrij te maken. Het zal hierbij echter gaan om kosten intensieve maatregelen die geen oplossing bieden voor de stikstofproblematiek op de lange termijn.

4. Perspectief bieden voor economische ontwikkelingen op de midden- en lange termijn. *Dit is alleen mogelijk als eerst op zowel landelijke als provinciale schaal maatregelen worden genomen om de staat van overbelaste Natura 2000-gebieden structureel te verbeteren. Alleen hierdoor wordt perspectief gegeven.*

Aan deze vier doelen moet simultaan worden gewerkt om de stikstofproblematiek voor Flevoland en de nabijgelegen Natura 2000-gebieden op te lossen. Met alleen quick-wins komen we er niet.

Wij zijn aan de slag gegaan in drie gebieden, met elk hun eigen karakter en uitstraling op Natura 2000gebieden:

1. NoordFlevoland (Urk en Noordoostpolder).

Dit gebied heeft relatief veel veehouderij maar ook geplande ontwikkelingen van onder meer bedrijvigheid, bijvoorbeeld de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland bij Urk en het Mobiliteits en Infrastructuur Testcentrum (MITC) bij Marknesse. Dit gebied kent met name uitstraling naar de Wieden-Weerribben. Deelnemers aan deze tafel zijn vertegenwoordigers van de gemeenten, twee agrariërs, Staatsbosbeheer, de provincie Overijssel, het Waterschap, Rijkswaterstaat, TLN en de provincie Flevoland.

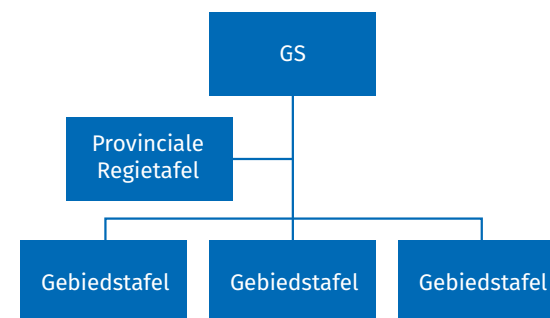
2. MiddenFlevoland (Lelystad, Zeewolde, Dronten). Dit gebied heeft vooral gemengde agrarische bedrijvigheid met zowel veeteelt als akkerbouw. Geplande ontwikkelingen hier zijn onder meer Lelystad Airport, Lelystad Airport Business Park en Flevokust Haven. Hiervandaan is er met name uitstraling naar de Veluwe. Aan de tafel zijn de gemeenten vertegenwoordigd, twee agrariërs, Staatsbosbeheer, VNO-NCW, de provincie Gelderland, het ministerie van LNV en de provincie Flevoland.

3. Zuid-Flevoland (Almere). Dit gebied kent weinig veehouderij en heeft primair een (woning) bouwopgave met bijbehorende infrastructuur en voorzieningen en met name uitstraling naar het Naardermeer. Deelnemers aan de tafel zijn de gemeente Almere, de agrarische sector, Bouwend Nederland, Natuurmonumenten, de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland.

Naast de drie afzonderlijke gebiedstafels organiseerde de provincie op bestuurlijk niveau een regietafel. Aan deze regietafel blikten bestuurders terug op de gebiedstafels en bespraken de opdracht aan de gebiedstafels. Zo is op 29 juni in de regietafel een aangepaste opdracht aan de gebiedstafel besproken, waarin werd gevraagd om met maatregelen te komen die leiden tot een stikstofreductie van 26%.

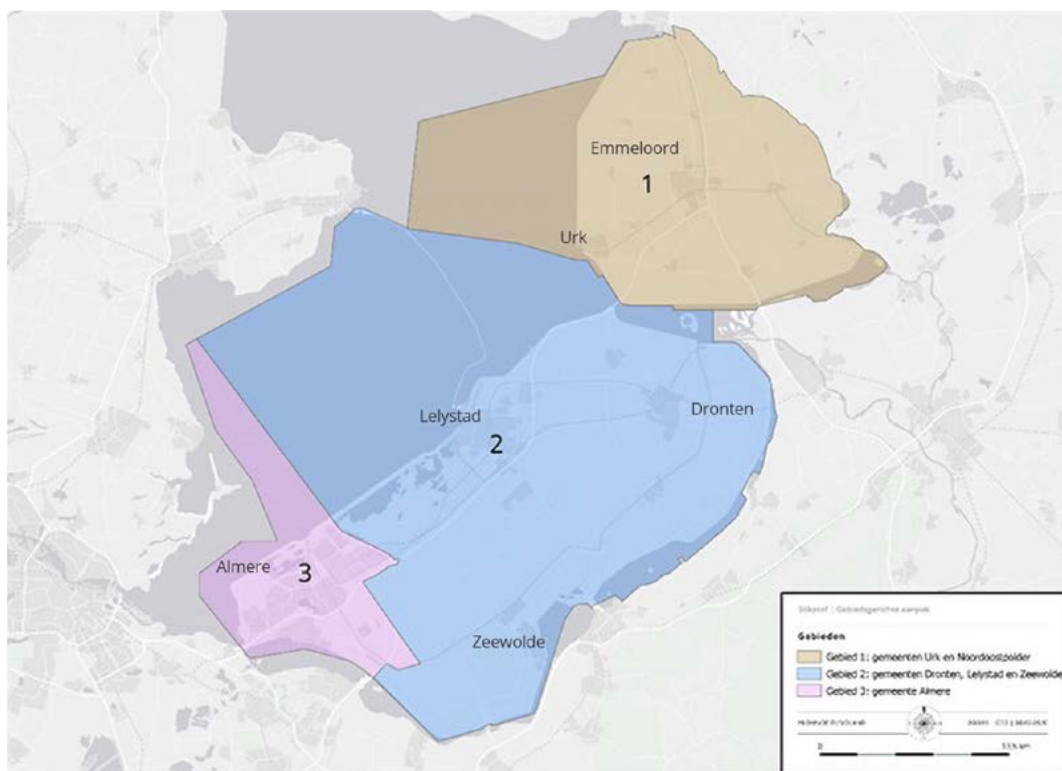
Gedeputeerde Staten van Flevoland zijn opdrachtgever voor de gebiedsgerichte aanpak, de gebiedstafels en de regietafel.

Schematisch ziet de organisatie van de gebiedsgerichte aanpak er als volgt uit:



In de periode mei – september 2020 zijn de gebiedstafels vier keer bij elkaar gekomen (drie maal digitaal en één maal fysiek), aan de hand van de volgende onderwerpen

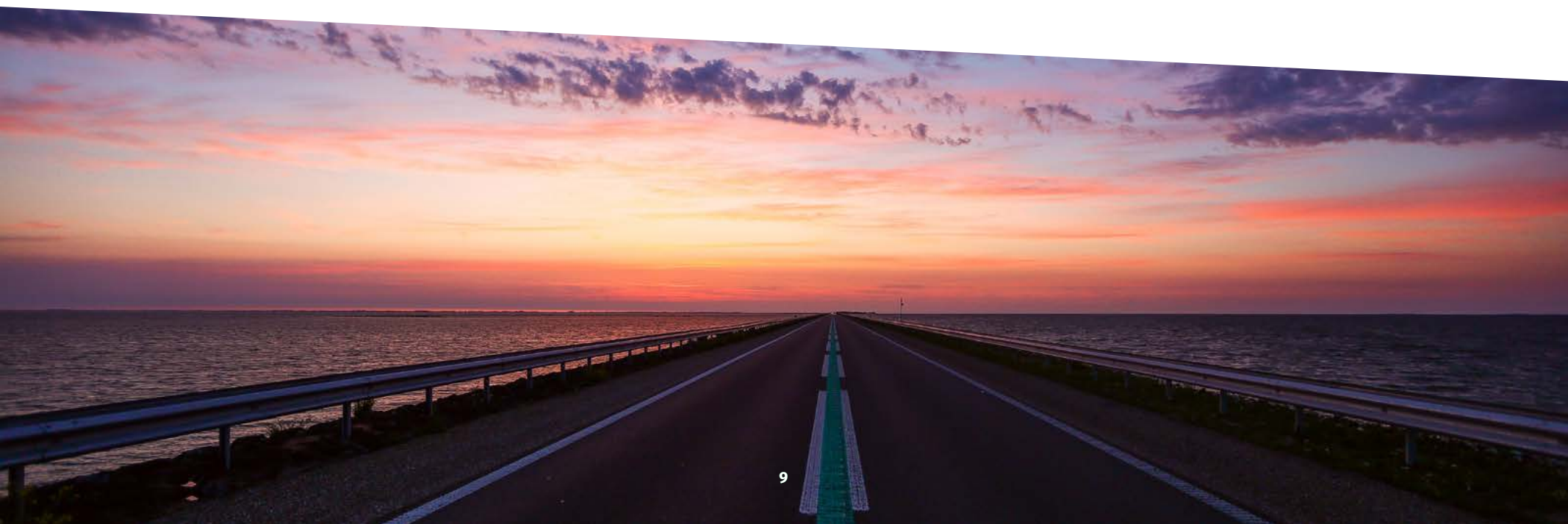
- 1e bijeenkomst: kennismaking en doelstelling van de gebiedstafel: op welke manier raakt de stikstofproblematiek de verschillende deelnemers aan tafel
- 2e bijeenkomst: Tijdens deze bijeenkomst stonden de “feiten en cijfers” centraal, er is inzichtelijk gemaakt welke informatie over emissies en depositie beschikbaar is en wat deze cijfers betekenen





- 3e bijeenkomst: Het laatste rapport van de commissie Remkes (“Niet alles kan overal”) is hier besproken. Daarnaast is deze sessie gebruikt om mogelijke oplossingsrichtingen met elkaar te verkennen
- 4e bijeenkomst: In de vierde bijeenkomst werden de oplossingsrichtingen besproken en is er gereflecteerd op het proces.

De zomerperiode is gebruikt om in kleinere groepjes (zomertafels) specifieke gebieden, projecten en thema's verder uit te werken.



Hoofdstuk 4

Feitenbasis

4.1. Stikstofemissies in Flevoland

Bij stikstof maken we onderscheid in emissie (wat aan stikstof ergens de lucht in gaat), en depositie (wat aan stikstof ergens neerkomt). In de volgende tabel is weergegeven wat emissies van NOx (stikstofoxiden) en NH3 (ammoniak) zijn vanuit de provincie Flevoland. Emissies van stikstofoxiden ontstaan als gevolg van fossiele verbrandingsprocessen, deze komen in Flevoland met name voor bij verkeer en vervoer, industrie en de landbouw (tractoren en machines). Bij ammoniak gaat het voornamelijk om emissies in de landbouw als gevolg van de dierlijke mest, en in mindere mate om verkeer en vervoer en consumenten.

De weergegeven emissie- en depositiecijfers in tabellen 1 en 2 betreffen doorberekeningen op de landelijke emissieregistratie en de depositiecijfers van het RIVM. De meest recente cijfers die beschikbaar zijn, zijn van 2018. Daarbij zullen de emissies en deposities voor 2019 en 2020 enigszins afwijken. De cijfers geven echter wel een beeld van de orde-grootte van de emissies en deposities.

Doelgroep	Nederland NOx (kg)	Flevoland NOx (kg)	Aandeel Flevoland t.o.v. NL in %	Aandeel in totaal emissies Flevoland in %
Afvalverwijdering	3.873.546	7.928	0,20	0,12
Bouw	631.074	3.833	0,61	0,06
Chemische Industrie	9.099.348	5.642	0,06	0,08
Consumenten	9.134.502	187.556	2,05	2,81
Drinkwatervoorziening	6.904	154	2,23	0,00
Energiesector	17.225.551	261.257	1,52	3,91
Handel, Diensten en Overheid (HDO)	6.314.226	108.797	1,72	1,63
Landbouw	41.395.196	1.488.349	3,60	22,30
Natuur	1.134.217	41.938	3,70	0,63
Overige industrie	15.769.626	67.599	0,43	1,01
Raffinaderijen	4.760.262	0	0	0
Riolering en waterzuiverings- installaties	346.208	4.968	1,43	0,07
Verkeer en vervoer	228.526.413	4.497.588	19,7	67,37
?	338.217.073	6.675.609	1,97	100,00

Tabel 1: stikstofemissies in Flevoland (2018) Bron: doorberekening landelijke emissieregistratie 2018 door Gispoint



Doelgroep	Nederland NH3 (kg)	Flevoland NH3 (kg)	Aandeel Flevoland t.o.v. NL in %	Aandeel in totaal emissies Flevoland in %
Afvalverwijdering	542.137	31.322	5,78	0,75
Bouw	5.806	105	1,81	0,00
Chemische Industrie	725.984	0	0,00	0,00
Consumenten	7.981.748	222.723	2,79	5,36
Energiesector	22.037	0	0,00	0,00
Handel, Diensten en Overheid (HDO)	3.903.857	65.542	1,68	1,58
Landbouw	113.954.966	3.695.261	3,24	89,01
Overige industrie	796.746	5.649	0,71	0,14
Raffinaderijen	11.395	0	0	0
Verkeer en vervoer	4.457.160	131.025	2,94	3,16
?	132.401.836	4.151.627	3,14	100,00

Tabel 2: stikstofemissies in Flevoland (2018) Bron: doorberekening landelijke emissieregistratie 2018 door Gispoint

4.2. Depositie op nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden Flevoland

De stikstofemissies die in Flevoland worden uitgestoten dalen binnen en buiten Flevoland neer (depositie). Flevoland heeft geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, maar wel stikstofgevoelige

natuur. Reductie van stikstofemissies heeft daarom ook een positief effect op de staat en biodiversiteit van de natuur in Flevoland. Het gaat hier om gevoelige natuurtypen zoals droge en natte schraallanden, dennen-, eiken- en beukenbos en in het Kuinderbos vochtige heide en vennen. Verder zijn er aanwijzingen dat de stikstofdepositie ook in de rijkere bossen een

groeiversnelling in gang zet, die enerzijds zorgt voor snellere ontwikkeling van bomen, maar die diezelfde bomen ook kwetsbaarder maakt voor droge perioden als de vochttoevoer plotseling afneemt.

In de volgende tabellen is de depositie vanuit Flevoland op nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden te zien. Hieruit komt naar voren dat de depositie vanuit Flevoland het grootst is op de Veluwe, Wieden-Weerribben, Rottige Meenthe en het Naardermeer. Het RIVM heeft aangegeven dat er uit moet worden gegaan van een onzekerheidsmarge op landelijke depositiecijfers van 25-30%. Daarom is van belang vooral de ordegrootte van de depositie in ogenschouw te nemen.



Nature 2000-gebied	Gemiddelde totale depositie NL en Buitenland (mol/ha/j)	Schatting gemiddelde totale depositie vanuit Flevoland (mol/ha/ja)	Aandeel Flevoland in totale depositie NL+Buitenland	Overbelasting stikstof
Veluwe	1.877	130	6,9%	Ja
Wieden-Weerribben	1.251	128	10,2%	Ja
Rottige Meenthe en Brandemeer	1.252	99,6	8%	Ja
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	1.354	67	4,9%	Ja
Naardermeer	1.380	44	3,2%	Ja
Drents-Friese Wold en Leggelderveld	1.768	45,4	2,6%	Ja
Sneekmeergebied	1.193	23,4	2%	Nee
Oudegaaster-brekken, Fluessen en omgeving	995	16,6	1,7%	Nee
Ilperveld, Varkens-land, Oostzanerveld en Twiske	1.176	15,7	1,3%	Ja

Tabel 3: stikstofdepositie vanuit Flevoland op stikstofgevoelige natuurgebieden. Bron: doorberekening Gispoint op depositiecijfers RIVM (2018)

4.3. Autonome ontwikkeling van sectoren

In het rapport 'Niet alles kan overal' van de commissie Remkes (2020) is per sector een inventarisatie gegeven van de verwachte autonome daling van stikstofemissies tot 2030. Met autonome daling wordt bedoeld wat de verwachte reductie is als al het bestaande beleid en vastgestelde wet- en regelgeving worden uitgevoerd. In het hoofdstuk 'generieke maatregelen' staat per sector de verwachte autonome daling tot 2030 beschreven. Momenteel is alleen voor de sectoren mobiliteit (- 32%), bouw (- 31%) en energie (- 50-70%) de verwachte autonome daling bekend. Voor de industrie wordt een hogere autonome daling dan 30% verwacht, de exacte uitkomst zal bij het verschijnen van de Klimaat- en Energieverkenning 2020 in het najaar duidelijk moeten worden. Hier zijn ook de maatregelen vanuit het Klimaatakkoord in verwerkt. Vanuit de landbouwsector zijn, bijvoorbeeld door het Landbouw Collectief, op landelijk niveau verschillende maatregelen aangedragen om emissies te reduceren. Hier kan geen verwachte autonome daling aan gekoppeld worden.

Hoofdstuk 5

Specifieke knelpunten en maatregelen

5.1. Perspectief op knelpunten

In de provincie zijn er tal van economische activiteiten die momenteel 'op slot' zitten door de stikstofproblematiek. De oorzaak hiervan is een overbelasting van stikstof op Natura 2000-gebieden in een wijde omtrek rond de provincie. Daardoor is binnen de provincie geen ruimte om netto meer stikstofdepositie op deze gebieden te veroorzaken door nieuwe ontwikkelingen, en kunnen er geen vergunningen worden verstrekt.

Oplossingen voor de stikstofproblematiek moeten niet alleen voor de korte, maar juist ook voor de lange termijn ontwikkelingen mogelijk maken. Van een aantal ontwikkelingen, zoals beschreven in dit rapport, is bekend dat zij momenteel niet of beperkt door kunnen gaan. Dit is naar verwachting het topje van de ijsberg als we kijken naar de ontwikkelingen die gebiedspartijen komende decennia willen realiseren.

Juist in Flevoland zijn de mogelijkheden voor het creëren van stikstofruimte voor ontwikkelingen relatief beperkt. De relatief grote afstand tot Natura 2000-gebieden en de voornamelijk kleine hoeveelheid grote NOx-bronnen maken het kosteneffectief realiseren van depositieruimte lastig. Dit is met name voor nieuwe NOx bronnen, zoals de aanleg van de Maritieme Servicehaven Urk, een probleem. Het gaat hier om diffuse depositie op een veelheid aan Natura 2000-gebieden.

Op korte-termijn zal daarom maatwerk nodig zijn, o.a. door emissiearm ontwikkelen en salderen. Kanttekening hierbij is dat deze maatregelen relatief kosten-ineffectief kunnen zijn in vergelijking met lokale maatregelen in nabijgelegen provincies, omdat stikstofbronnen in Flevoland relatief ver van Natura 2000-gebieden afliggen.

Om ook voor de lange termijn een oplossing te hebben moet nu in alle sectoren, zowel

landelijk als in Flevoland, ingezet worden op forse emissiereductie en versterking van de natuur. Het bereiken en in stand houden van een goede conditie van nabijgelegen Natura 2000-gebieden is de enige manier om de stikstofproblematiek in Flevoland blijvend op te lossen.

5.2. Woningbouwopgave

In maart 2020 heeft de Tweede Kamer de motie Koerhuis aangenomen waarin opgeroepen werd om te inventariseren of in Flevoland 100.000 extra woningen kunnen worden gebouwd in verband met de woningnood. Provincie en gemeenten hebben vervolgens deze opgave opgepakt. Het merendeel van de woningen zal in Flevoland-Zuid gerealiseerd moet worden, met name in en rondom Almere. Ook andere plaatsen zoals Lelystad en Dronten hebben met een grote woningbouwopgave te maken.



De locatie van de woningen in Flevoland heeft ook invloed op de depositie die neerdaalt op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, in het geval van Almere geldt dit voornamelijk voor het Naardermeer.

De 100.000 woningbouwopgave speelt van nu tot 2050. De planning is dat tot en met 2025 ca. 15.000 moeten worden gebouwd en tot 2030 tussen de 35.000-40.000 woningen, op locaties die al gepland of in uitvoering zijn. De rest komt waarschijnlijk na 2030 (bijvoorbeeld Lelystad Warande, Oosterwold 2, Almere Pampus).

Almere heeft aangegeven dat onder de huidige stikstofproblematiek te weinig stikstofruimte beschikbaar is om aan hun groeidoelstelling te voldoen. Momenteel liggen de bouwplannen van circa 5.000 woningen in Almere stil. Zonder drempelwaarde, experimenteerruimte of andere vorm van ruimte om nieuwe bestemmingsplannen vast te stellen kunnen deze woningen niet gerealiseerd worden.

Het creëren van stikstofruimte gaat voornamelijk om de aanlegfase en een toename in verkeersbe-

wegingen in de gebruiksfase. Bij het verwarmen van de nieuwe woningen komen geen stikstofemissies vrij omdat deze gasloos zijn.

Provincie, Rijk, gemeente Almere en Bouwend Nederland zijn over de casus in Almere in gesprek over wat nodig is om de woningen alsnog emissiearm aan te kunnen leggen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de inzet van elektrisch materieel en een grondstoffenbank in de bouwfase. Ook wordt binnen de gebiedstafels naar mogelijkheden gezocht om stikstofruimte te creëren door extern salderen of door bijvoorbeeld Almere versneld van het gas te halen. Voor deze laatste casus is een quick-scan uitgevoerd, waarbij het gasloos maken van Almere Haven en Almere Buiten in 30 jaar een onrendabele top van 5-9 miljoen euro per jaar kent.

5.3. MITC (Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum)

MITC is één van de projecten in Noordelijk Flevoland met een stikstofknelpunt. Het MITC is een testcentrum voor verschillende vormen van mobiliteit en infrastructuur, en bevat daarbij ook een testbaan. Het MITC is een samenwer-

king tussen het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), Duits-Nederlandse Windtunnels (DNW), Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) en Nederlandse RPAS Test Centrum (NRTC). Deze samenwerking biedt onder meer synergievoordelen op het gebied van kennisdeling tussen verschillende vervoerssoorten.

De stikstofuitstoot wordt met name veroorzaakt door de vervoersbewegingen op het terrein zelf, waaronder op de testbaan. In het kader van de gebiedstafels is gekeken naar oplossingsrichtingen. Momenteel is nog niet bekend hoeveel depositieruimte nodig is om het MITC mogelijk te maken.

Het plan bevindt zich nu in de bestemmingsplanfase. In deze fase moet een inschatting worden gemaakt van de stikstofemissie (realistische “worst case”) en moet worden aangetoond dat deze emissie geen negatieve effecten heeft op stikstofgevoelige Natura2000 gebieden. Depositie zal met name plaatsvinden in de Wieden en Weerribben, met name in de gebruiksfase.

De oorspronkelijke functie van het gebied was akkerbouw. Dit wordt regelmatig bemest. Saldering hiermee is (nog) niet mogelijk.

Aan de volgende oplossingen wordt gedacht:

- Extern salderen.
- Snelheidsverlagingen kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van emissie. Onderzocht zal worden in hoeverre een verlaging van de maximum snelheid op wegen in de nabije omgeving, waaronder de Voorsterweg een significante bijdrage levert. Dit zou ook kunnen bijdragen aan verkeersveiligheid.

- Het afvangen van stikstof emissie door begroeiing: Een singel met struiken en bomen langs het terrein kan hiermee meerdere doelen dienen. WUR doet onderzoek naar de effectiviteit van een dergelijke maatregel.

5.4. Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

De Maritieme Service Haven Noordelijk Flevoland (MSNF) moet een nieuwe buitendijkse haven bij Urk worden die kan worden ingezet voor het onderhouden en (ver)bouwen van schepen. De

realisatie van de haven versterkt de economie van geheel Noordelijk Flevoland en de directe omgeving daarvan. De aanleg van de haven kent een geschatte depositie van 0,1-0,2 mol/ha/ja die neerdaalt op 34 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zogenoemde diffuse belasting. Daardoor kan de haven momenteel niet gerealiseerd worden. Juist deze diffuse belasting op een veelheid aan gebieden maakt het treffen van effectieve compenserende maatregelen lastig.





Om deze casus op te lossen is de pilot casus gebiedsgerichte aanpak MSNF opgestart. Doel is helderheid over de mogelijkheden om onder deze omstandigheden stikstofcompensatie te realiseren en de bouw van de MSNF door te kunnen zetten. In deze pilot werkt de provincie Flevoland samen met o.a. de gemeente Urk, Rijkswaterstaat en het IPO.

5.5. PAS-meldingen en vrijstellingen

Tijdens de PAS-periode zijn er volgens de toen geldende regels ongeveer 150 meldingen gedaan die stikstofruimte vragen. Toen de PAS ongeldig werd verklaard, is hier een knelpunt ontstaan: de melders hebben volgens de wet gehandeld, dus om deze meldingen legaal te houden, zal er stikstofruimte gevonden moeten worden. Het ministerie van LNV heeft toegezegd dit knelpunt te zullen oplossen. De exacte grootte van het knelpunt wordt momenteel in kaart gebracht.

Het knelpunt zal dus niet worden opgelost door middel van de gebiedsgerichte aanpak. Wel heeft het knelpunt invloed op het proces van de gebiedstafels: de situatie zorgt voor onzekerheid bij de melders (veelal agrariërs), waardoor het na-

denken over oplossingen en investeringen lastiger wordt.

Bovendien is er een groep bedrijven die onder het eerdere regime geen melding hoefde te doen, aangezien hun activiteiten onder de drempelwaarde voor stikstof-depositie bleven. Deze groep was hiervoor vrijgesteld. Deze bedrijven hebben te goeder trouw gehandeld, maar zijn door de uitspraak van de Raad van State alsnog vergunningplichtig geworden. Om deze groep bedrijven te legaliseren is ook stikstofruimte nodig. Omdat deze bedrijven zich nooit hebben hoeven melden bestaat er echter geen zicht op de omvang van de groep en de omvang van hun emissies en deposities.

5.6. Vele andere knelpunten

De bovenstaande projecten vormen slechts een selectie uit een veel grotere groep van projecten die door de stikstofproblematiek niet zonder meer kunnen worden gerealiseerd.

Bij de provincie lopen er momenteel circa 25 vergunningaanvragen van (industriële) bedrijven en agrarische ondernemingen om stikstof te kunnen emitteren. Het gaat hierbij om emissies

die depositie veroorzaken op de Veluwe, Wieden-Weerribben en Rottige Meenthe. Gezamenlijk gaat dit om een ordegrootte van emissies van ruim 50.000 kg NOx en 23.000 kg NH3 per jaar.

Daarnaast zijn er geplande projecten waarvoor nog geen vergunningaanvraag is gedaan, of waarvoor de bestemmingsplanprocedure nog niet geheel is doorlopen. Voorbeelden hiervan zijn bedrijventerrein De Munt B in Emmeloord, bestemmingsplannen voor industrie bij Stichtse Kant Almere en de vestiging van een kunststof-recyclingbedrijf in Biddenhuizen

Het vermoeden bestaat dat er daarnaast initiatiefnemers zijn die de uitvoering van hun ideeën zelf on-hold hebben gezet vanwege de stikstofproblematiek. Zij doen geen vergunningsaanvraag en zijn daarmee niet in beeld bij de overheid. Bij de gebiedstafels is aan vertegenwoordigers namens gemeenten, provincie en branche-organisaties gevraagd om alert te zijn op initiatiefnemers die nu met plannen vastlopen door de stikstofproblematiek.

Verder zijn tijdens de gebiedstafels verschillende knelpunten benoemd die mogelijk in de toekomst gaan spelen.



Waterschap Zuiderzeeland voorziet bijvoorbeeld vanaf 2021/2022 een mogelijk stikstof-knelpunt bij de versterking van de IJsselmeerdijk.

Voor alle toekomstige ruimtelijke, economische en bereikbaarheidsontwikkelingen geldt dat deze

alleen kunnen worden ontwikkeld wanneer een oplossing wordt gevonden voor de stikstofdepositie op stikstofgevoelige N2000-gebieden in de omringende provincies.



Hoofdstuk 6

Huidig beleid

De gebiedstafels streven naar oplossingen voor de stikstofproblematiek voor zowel de korte als de lange termijn. Maatregelen voor de lange termijn gaan ook over de inrichting van Flevoland en de manier waarop verschillende sectoren in de provincie te werk willen gaan, het toekomstperspectief van de sectoren. Daarmee kunnen deze maatregelen niet los worden gezien van huidig beleid.

Enkele bestaande beleidskaders en toekomstbeelden van provincies en gemeenten kennen grote verwevenheid met oplossingen voor de stikstofproblematiek. Voor een deel kunnen oplossingen dan ook worden aangehaakt op plannen en ambities die er al liggen.

6.1. Samenhang maatregelen met natuur- en landschapsvisies

In 2014 is in de natuursvisie 'Flevoland Verrassend Groen' met gebiedspartijen het uitgangspunt geformuleerd dat 'maatschappelijke en eco-

nomische ontwikkelingen zo vorm krijgen dat ze de ecologische ontwikkelingen niet belemmeren maar versterken.' De opgaven geformuleerd in dit plan zijn nog grotendeels actueel. Verrassend Groen focust zich bijna volledig op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waarmee door natuurverbindingen de Nederlandse natuur in zijn geheel robuuster moet worden. Het gros van de Nederlandse Natura 2000-gebieden zijn ook onderdeel hiervan. Flevoland draagt zo door middel van nieuwe natuurverbindingen en natuurversterking ook bij aan de staat van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden buiten de provinciegrenzen. In het programma Nieuwe Natuur worden momenteel 17 projecten gerealiseerd om nieuwe natuur te creëren, en daarmee ook een robuustere natuur binnen en buiten Flevoland te realiseren.

In de provinciale Bossenstrategie zijn ook aanknopingspunten met de stikstofproblematiek te zien, door bij revitalisering, bosuitbreiding, landschapsherstel in te zetten op biodiversiteitsherstel- en versterking. In de strategie wordt ook

de mitigerende werking van nieuwe landschapselementen op fijn- en stikstofemissies in kaart gebracht. Bos kan namelijk een rol spelen bij het afvangen van stikstof.

Momenteel wordt ook gewerkt aan het provinciale Actieplan biodiversiteit 2020-2025. Doel is het versterken van de biodiversiteit in geheel Flevoland, met nadruk op het creëren van condities die biodiversiteit bevorderen. Overheden, organisaties en burgers moeten zich hier gezamenlijk voor inzetten.

Ook de provinciale landschapsvisie, die momenteel wordt vormgegeven, heeft aanknopingspunten met de stikstofproblematiek. Zo kan de inrichting van het landschap effect hebben op de afvang van stikstof en op het weerstandsvermogen van de natuur.



Naast de provincie hebben ook gemeenten visies op verbinding en versterking van natuur in Flevoland. Zo heeft de gemeente Dronten in haar structuurvisie 2030 vermeld om in de randmeerzone (binnendijs) een robuust en aaneengesloten groenblauw raamwerk te realiseren van bossen en open natuurgebieden. In de overgangsgebieden met het agrarische kerngebied moet ruimte zijn voor combinaties van landbouw, natuur en recreatie. In het agrarisch kerngebied houdt de landbouw het primaat als functie en drager van het landschap. Het is van belang dat bij de uitwerking van maatregelen dergelijke gemeentelijke visies betrokken worden.

6.2. Landbouw meerdere smaken en Actieplan Bodem en Water

In de provinciale omgevingsvisie biedt het thema landbouw onder de titel 'Landbouw meerdere smaken' (LMS) ook aanknopingspunten. Hier wordt sterk ingezet op Flevoland als provincie van de landbouwinnovatie, zoals zij hier al jaren koploper in is. De volgende ambitie is hierin opgenomen: 'In 2030 en verder staat Flevoland bekend om het aanpassingsvermogen van de agrosector.

Hier zijn de voorlopers van de meerdere smaken in de agrosector te vinden. De beste garantie om

blijvend een speler van wereldformaat te zijn, is een agrosector met diversiteit en het vermogen om zich voortdurend te verbeteren.' De agro-innovatiemotor en het creëren van ideale en duurzame condities – fysiek en beleidsmatig – voor vernieuwing van de agrosector zijn belangrijke middelen.

In het uitvoeringsprogramma staan diverse plannen en projecten genoemd die raakvlakken met de aanpak van de stikstofproblematiek hebben, zoals aansluiting bij het programma 'Nieuwe Natuur', agrarisch natuurbeheer en diverse proeftuinen op het gebied van innovatie, duurzaamheid en natuur-inclusief agrarisch ondernemen.

Een ander initiatief dat nu loopt is het Actieplan Bodem en Water, dat een verbindende factor wil zijn voor een duurzame landbouw. Dit is een samenwerking tussen LTO Noord, Waterschap Zuiderzeeland en provincie Flevoland. Zij zoeken actief naar verbinding tussen bestaande en nieuwe initiatieven in de landbouw, brengen partijen bij elkaar en stimuleren ondernemers een

volgende stap te zetten.

6.3. Regionale Energie Strategie (RES) Flevoland

In de concept RES Flevoland staan maatregelen opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 te halveren en in 2050 nagenoeg te laten verdwijnen. De overgang van fossiele brandstoffen naar duurzamere vormen van energie zullen ook gunstig werken voor de reductie van stikstof-oxiden die vrijkomen bij verbrandingsprocessen.

Hoofdstuk 7

Maatregelen

7.1. Uitgangspunten

In de derde ronde van de gebiedstafels hebben de gebiedspartijen gereflecteerd op de toekomst van Flevoland in het licht van de stikstofproblematiek. Hier zijn een aantal uitgangspunten voor het oplossen van de stikstofproblematiek naar voren gekomen:

- Zorg voor kosteneffectieve maatregelen: besteed het geld daar waar effectief emissies worden gereduceerd en natuurversterking wordt bewerkstelligd, specifiek met het oog op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Hierbij dient wel breder gekeken te worden dan alleen het stikstof-dossier (met andere woorden, een maatregel kan voor stikstof duur lijken, maar als hiermee ook andere doelen worden bereikt, is het te verantwoorden).
- Breng de effecten van maatregelen duidelijk in kaart voordat definitieve keuzes worden gemaakt, daarbij zijn ook gebiedsgerichte experimenten van belang. Monitor vervolgens ook het effect van emissie-reducerende en

natuurversterkende maatregelen op overbelaste Natura 2000-gebieden.

- Maak aansluiting op bestaande visies en plannen die er al liggen.
- Geef perspectief aan alle belangrijke sectoren in Flevoland: zo moeten agrariërs en hun opvolgers perspectief hebben voor een rendabele bedrijfsvoering waarbij goed ondernemerschap wordt beloond, ook moet er perspectief zijn voor de ontwikkeling van bedrijven en bedrijventerreinen. Het is hierbij belangrijk goed in gesprek te gaan met individuele bedrijven over een goed toekomstperspectief.
- Zorg voor verwevenheid van functies in het landelijk gebied, met specifiek oog voor verbindingen tussen natuurgebieden, verbindingen tussen natuur en landbouw en natuur-inclusieve landbouw. Hierbij zijn natuurversterking, emissiereductie en afvang van depositie belangrijke doelen. Het is de moeite waard om in ieder geval aan de oostrand van de Flevopolder en de Noordoostpolder deze verwevenheid van functies te onderzoeken, omdat

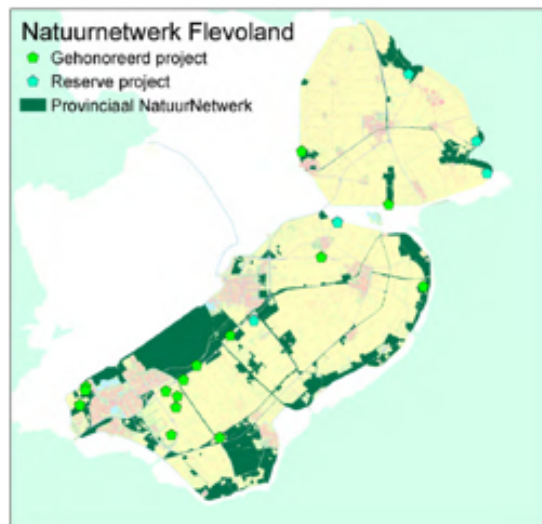
deze gebieden dicht bij de stikstofgevoelige Wieden-Weerribben en Veluwe liggen. Hierbij is goed contact en perspectief voor daar aanwezige agrariërs en overleg met terreinbeheerders essentieel.

- Heb oog voor de vruchtbare en waardevolle landbouwgronden die we in Flevoland hebben, maak hier goed gebruik van.

7.2. Gebiedsinrichting

Veel stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de nabijheid van Flevoland kennen een overbelasting van stikstof (zie hoofdstuk feitenbasis). Stikstofdepositie als gevolg van emissies in Flevoland kan worden beperkt als de gebiedspartijen rekening houden met gebiedsinrichting binnen Flevoland. Hierbij gaat het om de locatie van activiteiten die hoge emissies veroorzaken, natuurversterkende maatregelen die stikstofgevoelige natuur buiten Flevoland weerbaarder maken, en mogelijke maatregelen om depositie af te vangen.

In het eindrapport van de commissie Remkes wordt geadviseerd om voor het versterken van de natuur ook nadrukkelijk in te zetten op overgangsgebieden en groene corridors.



NatuurNetwerk Nederland en projecten Nieuwe Natuur Flevoland

Vanuit de gebiedstafels wordt geadviseerd om allereerst goed in beeld te brengen hoe de verschillende gebiedsfuncties in de provincie zich tot elkaar verhouden, en wat de verschillende scenario's zijn om gebieden zo in te richten dat

er minder depositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden neerdaalt en hoe de natuur verder kan worden versterkt. Hierbij moeten ook andere ontwikkelingen zoals de gevolgen van bodemdaling en klimaatadaptatie worden betrokken. Een goed toekomstperspectief voor aanwezige landbouw en andere economische activiteiten is daarbij van belang. Ook moeten maatregelen die vervolgens worden genomen goed gemeten en gemonitord worden, een nulmeting is daarom van belang.

De oostrand van de Flevopolder en de noord- en oostrand van de Noordoostpolder zijn aandachtsgebieden omdat die dicht bij de stikstofgevoelige Rottige Meenthe, Veluwe en Wieden-Weerribben liggen. Naast deze aandachtsgebieden moet echter ook oog zijn voor de positieve effecten die maatregelen zullen hebben op de conditie van stikstofgevoelige natuur binnen Flevoland zelf.

Het opstellen van een ruimtelijke kaart, mogelijke zonering en de daadwerkelijk invulling daarvan is bij uitstek een opgave voor de gezamenlijke gebiedspartijen. Waar het om specifieke gebieden gaat zijn gesprekken met de ter plaatse actieve ondernemers essentieel om te komen tot geschik-

te (maatwerk)maatregelen die de stikstofemissie beperken en/of de natuur versterken. Gedacht kan worden aan natuur-inclusieve landbouw en herverkaveling.

Aan de gebiedstafels hebben natuurorganisaties en agrariërs daarnaast ook aangegeven intensiever samen te willen werken.

Tot slot heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat gekeken kan worden naar kansen voor versterking van natuur op terreinen in beheer van RWS (bij voorkeur gekoppeld aan lopende of nieuwe projecten).

Maatregelen:

- Ruimtelijke kaart gebiedsfuncties Flevoland
- Voor specifieke gebieden: gesprekken met agrariërs over de mogelijkheden van natuurinclusieve landbouw met behoud van toekomstperspectief
- Opzetten natuur-inclusieve pilots
- Gesprek met Rijkswaterstaat over natuurversterking op beheerde terreinen in Flevoland

7.3. Industrie en energie

7.3.1. Emissiereductie vanuit staand beleid

De verwachting is dat de plannen uit het klimaatakkoord tot een significante NOx reductie in de industrie zullen leiden tot 2030. Dit is met name het gevolg van schoner en gereduceerd gebruik van fossiele energie. In de Klimaat- en Energieverkenning 2020, die in het najaar 2020 verschijnt, zal dit effect helder worden. Buiten dit klimaatakkoord zullen de NOx-emissies van de industrie (zonder energiewinning) volgens het PBL in ieder geval afnemen van 33,5 kton in 2019 naar 30,5 kton in 2030, wat neerkomt op 8,4% reductie. Dit is op basis van vastgesteld beleid per

1 mei 2019.

Mede als gevolg van de afspraken in het klimaatakkoord is de verwachting dat de NOx uitstoot van landelijke energiecentrales tot 2030 netto zal afnemen met 50-70%, onder andere door het gebruik van biomassa (bron: Remkes 2020). De NOx-emissies van de reguliere elektriciteitsproductie zullen aanzienlijk gaan afnemen als gevolg van de forse inzet op wind en zon.

7.3.2. Maatregelen industrie en energie

Vanuit de gebiedstafels wordt geadviseerd om aanvullend aan de maatregelen in het klimaatakkoord vooral in te zetten op het in beeld brengen en in gesprek gaan met relatief hoge

industriële stikstofemittenten in Flevoland, zogenaamde 'piekuitstoters'. Deze uitstoters kennen een dussdanige emissie (>10.000 kg/NOx) dat ze een relatief grote bijdrage leveren aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden vanuit de industrie. Doel van deze gesprekken moet zijn om te inventariseren wat de verwachte autonome emissiereductie tot 2030 is en welke aanvullende maatregelen er genomen kunnen worden.

Op dit moment zijn er drie industriële piekuitstoters in beeld. Het gaat hierbij om een energiecentrale, een voedingsmiddelenproducent nabij Lelystad en een metaalbedrijf in Zeewolde.





Niet alle industriële bedrijven zijn in de emissie-registratie opgenomen, zijn vergunningplichtig of hebben een melding gedaan.

Daarom is eerst een volledig beeld nodig van de industriële emittenten die in Flevoland aanwezig zijn. Om het beeld compleet te krijgen worden ook de gemeenten betrokken. Provincie en VNO-NCW trekken vervolgens gezamenlijk op in gesprekken met deze bedrijven over emissiereductie. Hierbij worden ook de relevante brancheverenigingen betrokken. De volgende stap is het gezamenlijk komen tot maatwerk om emissiereductie te realiseren.

Maatregelen:

- Individuele gesprekken met piekuitstoters over reductiemogelijkheden (najaar 2020)
- Bieden van maatwerk voor piekuitstoters om emissiereductie te realiseren vanaf 2021

7.4. Landbouw

7.4.1. Perspectief voor de landbouw

Circa 90% van de ammoniak-emissie in Flevoland is afkomstig van de landbouw. Het behalen van de

stikstofdoelstelling vraagt ook in deze sector een transitie. Daarin toont de landbouw in Flevoland zich als een diverse sector. Enkele ondernemers lopen voorop met innovaties, staan daardoor breed in de belangstelling en krijgen veel voor elkaar. Echter, voor veel agrariërs overheerst het gevoel van onzekerheid over de toekomst, vanwege regelgeving, stikstof, economische veranderingen en mogelijkheden in het eigen bedrijf. De zorg heerst, dat een ondernemer die nu investeert in emissiereductie, zichzelf daarmee later in de vingers snijdt wanneer hij op een later moment wil uitbreiden.

Agrariërs hebben ook zorgen over de PAS-meldingen: zekerheid over de legaliteit van huidige en toekomstige bedrijfsactiviteiten staat hierbij op het spel. Duidelijkheid over de borging van de PAS-melders met een goed onderbouwde rechtszekerheid is voor de agrariërs voorwaardelijk voor het zetten van volgende stappen in het stikstofproces. Daarnaast heeft de sector zorgen over het eventueel openstellen van extern salderen tussen NOx en NH3 bronnen. Gevreesd wordt dat dit leidt tot een 'wild-west' in de uitkoop van veehouderijbedrijven. Daarom wordt door de sec-

tor gepleit voor een schot tussen deze bronnen, en een separaat stikstofregister voor NOx en NH3. Tegelijkertijd ziet ook de agrarische sector kansen in de aanpak van de stikstofproblematiek, en wordt gepleit om snel middelen voor innovatie ter beschikking te stellen. Hierbij is de toegankelijkheid van deze middelen een aandachtspunt.

Het beeld bestaat dat er een redelijk groot aantal agrariërs voornemens is om binnen 10 jaar te stoppen. Concrete gegevens hierover zijn nog niet voorhanden. Mogelijk biedt deze ontwikkeling ruimte voor oplossingen.



Variabele	NOP	Oostelijk Flevoland	Zuidelijk Flevoland	Flevoland totaal gemiddeld	Nederland totaal
Aantal bedrijven	446	316	107	869	10.685
Areaal per bedrijf (ha)	49	61	81	57	42
Aantal SO (x1000 euro) per bedrijf	313	300	367	315	162
Aantal SO per hectare (euro)	6.370	4.900	4.530	5.480	3.870

Tabel 4: overzicht van het aantal akkerbouwbedrijven, Standaard Output (SO) en areaal in Flevoland respectievelijk in Nederland als geheel (2017)

Variabele	NOP	Oostelijk Flevoland	Zuidelijk Flevoland	Flevoland totaal gemiddeld	Nederland totaal
Aantal bedrijven	68	64	80	212	16.331
Areaal per bedrijf (ha)	56	78	68	67	53
Aantal koeien per bedrijf	105	182	160	149	99
Aantal koeien per hectare	1,9	2,3	2,4	2,2	1,8
Aantal SO (x1000 euro) per bedrijf	467	758	665	630	416
Aantal SO per hectare (euro)	8.310	9.720	9.790	9.370	7.790

Tabel 5: overzicht van het aantal melkveebedrijven, aantal melkkoeien, Standaard Output (SO) en areaal in Flevoland respectievelijk in Nederland (2017)

7.4.2. Emissiereductie vanuit staand beleid

Op basis van vastgesteld beleid is geen autonome ontwikkeling te voorspellen in de ontwikkeling van ammoniak-emissies uit de landbouw. In de sectorplannen van veehouders die in 2019 aan de minister van LNV zijn gepresenteerd wordt een ammoniakreductie van 50% tussen 2019-2030 voorzien. Ook volgens Remkes (2020) is door verschillende vernieuwende boeren in alle betrokken bedrijfstakken binnen de landbouw aangetoond dat 50% emissiereductie van ammoniak voor de landbouwsector mogelijk is. Deze 50% moet nog wel vormgegeven worden door het nemen van concrete maatregelen.

In het huidige provinciaal beleidskader “Landbouw meerdere smaken” is het toekomstperspectief voor de landbouw in Flevoland vastgelegd, als uitkomst van een gezamenlijk proces met vele partijen. Een aantal acties uit dit programma zijn vanuit stikstofperspectief zinvol om te versnellen.

7.4.3. Transitie landbouw

Het beleid “Landbouw meerdere smaken” zet in op de transitie in de landbouw. Niet alle aspecten van deze transitie leiden tot een reductie van stikstof. Eerder geldt dat maatregelen die nu worden genomen in het kader van stikstof moeten passen binnen het plaatje van de transitie. Door middel van pilots kan in kaart worden gebracht hoe kringlooplandbouw bijdraagt aan stikstofreductie.

Extensivering van de landbouw, bijvoorbeeld door meer natuur-inclusieve landbouw, biologische landbouw en agroforestry, leidt tot stikstofreductie en versterking van de natuur. Hier liggen met name kansen aan de oostrand van Flevoland en de Noord- en Oostrand van de Noordoostpolder. Deze gebieden bevinden zich relatief dichtbij stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden Rottige Meenthe, Wieden-Weerribben en de Veluwe.

Natuur-inclusieve landbouw kan alleen gerealiseerd worden als agrarische ondernemers ook een goed verdienmodel blijven houden. Grondprijzen spelen hierbij een essentiële rol. Veel van de landbouwgronden in Flevoland zijn in handen van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) die de gronden steeds vaker in geliberaliseerde pacht uit geeft. Dit heeft een prijs ophogend effect, waar-

door er meer opbrengst gegeneerd moet worden. Dit maakt het moeilijker om meer natuur-inclusief te boeren, omdat hier een extensievere bedrijfsvoering mee gepaard gaat. Met name de kleinere agrarische bedrijven lopen hier vanwege hun lagere financiële slagkracht tegenaan.

Een mogelijke oplossing ligt in afspraken tussen agrariërs, overheden en RVB over pachtafspraken voor beschikbare kavels die gekoppeld zijn aan een emissiearme en natuur-inclusieve bedrijfsvoering. Voorbeelden hiervan zijn de inzet van natuurstroken, bosranden en weidegang. Op die manier ontstaat een win-win situatie voor ondernemer en natuur: gronden hoeven minder in (aanschaf)waarde en opbrengst op te brengen waardoor een transitie naar rendabele extensieve landbouw kan plaatsvinden. Het voorstel vanuit de gebiedstafels is om in samenspraak met RVB, agrariërs, natuurorganisaties en overheden een aantal pilots op te zetten waar met herverkaveling en pachtvoorwaarden wordt geëxperimenteerd. Mogelijk kunnen hier ook gronden bij worden betrokken van boeren die het voornemen hebben om in de komende jaren de bedrijfsvoering te stoppen.

Gegeven het feit dat langs de oostkant van Flevoland sprake is van een versnipperd eigen-

dom van gronden kan een proces van herverkaveling met de juiste voorwaarden zowel bijdragen aan versterking van de natuur als aan efficiënte bedrijfsvoering.

7.4.4. Technologische ontwikkelingen en innovaties

De technologische ontwikkelingen die bijdragen aan emissiereductie zijn goed in beeld. Tijdens de gesprekken zijn enkele innovaties specifiek benoemd om nader te verkennen, bijvoorbeeld in pilots:

- Toepassingen bij mest: mengen van water bij de mest, vernieuwde stalsystemen (mestrobot/ sproeien loopvloer) en mest beluchten. Het toepassen van deze maatregelen zou moeten leiden tot een NH₃ emissiereductie van 16% op betreffende bedrijven.
- Andere samenstelling van voer en beweiding hebben ieder een beperkte bijdrage van ca. 5% NH₃ emissiereductie per bedrijf. Met betrekking tot voer zijn veel landelijke plannen in uitwerking die ook zullen helpen in Flevoland om de reductie van emissie te halen.
- Weidegang: kern voor beweiding in Flevoland is vergroten van huiskavels om meer weiden mogelijk te maken.



Dit kan door kavelruil en/of betere inzet van grond door het RVB en uitgifte in reguliere pacht in plaats van liberale uitgifte zoals nu wordt gedaan. Ook het verbeteren van de samenwerking tussen terreinbeheerders en de boer zal helpen om meer te kunnen beweiden.

- Elektrificatie van landbouwmachines, beregningsinstallaties en stalsystemen om NOx emissies te reduceren. Hierbij kan in de toekomst ook waterstof als brandstof een oplossing zijn.

7.4.5. Glastuinbouw

Veel glastuinbouwbedrijven gebruiken generatoren die draaien op fossiele brandstoffen. Deze generatoren hebben meerdere functies voor de klimaatbeheersing binnen de kassen, waardoor de transitie naar emissiearme alternatieven complex is. De sector is zelf bezig met innoveren en verduurzamen, en door enkele glastuinbouwbedrijven wordt al geothermie gebruikt. Glastuinbouw Nederland brengt momenteel in beeld wat nodig is om emissiereductie te bewerkstelligen in de glastuinbouwsector in Flevoland. De uitkomsten hiervan worden in oktober verwacht. Hierna zal de provincie in gesprek treden met Glastuinbouw Nederland over mogelijke maatregelen.

7.4.6. Versnellen van innovaties/

financieringsinstrumenten

Vanuit de agrarische sector wordt duidelijk aangegeven dat financiering essentieel is voor de transitie naar een meer emissiearme en natuurinclusieve bedrijfsvoering. De kennis over maatregelen is veelal beschikbaar, maar middelen ontbreken om rendabel een transitie te kunnen maken.

Er zijn bij Rijk, provincie en het Ontwikkelingsbedrijf Horizon verschillende financieringsinstrumenten om innovaties te bevorderen, zoals voucherregelingen, de MIT-subsidieregeling en de POP3. Momenteel vindt de inhoudelijke voorbereiding plaats van de nieuwe POP3 regeling. Er wordt hierbij gekeken hoe deze regeling optimaal kan aansluiten bij de stikstofproblematiek. Beperking hierin is de Europese regelgeving rondom de POP3-regeling. Vanuit de agrarische sector is behoefte aan kleinschaligere en toegankelijker financieringsinstrumenten, zeker voor de kleinere ondernemers. Door middel van maatwerk en kleinschalige subsidiëring kunnen met relatief kleine investeringen maatregelen worden gefinancierd die grote emissiereducties tot stand kunnen brengen. Aanbeveling is om bij de mogelijke ontwikkeling van nieuwe financieringsinstrumenten goed te letten op de toegankelijkheid, zowel in de grootte van de gevraagde

investeringen, als in de complexiteit van de aanvraagprocedure.

7.4.7. Maatwerk

Een één-op-één-aanpak is van belang om in kaart te brengen welke maatregelen en innovaties interessant zijn voor individuele bedrijven. De verschillen tussen agrarische bedrijven onderling zijn groot. Zowel in werkwijze, als in investeringsmogelijkheden. Via keukentafelgesprekken kan per bedrijf bekeken worden welke innovatie of investering het meest effectief is. De bestaande voucherregeling zou hiervoor uitgebreid kunnen worden.

Maatregelen:

- Innovatiefonds stikstof landbouw
- Optimaal aansluiten POP 3 regeling bij stikstofproblematiek
- Pilots natuurinclusieve agrarische bedrijfsvoering in samenspraak met RVB, agrariërs, natuurorganisaties en overheden
- Keukentafelgesprekken met agrariërs voor maatwerk van geschikte maatregelen en innovaties om gericht emissiereductie te bewerkstelligen



7.5. Bouw

7.5.1. Emissiereductie in Flevoland vanuit staand beleid

In de bouwsector als geheel wordt een autonome daling van stikstof-emissie van 31% verwacht. Landelijk heeft de bouwsector aangegeven dat ook een daling van 60-80% te behalen is. Hiervoor is volgens de sector echter wel een solide pakket aan consistente en versterkende maatregelen nodig, vanuit zowel de overheden als het bedrijfsleven. Een dergelijk pakket zou daarbij haalbaar zijn in combinatie met een spoedige invoering van een werkbare drempelwaarde/vrijstelling voor tijdelijke bouwactiviteiten en een termijn die voldoende ruimte biedt voor partijen om zich voor te bereiden en te anticiperen. Dit is ook een gesprek dat door de bouwsector met andere branches en Rijkspartijen wordt gevoerd.

De bouwsector heeft commitment gegeven om de landelijke 31% autonome daling die in Remkes wordt benoemd ook in Flevoland te realiseren. Het gaat hierbij onder andere om de inzet emissiearmere grondstoffen, bouw materieel en bouwlogistiek. Binnen Flevoland lopen daarnaast ook een aantal initiatieven om emissiearm in de bouw te werk te gaan. Zo is er in Almere een groene betoncentrale en werkt Almere in haar bouwopgave met een bouwstoffenhub. Daarnaast is het voornemen om de Maritieme Servicehaven Urk emissiearm aan te leggen.

7.5.2. Pilot Groene Koers bouwprojecten in provincie

Vanuit de bouwsector is aangegeven dat een hogere emissiereductie dan 31% gerealiseerd kan worden als overheden en opdrachtnemers de handen ineenslaan. Hiervoor is door de bouwsector de Groene Koers als instrument ontwik-

keld; om met betrokken partijen te inventariseren waar kansen liggen per project. Bouwend Nederland en de provincie zijn voornemens een pilot 'Groene Koers bouwopgaven Flevoland' op te zetten. In deze pilot inventariseren overheden binnen Flevoland in samenwerking met Bouwend Nederland kansen voor emissiearm aanbesteden en bouwen voor bouwprojecten die in de nabije toekomst gerealiseerd moeten worden. De provincie is met Bouwend Nederland trekker van deze pilot.

7.5.3. Pilot gebiedsgerichte aanpak Maritieme Service Haven Noordelijk Flevoland

De Maritieme Service Haven Noordelijk Flevoland (MSNF) kan momenteel niet worden aangelegd omdat er sprake is van een weliswaar lage maar diffuse stikstofbelasting op veel stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Deze gebieden liggen verspreid over verschillende provincies. Daarom is de pilot casus gebiedsgerichte aanpak MSNF opgestart. Dit is een casus die de provincies in IPO-verband samen met het ministerie van IenWuitvoeren. In deze pilot worden de mogelijkheden in kaart gebracht om tot een reductie van stikstof-depositie in alle betrokken Natura 2000-gebieden te komen om zo de bouw van MSNF mogelijk te maken.

Bron	2018	2020	2030	Mutatie 2018-2030 in %
Bouwmaterialenindustrie en winning delfstoffen	4,241	4,2	4,3	-2%
Mobiele werktuigen en bouw materieel	6,3	5,1	3,9	-38%
Bouwlogistiek	12,9	11,6	7,9	-39%
Totaal bouwsector	23,4	20,9	16,1	-31%

Tabel 6. Autonome ontwikkeling landelijke emissies bouwsector (bron: Remkes/TNO 2020)



7.5.4. Voortrekkersrol provincie en gemeenten op emissiearm bouwen

De gebiedstafels zijn het erover eens dat er ook belangrijke voortrekkersrol bij de provincie en gemeenten ligt als het gaat om emissiearm bouwen. Voor de ontwikkeling van emissiearme bouw is het immers van belang dat er voldoende marktomvang ontstaat om als bouwsector langlopende investeringen te doen. Daarom wordt geadviseerd binnen de provincie en gemeenten te inventariseren hoe bouwprojecten in de nabije toekomst emissiearm kunnen worden aanbesteed en hier ook intern richtlijnen voor op te stellen.

Maatregelen bouw:

- Pilot Groene Koers Bouwopgaven Flevoland
- Pilot gebiedsgerichte aanpak Maritieme Service Haven Noordelijk Flevoland (MSNF)
- Voortrekkersrol provincie op emissie-arm bouwen

7.6 Mobiliteit

7.6.1. Emissiereductie vanuit staand beleid

In de mobiliteitssector wordt een autonome daling van 32% tot 2030 voorspeld. Deze daling is met name het gevolg van vastgestelde Europese emissieplafonds en CO₂-normen (waarmee indi-

rect ook stikstof gereduceerd wordt) en nationale Green Deals waarin bijvoorbeeld elektrisch rijden wordt gestimuleerd. De verwachting is dat met de doorrekening van het Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord (SLA), en de snelheidsverlaging op Rijkswegen een nog grotere daling wordt bewerkstelligd. Dit najaar moet bij het verschijnen van de KEV 2020 meer duidelijk worden over deze effecten. Voor de zeevaart zijn in internationaal verband afspraken gemaakt. Wat opvalt is dat met name de scheepvaart als relatief grote mobiliteitssector achterblijft in emissiereductie ten opzichte van andere grote sectoren.

Voor de binnenvaart in Flevoland geldt dat er momenteel reeds walstroom aanwezig is in de haven van Urk en Flevokust Haven. Daarmee hoeven schepen geen generatoren te laten draaien zolang zij aan de wal liggen. Op het gebied van de modal shift is Flevoland aangesloten bij Noord West Connect. Deze benadert verladers en onderzoekt met hen van welke bestaande of nieuwe intermodale verbindingen per rail, binnenvaart dan wel short sea zij gebruik kunnen maken voor vervoer dat nu nog over de weg gaat.

Modaliteit	2018	2020	2030	Mutatie 2018-2030 in %
Scheepvaart op NCP ²	81,6	83,0	62,5	-23%
Wegverkeer	74,4	67,1	35,9	-52%
Overige scheepvaart	52,7	52,6	43,9	-17%
Mobiele werktuigen	18,9	16,0	10,1	-47%
Luchtvaart	3,9	4,0	3,9	0%
Railvervoer	1,7	2,2	2,3	+35%
Mobiliteit totaal	233,3	224,9	158,6	-32%

Tabel 7. Landelijke mobiliteitsemissies in Kton NOx (bron: Remkes/PBL (2020))

² Nederland Continentaal Plat



De autonome ontwikkeling van de mobiliteitssector als geheel zal dus naar verwachting al voldoende zijn om de 26% emissiereductie tot 2030 te realiseren. Toch liggen er aanvullende kansen, waaronder in de binnenvaart, om emissies verder te reduceren. Met het oog op verdere emissiereductie tot voorbij 2030 moeten ook deze worden aangegrepen, zeker gezien de innovatie die ook met deze maatregelen wordt aangewakkerd. Daarnaast zijn er nog een aantal onzekere ontwikkelingen die druk kunnen zetten op emissiereductie in de mobiliteit, zoals de opening van Lelystad Airport en de extra vervoersbewegingen als gevolg van de 100.000 woningen.

7.6.2. Onderzoek provinciale maatregelen binnenvaart

Van alle grote mobiliteitsemissanten is de autonome reductie van de scheepvaart tot 2030, waaron-

der de binnenvaart, het meest beperkt (17%). In de binnenvaart zal de grootste slag in emissiereductie gemaakt moeten worden bij schonere motoren. Het Rijk heeft 79 miljoen euro beschikbaar gesteld voor retrofit van binnenvaart-katalysatoren. Dit is een uitbreiding op de subsidieregeling die wordt opgesteld in het kader van de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens. Provincies zijn zoekende naar welke aanvullende maatregelen kunnen worden genomen om op regionaal niveau en kosteneffectief emissiereductie in de binnenvaart te stimuleren. Een veelgenoemde maatregelen is het faciliteren van walstroom, dit gebeurt al reeds in haven van Urk en bij Flevoland.

Om inzicht te krijgen in verdere mogelijke maatregelen heeft Flevoland samen met andere provincies aanvoering van de provincie Gelderland een onderzoek uitgezet bij het Expertise- en

Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB), waarbij binnenvaartemissies en mogelijke maatregelen voor provincies in kaart worden gebracht. De uitkomsten van dit onderzoek worden na de zomer verwacht. Geadviseerd wordt om te onderzoeken of Flevoland vervolgens ook koploper kan zijn in het nemen van maatregelen, mede gezien de aanwezigheid van Flevokust en MSNF. Geadviseerd wordt om voor 2021 alvast middelen te reserveren om maatregelen voor de binnenvaart te nemen.

7.6.3. Modal-shift

In Flevoland ligt een kans om emissies te reduceren door een modal shift van wegverkeer naar water- en spoorverkeer. Voor waterverkeer ligt daarbij vooral een kans voor Flevokust Haven. Het gaat hierbij om een modal shift van containers die nu van en naar Rotterdam via de weg naar Lelystad en omgeving gaan.



Binnenvaartschepen die Flevokust Haven gaan aandoen, vervangen gemiddeld 100 vrachtwagens. De moderne dieselmotoren in klasse Va binnenvaartschepen, die Flevokust kunnen aandoen, zijn weliswaar vervuilerder dan vrachtwagenmotoren, maar de schaalgrootte van het schip compenseert zodanig dat de emissie van NOx per tonkilometer 2% lager ligt als vrachtwagenvervoer. De ambitie van een modal shift is ook uitgesproken in de Visie Duurzaam Goederenvervoer van de provincie.

7.6.4. Onderzoek effect snelheidsverlaging provinciale wegen

Mogelijk is er ook significante stikstofreductie te behalen door de verlaging van de snelheid op provinciale wegen. Verlaging van de snelheid op rijkswegen wordt momenteel al ingezet voor stikstofreductie. Momenteel is er landelijk discussie over hoe de depositie effecten vanuit autowegen worden meegeteld in de depositiecijfers, het gaat hier over de zogenoemde 5km grens die nu in het rekenmodel Aerius gehanteerd wordt. Als landelijk meer duidelijk is over deze rekensystematiek is het voornemen om onderzoek te laten uitvoeren naar de effecten en kosten van snelheidsverlaging op provinciale wegen in Flevoland.

7.6.5. Flevoland zet in op schone brandstoffen

Voor de lange termijn ligt een kans voor de inzet van waterstof als energiedrager in de logistiek, wat bij zal dragen aan een forse emissiereductie. Marktpartijen zijn op zoek naar pilotlocaties om met duurzame brandstoffen aan de slag te gaan. In verleden hebben marktpartijen ook al met interesse naar Flevoland gekeken (o.a. waterstof). In de RES Flevoland is ook uitgesproken dat Flevoland prioriteit ziet in het ontwikkelen van waardeketens voor waterstof. Er ligt dus een kans om vanuit een duidelijke provinciale visie en kansenstrategie met marktpartijen aan de slag te gaan met schone brandstoffen. Vanuit het beleidsveld mobiliteit wordt in 2020 een Visie Alternatieve Brandstoffen opgesteld, waarin ook de vraag naar waterstof-vulpunten wordt geïnventariseerd en bepaald wordt welke rol de provincie kan vervullen bij het realiseren daarvan. De provincie neemt nu al deel aan Clean Energy Hubs, een samenwerkingsverband van 10 provincies en het ministerie van IenW gericht op het realiseren van vulpunten voor alternatieve brandstoffen.

7.6.6. Smart-mobility en verbeterde doorstroming

Stikstofemissies in de mobiliteit zijn deels afhankelijk van rijgedrag en de inrichting van de gebruikte infrastructuur. Aanwezigheid van bijvoorbeeld files en opstoppen kunnen emissies voor het wegverkeer sterk verhogen. Daarom moet in kaart worden gebracht welke kansen er op korte termijn liggen om knelpunten versneld aan te pakken, en dient voor nieuwe projecten de impact van smart-mobility en doorstroming op stikstofemissies te worden meegewogen. Provincie en gemeenten zijn hierbij aan zet.

Maatregelen mobiliteit:

- Onderzoek naar provinciale beleidsinstrumenten emissiereductie binnenvaart door EICB, en aanvullend onderzoek naar hoe Flevoland hierin koploper kan zijn met Flevokust en MSNF.
- Actiever inzetten op maatwerk voor modal-shift via Noord West Connect
- Deelname aan Clean Energy Hubs
- Opstellen visie Alternatieve Brandstoffen en kansenstrategie
- Onderzoek effect snelheidsverlaging provinciale wegen
- Smart-mobility en verbeterde doorstroming: kansen in beeld en plan van aanpak



7.7. Extern salderen

Voor het mogelijk maken van economische activiteiten op de korte termijn is het niet uitgesloten dat de maatregelen die hierboven worden benoemd te lange tijd vragen. Extern salderen, te weten het opkopen en beëindigen van een bedrijf dat stikstof uitstoot, kan dan een oplossing zijn. De stikstofrechten kunnen dan worden gebruikt worden voor de verlening van de natuurvergunning.

In het kader van het programma Stikstof van de provincie wordt samen met andere provincies het openstellen van de mogelijkheid tot extern salderen overwogen. Extern salderen zou een oplossing kunnen vormen voor bijvoorbeeld de woningbouw-opgave in Almere.

7.8. Actieplan gebiedstafels

Voor alle sectoren zijn hiermee de mogelijkheden voor emissiereductie in kaart gebracht. Deze zijn samengevat in onderstaande tabel. In het komende half jaar worden deze uitgewerkt tot concrete maatregelen, inclusief inzicht in kosten en baten.

Thema	Maatregel
Gebiedsinrichting	Ruimtelijke kaart gebiedsfuncties Flevoland
Gebiedsinrichting	Voor specifieke gebieden: gesprekken met agrariërs over de mogelijkheden van natuurinclusieve landbouw
Gebiedsinrichting	Opzetten natuur-inclusieve pilots
Gebiedsinrichting	Gesprek met Rijkswaterstaat over natuurversterking op beheerde terreinen in Flevoland
Industrie	Individuele gesprekken met piekuitstoters over reductiemogelijkheden (najaar 2020)
Industrie	Bieden van maatwerk voor piekuitstoters om emissiereductie te realiseren vanaf 2021
Landbouw	Innovatiefonds stikstof landbouw
Landbouw	Optimaal aansluiten POP-3 regeling bij stikstofproblematiek
Landbouw	Pilots natuurinclusieve agrarische bedrijfsvoering in samenspraak met RVB, agrariërs, natuurorganisaties en overheden
Landbouw	Keukentafelgesprekken met agrariërs voor maatwerk van geschikte maatregelen en innovaties om gericht emissiereductie te bewerkstelligen
Bouw	Pilot Groene Koers Bouwopgaven Flevoland
Bouw	Pilot gebiedsgerichte aanpak Maritieme Service Haven Noordelijk Flevoland (MSNF)
Bouw	Voortrekkersrol provincie en gemeenten op emissiearm bouwen
Mobiliteit	Onderzoek naar provinciale beleidsinstrumenten emissiereductie binnenvaart door EICB, en aanvullend onderzoek naar hoe Flevoland hierin koploper kan zijn met Flevokust en MSNF.
Mobiliteit	Actiever inzetten op maatwerk voor modal-shift via Noord West Connect
Mobiliteit	Deelname aan Clean Energy Hubs
Mobiliteit	Opstellen visie Alternatieve Brandstoffen en kansenstrategie
Mobiliteit	Onderzoek effect snelheidsverlaging provinciale wegen
?	Smart-mobility en doorstroming: kansen in beeld en plan van aanpak

Tabel 8. Actieplan gebiedstafels

Hoofdstuk 8

Conclusie

De beelden en maatregelen die in deze rapportage naar voren komen zijn het resultaat van intensieve gesprekken die tussen mei-september 2020 in de gebiedstafels en verdiepende deelsessies hebben plaatsgevonden. De partijen hebben hierin uitgesproken gezamenlijk de stikstofproblematiek te willen aanpakken. De aanvankelijke scepsis en soms wantrouwen onder enkelen heeft in de loop van het proces plaatsgemaakt voor een constructief gesprek waar partijen verder samen willen optrekken.

Met deze rapportage geven de gebiedstafels antwoord op de opdracht van provincie voor deze fase: een gedeeld beeld over de opgave en het bespreken van scenario's met betrekking tot de behoefte aan (stikstof)ruimte en kansen/maatregelen om ruimte te creëren. Deze kansen en maatregelen staan nog wel in de kinderschoenen: er moeten keuzes worden uitgewerkt, doorberekend en worden gemaakt. Hierbij is ook de monitoring van maatregelen van groot belang.

De voorgestelde maatregelen bieden perspectief om, gezamenlijk met acties vanuit het Rijk en andere provincies, op middel- en lange termijn de stikstofproblematiek in Flevoland op te lossen. Dit gebeurt enerzijds door met gebiedspartijen te onderzoeken hoe emissies per sector tot 2030 en daar voorbij fors kunnen worden gereduceerd en daar actie op te ondernemen, en anderzijds door natuurversterkende maatregelen in kaart te brengen en uit te voeren.

Voor het oplossen van knelpunten op de korte termijn zien de gebiedstafels geen eenvoudige generieke oplossingen. Maatwerk en daarbij goed overleg tussen belanghebbende partijen zijn hiervoor nodig. Daarnaast speelt mee dat bronnen in Flevoland relatief ver van nabijgelegen Natura 2000-gebieden liggen, dit belemmert de kosteneffectiviteit van 'snelle' maatregelen om stikstofruimte te creëren. Voor alle knelpunten worden momenteel ook door de provincie de mogelijkheden verkend.

De introductie van gebiedstafels heeft ervoor gezorgd dat partijen (soms voor het eerst) met elkaar in gesprek raakten. Hierdoor is meer wederzijds begrip ontstaan over waar elke sector kansen ziet of zorgen heeft. Er is een platform ontstaan om maatregelen uit te werken en deze ook mogelijk gezamenlijk te monitoren. Respect voor elkaar, perspectief voor alle betrokkenen en een open en constructief gesprek blijven voor de gebiedstafels het uitgangspunt.

Hoofdstuk 9

Vervolgproces

Deze rapportage geeft een overzicht van de knelpunten in ontwikkelingen en mogelijkheden die de deelnemers aan de stikstofafspraken zien om tot emissiereductie te komen, waarmee de eerste fase van de gebiedsgerichte aanpak is afgerond.

De focus in de komende maanden zal liggen op het nader uitwerken van de oplossingsrichtingen tot een concrete uitvoeringsagenda.

Enerzijds wordt daarin uitgewerkt wat de kosten en opbrengsten zijn op de korte, middellange en lange termijn. Daarnaast wordt met de sectoren in kaart gebracht op welke wijze de betrokkenen tot daadwerkelijke investeringen komen. Daarin

spelen aspecten een rol als pilots, kennisdeling, advisering en het creëren van de goede (financiële) randvoorwaarden.

Een ander belangrijk aspect vormt monitoring van emissies, deposities en de effecten daarvan op de natuur, zodat de effectiviteit van maatregelen in beeld komt.

De betrokken partijen hebben aangegeven in gebiedstafels te willen blijven werken om van elkaar te leren en de integraliteit te bewaken. Deze zullen eens per twee maanden bij elkaar komen. Parallel daaraan zal voor de specifieke uitwerking

op onderdelen gewerkt worden met de daarbij betrokken partijen aan thematafels.

De provincie verzamelt de uitkomsten van de tafels en zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 de uitvoeringsagenda presenteren. Daarin wordt ook een voorstel gedaan op welke manier partijen zich verbinden aan de gestelde opgave.

