



Dutch Dairy Board

p/a Gedempte Schuinesloot 3

3776 PD Slagharen

tel.: 06 – 30105890

email: info@ddb.nu

Internet: www.ddb.nu

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Datum: 09 februari 2020

Betreft: zienswijze internetconsultatie op het Schone Lucht Akkoord

Ls.,

Hierbij stuurt de Dutch Dairy Board u, namens de leden, haar zienswijze.

De agrarische sector in Nederland neemt haar verantwoordelijkheid en spant zich in om emissies te laten dalen. Door het toepassen van betere technieken is de fijnstofuitstoot uit de veehouderij sinds de jaren '90 met bijna 70% gedaald. Ook de vorming van secundair fijnstof wordt hiermee voorkomen.

De inzet van de melkveehouderij is erop gericht om emissies in de komende jaren verder te verminderen. Dat geldt ook voor fijnstof en ammoniak, waarbij bronmaatregelen de voorkeur hebben voor verdere emissiereductie. Te nemen maatregelen moeten integraal duurzaam zijn, met het verbeteren van het stalklimaat als doel. Aspecten als dierenwelzijn, brandveiligheid, energie en klimaat zijn, naast emissiereductie, ook belangrijke factoren die meegewogen dienen te worden. Nieuwe stalsystemen moeten daarom niet enkel leiden tot emissiereductie, maar ook voor een beter stalklimaat. Niet alleen voor de mensen, ook voor de dieren.

Melkveehouders kunnen, willen en hebben reeds verantwoordelijkheid genomen en zijn bereid die nog steeds te nemen om emissies terug te dringen, maar kunnen alleen investeren in betere stalsystemen als het verdienmodel op orde is en het aansluit bij het investeringsritme en de investeringsruimte van de bedrijven. Bovendien gaat het om investeringen voor de lange(re) termijn, een financiële bijdrage van het Rijk om de noodzakelijke investeringen te doen en te versnellen is hierbij onontbeerlijk. Investeringen voor andere verduurzamingsdoelen dienen elkaar overigens te versterken en elkaar niet in de weg te zitten.

Binnen het Schone Lucht Akkoord wordt een pilot opgezet voor emissiereductie binnen de landbouw, met drie onderdelen:

- betere benutting bestaande technieken
- beter toezicht, aanpak bestaande situaties, de aanpak van bestaande situaties in het kader van de Crisis- en herstelaanpak
- bouwstenenaanpak via het Omgevingsplan.

Wij dringen er bij u op aan om niet alleen overheden bij de pilot te betrekken, maar nadrukkelijk ook de sector. Draagvlak onder melkveehouders is van evident belang om tot resultaten te komen. Voorts is de DDB voorstander van eenheid in beleid met betrekking tot de uitvoering door de verschillende provincies. Is de rechtszekerheid voldoende geborgd met de door u voorgestelde aanpak? De DDB betwijfelt dat punt ernstig, het is van belang de sector te betrekken en er zorg voor te dragen dat er consensus is over de te hanteren meetinstrumenten. Dit moet leiden tot een situatie waarin de daadwerkelijke emissie wordt gemeten. Melkveehouders krijgen op deze wijze inzicht in de emissie en kunnen hun management op het bedrijf hierop afstemmen. Dit proces heeft tijd nodig, in uw aanpak ontbreekt ons inziens de tijd voor de sector om hier experimenteel mee aan de slag te kunnen gaan. Er zal een systeem moeten komen dat werkbaar is voor melkveehouders om succesvol emissies terug te dringen, zodat ontwikkelruimte terugverdient kan worden.

Daarnaast willen wij nog enige kritische kanttekeningen plaatsen:

Hoe verhoudt een fors uitgebreide vergunning voor het stoken op biomassa (Amercentrale) zich tot het streven van de overheid om de luchtkwaliteit te verbeteren? Foodlog (27 januari 2020) berichtte daarover het volgende:

“De voorgenomen snelheidsverlaging op de snelwegen wordt (grotendeels) door deze vergunning tenietgedaan. Alle Nederlandse Natura 2000-gebieden worden door de stikstofemissie uit de 175 meter hoge schoorsteen van RWE/Amer getroffen. De belasting op de Biesbosch is circa 8 mol/ha/jaar. Op het Naardermeer 1 mol/ha/jaar. Op Duinen Vlieland/Terschelling/ Ameland /Schiermonnikoog zelfs nog 0,43 mol/ha/jaar. Het kabinet subsidieert deze vorm van ecologische waanzin met een subsidie van €1,7 miljard.

Er is kennelijk geen enkele vorm van afstemming geweest over deze vergunning met het ministerie van LNV en het kabinet; De negatieve consequenties van biomassa worden steeds meer duidelijk en ook door de Europese politiek erkend. Het is onbegrijpelijk dat de Nederlandse overheid gewoon doorgaat met grote biomassaprojecten, die in alle opzichten schadelijk zijn en waaraan miljarden aan belastinggeld wordt verspild.

Klimaat, biodiversiteit, luchtkwaliteit, beschikbare stikstofdepositieruimte voor boeren gaan erop achteruit. De enige die wint is RWE vanwege de subsidie die meer dan 1000% bedraagt van de waarde van de oude en op dit moment al lang afgeschreven naar biomassa stook omgebouwde kolencentrale uit 1993.”

Eveneens zet de DDB vraagtekens bij het vergunnen van het uitbreiden van de Nederlandse luchtvaart.

Uit onderzoek van het RIVM bleek dat vooral in de Randstad de lucht het meest verontreinigd is. Berichtgeving door RTL Nieuws op 6 september 2019 stelde het volgende:

“Rond Schiphol, Amsterdam en Rotterdam is dat risico (het risico op ziekte of vroegtijdig overlijden als gevolg van vervuilde lucht of geluidsoverlast door verkeer, industrie en luchtvaart) soms wel drie keer groter dan bijvoorbeeld in Drenthe, Groningen of op de eilanden. Randstedelingen hebben daardoor een verhoogde kans op bijvoorbeeld hart- en vaatziekten en ernstige longaandoeningen, stelt Onno van Schayck, hoogleraar preventieve geneeskunde aan de Universiteit Maastricht. “Dit is niet een klein beetje een probleem. Dit is een enorm probleem. Het gaat over duizenden mensen. Er gaan tien tot vijftien keer meer mensen dood aan deze factoren dan aan ongelukken in het verkeer. De Randstad is één van de meest vervuilde gebieden van Europa. En toch wonen er enorm veel mensen boven op elkaar.” De berichtgeving vervolgt: “Als we echt iets willen doen aan de gezondheidsrisico's van luchtvervuiling en geluid zijn 'radicale' maatregelen nodig volgens de experts. Het verbieden van tweetaktbrommers, dieselauto's en parkeren in stadscentra zijn daar voorbeelden van. Ook moet vliegen minder aantrekkelijk gemaakt worden. Van Schayck: “We moeten hier een rem op zetten. Als je deze kaart ziet, vraag je je toch af of de minister van Verkeer en Waterstaat zich wel realiseert in welke ellende mensen zitten.

Inspanningen van andere sectoren worden door dergelijke vergunningen tenietgedaan en lijken niet te verenigen bij het gestelde in het 'Schone Lucht Akkoord' van de overheid.”

De DDB is van mening dat het niet zo kan zijn dat van de ene sector onevenredig hoge offers wordt gevraagd om de stijging in emissie bij de andere sector te compenseren. Daar is zowel de Nederlandse burger als het milieu niet bij gebaat. Tevens willen wij u wijzen op het zogenaamde proportionaliteitsbeginsel waarbij beslissingen van de Staat die ingaan tegen het belang of de rechten van individuele burgers ten bate van het algemeen belang, evenredig moeten zijn ten opzichte van het beoogde legitieme doel van die maatregel. In het bijzonder dient de inbreuk nooit groter te zijn dan noodzakelijk is voor het beoogde doel.

Gezien de besluiten die het Kabinet ten gunste van luchthavens en stokers op biomassa al heeft afgegeven, hebben wij een bijzonder kritische houding ten opzichte van de aangekondigde maatregelen en betwijfelen wij ook of deze wel voldoen aan het proportionaliteitsbeginsel.

De DDB roept u dan ook op goede afwegingen te maken die daadwerkelijk effect hebben en niet slechts beperkt blijven tot een actie "voor de bühne" zonder meetbaar positief resultaat. We verzoeken u dan ook dringend transparant te zijn over de wetenschappelijke rapportages waarop u uw beleid wilt afstemmen én kritische wetenschappelijke rapportages een even grote rol toe te bedelen, om te komen tot beleid dat afgewogen is en tot het gewenste effect zal leiden.

Hoogachtend,

Het bestuur van Dutch Dairymen Board



Sieta van Keimpema, voorzitter