

# Stikstof waait breed uit over sectoren

Sector Advisory

30 oktober 2019

Op 29 mei deed de Raad van State (RvS) [uitspraak](#) over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) die voor verschillende sectoren verstrekende gevolgen heeft. De impact van de uitspraak verschilt sterk per sector en is in onderstaand schema samengevat. Hoe meer bolletjes, des te groter de impact van de stikstofuitspraak op de sector. Om de impact van de uitspraak per sector te bepalen, is gekeken naar het risico op faillissementen, het risico op omzetsdalingen en de beperking op uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten.

## Impact stikstof

<u><a href="#">Agrarisch</a></u>	●●●●
<u><a href="#">Food</a></u>	●●●
<u><a href="#">Industrie</a></u>	●●●●
<u><a href="#">Bouw</a></u>	●●●●●
<u><a href="#">Leisure</a></u>	●●
<u><a href="#">Retail</a></u>	●
<u><a href="#">Transport &amp; Logistiek</a></u>	●●●●
<u><a href="#">Real Estate</a></u>	●●●●●
<u><a href="#">Zakelijke diensten</a></u>	●
<u><a href="#">TMT</a></u>	●
<u><a href="#">Energie</a></u>	●●●●
<u><a href="#">Healthcare</a></u>	●

van ●●●●● (= grote impact) t/m ● (= kleine impact)

Veelbesproken zijn de gevolgen voor de agrarische sector. Als gevolg van de door de overheid aangekondigde vrijwillige sanering en andere maatregelen zal de veestapel in Nederland verder afnemen. De sectoren bouw en Real Estate kampen met acute problemen. Doordat er geen of nauwelijks bouwvergunningen worden afgegeven, komen projecten tot stilstand. Bouw- en vastgoedbedrijven lopen daardoor het risico failliet te gaan.

Ook toeleveranciers aan deze sectoren kunnen negatieve gevolgen ondervinden van de stikstofuitspraak. De sector transport & logistiek levert aan zowel de bouw-, als de agrarische sector en kan te maken krijgen met een afname van de vraag naar transport van bouwmaterialen of vee, met druk op tarieven in de hele transportsector als gevolg. In de binnenvaart zijn bouwmaterialen goed voor naar schatting 40 procent van het vrachtvolume en bestaat een vergelijkbaar risico.

De industrie levert eveneens aan beide sectoren. Een krimpende veestapel kan leiden tot minder vraag naar bepaalde producten, zoals voederrobots. De onzekerheid in de bouw kan tot gevolg hebben dat bouwbedrijven of verhuurbedrijven van machines investeringen uitstellen, wat zorgt voor minder omzet voor producenten en groothandelaren van machines, gereedschap, zwaar materieel en transportmiddelen. Uitstel of afstel van bouwprojecten zorgt daarnaast voor een afname van de vraag naar bouwmaterialen. De bouwmaterialenindustrie is goed voor honderden bedrijven, circa 23.000 banen en ruim 6 miljard euro omzet.

Een rem op nieuwe bouwprojecten kan betekenen dat bedrijven niet kunnen uitbreiden. Behalve voor de agrarische sector geldt dit vooral voor de industrie en de transportsector. In de industrie moet er rekening mee worden gehouden dat sommige nieuwe fabrieken stikstof kunnen uitstoten. De sector transport & logistiek laat de laatste jaren flink wat distributiecentra bouwen. Deze zorgen meestal indirect voor extra stikstofuitstoot in de directe omgeving. De vestiging van een distributiecentrum zorgt immers voor meer verkeer.

Voor de vastgoedsector zijn er zowel positieve als negatieve gevolgen. Voor beleggers is een rem op bouwprojecten goed nieuws, omdat minder aanbod kan leiden tot hogere prijzen en een beter rendement. Voor projectontwikkelaars is een rem op nieuwe projecten juist slecht nieuws. Zij verdienen hun geld immers met het ontwikkelen van nieuwe gebouwen.

Voor andere sectoren zal de impact van de uitspraak minder groot zijn, maar elke sector zal de gevolgen van de uitspraak voelen. Het zal moeilijker worden om meer datacenters neer te zetten, zorgwoningen - die hard nodig zijn - zullen met vertraging worden gebouwd, festivals kunnen niet doorgaan omdat ze geen vergunning krijgen en verkopers van auto's met een conventionele motor zullen het lastiger krijgen.

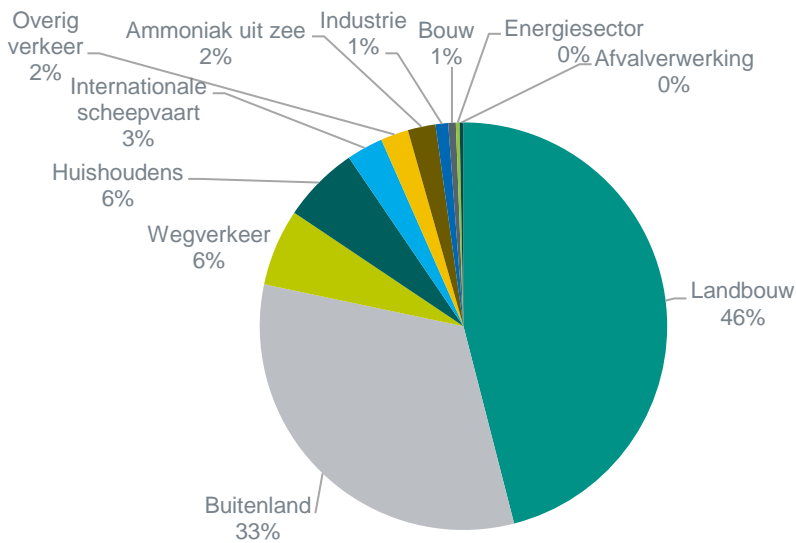
Voor bedrijven en sectoren die duurzame producten of diensten leveren, biedt de stikstofkwestie kansen. Zo kunnen producenten en verhuurders van elektrische bouw materieel meer vraag naar hun producten verwachten. De bouwsector moet immers emissies tijdens de bouw beperken en dat lukt het best door middel van elektrisch materieel. Daarnaast zal de vraag naar modulaire bouw toenemen, omdat bij deze vorm van bouwen minder stikstof wordt uitgestoten. Consultants die ecologisch advies geven, varen ook wel bij de stikstofuitspraak. Daarnaast zouden IT-toepassingen kunnen helpen om de stikstofuitstoot in kaart te brengen.

### **Wat is er ook alweer aan de hand?**

De RvS oordeelde dat het PAS niet voldoet als wettelijk beoordelingsinstrument voor vergunningverlening voor activiteiten die extra uitstoot van stikstof veroorzaken. Tot dat moment werd op basis van het PAS toestemming verleend op grond van toekomstig geplande positieve effecten. De RvS stelt nu dat op voorhand duidelijk moet zijn wat de effecten zijn van de compenserende maatregelen voor de stikstofuitstoot. Het PAS is daarmee volgens de hoogste bestuursrechter in strijd met de Habitatrictlijn van de Europese Unie, die in Nederland is omgezet naar de [Wet natuurbescherming](#).

Van alle projecten die stikstof uitstoten, moet vanaf nu worden aangetoond dat zij geen significant effect hebben op 118 van de ruim 160 Natura 2000-gebieden in Nederland. Dit zijn de gebieden die gevoelig zijn voor stikstof. In de grafiek hieronder zijn de verschillende bronnen van stikstofuitstoot opgenomen volgens het RIVM.

## Verdeling stikstofuitstoot naar bron (2018)



Bron: Adviescollege Remkes, RIVM

### Hoe nu verder?

Het adviescollege Remkes is gevraagd om oplossingen voor de korte en lange termijn te formuleren. Op 25 september is het eerste [advies](#) uitgebracht. De regering heeft een deel van de aanbevelingen overgenomen. Zij kiest voor een gebiedsspecifieke aanpak. Daarbij worden enkele zogenoemde bronmaatregelen genomen, zoals het warm saneren van veehouderijen in de buurt van kwetsbare Natura 2000-gebieden, het verlagen van de maximumsnelheid op rijkswegen en provinciale wegen en nader onderzoek naar het terugdringen van de stikstofuitstoot door de industrie.

Ook is een toetsingskader opgesteld waarbinnen opnieuw vergunningen kunnen worden afgegeven. Wanneer er extra stikstofuitstoot is ten opzichte van de huidige situatie, kunnen de betrokken actoren de uitstoot via interne (binnen het project of bedrijf) of externe (van een andere bron of sector) herstelmaatregelen mitigeren. De externe herstelmaatregelen of externe saldering is nog niet mogelijk. De regels die gaan gelden worden nog uitgewerkt. Mocht mitigatie niet of onvoldoende lukken, dan kunnen betrokkenen trachten aan te tonen dat er geen alternatieven zijn, benadrukken dat voor de bouw een dwingende reden van openbaar belang is en aangeven welke compensatiemaatregelen ze in ieder geval wel nemen. Dit alles wordt beoordeeld met behulp van de ADC-toets. Andere maatregelen komen aan bod per sector waar deze relevant zijn. Een deel van de praktische uitwerking van deze maatregelen ligt bij de provincies. De voorgenomen maatregelen door provincies gingen aanvankelijk verder dan die van het Rijk. Deze zijn in een deel van de provincies van tafel en er wordt momenteel overlegd tussen minister Schouten en provincies. Het Rijk en de provincies hopen voor 1 december meer duidelijkheid hierover te geven zodat vanaf die datum de vergunningverlening in alle delen van Nederland weer op gang kan komen.

Eind 2019 komt het adviescollege Remkes met een advies dat specifiek is gericht op bemesten en beweiden. Het daarop volgende advies komt in mei 2020 en is uitgebreider.

Dan gaat het adviescollege ook in op de luchtvaart, het openbaar vervoer, scheepvaart en vrachtverkeer.

Hierna worden de specifieke effecten per sector beschreven.

## Agrarisch

Op 4 oktober stuurde minister Schouten de brief 'Aanpak Stikstofproblematiek' naar de Tweede Kamer. De provincies hebben de maatregelen op 8 oktober omgezet in beleidsregels. Deze beleidsregels weken echter op een aantal relevante punten af van de brief van minister Schouten. Zo hanteren de provinciale regels bij het beoordelen van een aanvraag voor een natuurvergunning de daadwerkelijke stikstofuitstoot. Het deel van de bestaande vergunning die niet wordt benut wordt dan ingetrokken. In haar brief nam Schouten niet de benutte stikstofuitstoot, maar juist de stalcapaciteit als uitgangspunt. De provincies hanteren strengere maatregelen, omdat ze [stikstofruimte wilde creëren](#) voor andere activiteiten. Gevolg was dat de zogenoemde latente ruimte toenam en daarmee de milieuruimte afnam. Het verschil in latente ruimte heeft voor zowel interne als externe saldering gevolgen. In de petitie 'De grens is bereikt' van LTO Noord als reactie op de beleidsmaatregelen gaf de agrarische sector duidelijk aan onvrede te hebben met het feit dat de provincies verder gaan dan het rijk. Daarnaast is door de sector reeds een forse daling van de stikstofuitstoot gerealiseerd. Na demonstraties door boeren trokken een aantal provincies hun beleid in. Vooral nog zijn dat Friesland, Drenthe, Overijssel en Gelderland.

Op veel punten in de stikstofdiscussie bestaat onzekerheid en onduidelijkheid voor agrarische ondernemers. De sector is de afgelopen jaren geconfronteerd met een opeenstapeling van regelgeving. Minister Schouten is van plan op 1 december meer duidelijkheid te geven over de maatregelen rond stikstof. Met nog onzekere beleidsregels is het lastig om de gevolgen in kaart te brengen voor de agrarische sector. Maar de brief van minister Schouten biedt wel aanknopingspunten. De overheid wil inzetten op vrijwillige sanering van veehouderijbedrijven in de buurt van Natura 2000-gebieden. Daarnaast wordt gesproken over het intrekken van de latente ruimte bij de aanvraag van een nieuwe natuurvergunning en het afromen van de stikstofuitstoot bij het uitwisselen van stikstofrechten. De sector vreest dat bij externe saldering tussen sectoren, partijen met grotere financiële slagkracht de boventoon zullen voeren. Ook is het plan dat de dierrechten dan komen te vervallen. Deze maatregelen zullen tot gevolg hebben dat de omvang van de veestapel in Nederland verder afneemt.

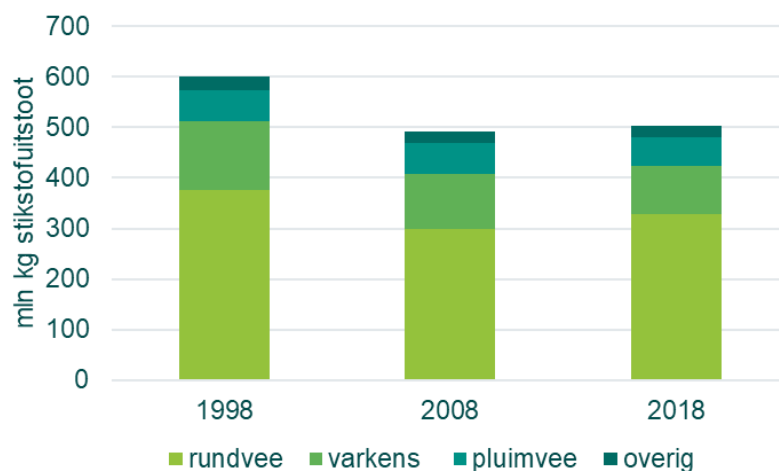
Een krimpende veestapel heeft gevolgen voor toeleveranciers en afnemers van de agrarische sector. Dit betreft onder meer voerproducenten, zuivelfabrikanten, fabrikanten van melkapparatuur, loonwerkers of slachthuizen. De vraag is hoe deze toeleveranciers en afnemers omgaan met deze daling en wat de gevolgen zijn voor hun verdienmodel. Omdat er met name wordt gesproken over een vrijwillige en warme sanering kunnen voor de veehouders, die willen stoppen, de negatieve gevolgen beperkt zijn. Echter voor bedrijven die zich willen ontwikkelen zal dit lastiger en duurder worden. Nieuwbouw zal dan veelal gepaard gaan met duurdere stalsystemen met lage emissies. Veel van deze systemen zijn nog in ontwikkeling en duurder dan conventionele stallen.

### Stikstof in perspectief

De stikstofuitstoot door vee is de afgelopen twintig jaar drastisch gedaald. De afgelopen tien jaar was weer een lichte stijging waar te nemen, waarop alsnog een daling volgde sinds de inkrimping van de melkveehouderij vanaf 2016. Rundvee heeft het grootste

aandeel (65 procent) in de stikstofuitstoot, varkens (19 procent) staan op de tweede plek en pluimvee (10 procent) op de derde. Het overige deel wordt door onder meer schapen en geiten veroorzaakt.

#### Stikstofuitstoot door vee in 2018 nagenoeg gelijk aan 2008



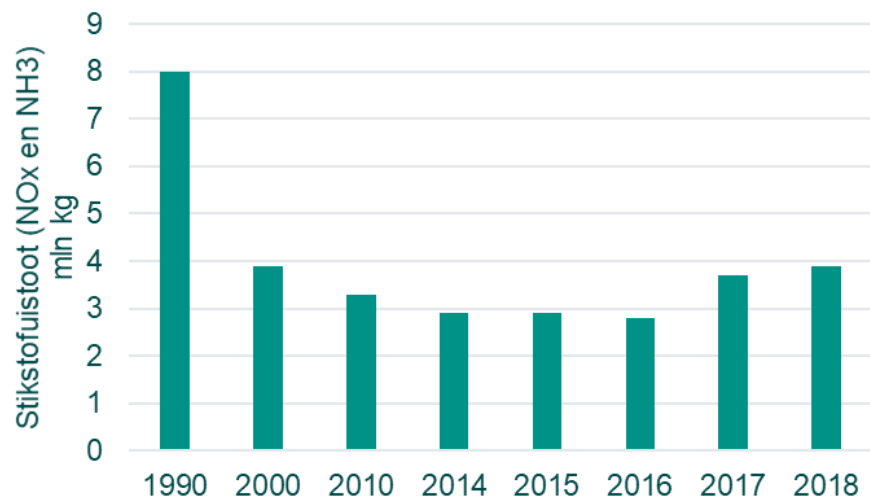
Bron: CBS

De krimp van de stikstofuitstoot tussen 1998 en 2008 is vooral het gevolg van technologische maatregelen. Denk aan huisvestingsystemen, voermaatregelen en andere aanwending van mest op het land. De maatregelen om stikstof te reduceren zijn enorm in ontwikkeling en ondernemers in Nederland lopen hier internationaal gezien in voorop. Bovendien zal het voorliggende stikstofbeleid de innovatie op het gebied van huisvestingsystemen verder versnellen.

#### Food

De voedingsmiddelenindustrie stoot jaarlijks zo'n 4 miljoen kilogram stikstof uit. De emissie van stikstof is in de periode 1990-2000 onder meer door procesinnovaties flink afgenomen. De afgelopen twintig jaar is de stikstofuitstoot min of meer gelijk gebleven. Op het gebied van stikstofbeperking of -afvang liggen er nog mogelijkheden.

## Stikstofuitstoot in 2018 licht gestegen



Bron: CBS

Het stikstofbesluit zal de Foodsector op twee verschillende manieren raken.

#### Uitbreiding wordt uitdagender

Het stikstofbesluit zet bedrijfsontwikkeling in de wacht. Plannen om distributiecentra of fabriekshallen te bouwen worden vertraagd. Is al een vergunning verleend, maar is de bouw nog niet begonnen, dan bestaat de kans dat het project geen doorgang kan vinden.

#### Nadelige gevolgen voor toeleveranciers of afnemers van veehouders

Een krimpende veestapel kan leiden tot daling van de aanvoer bij onder meer slachthuizen en zuivelverwerkers. Sommige slachthuizen kampen nu al met overcapaciteit. Om rendabel te blijven worden nu soms dieren uit het buitenland ingevoerd om hier te slachten, zoals vleeskuikens uit Duitsland. In 2017 berekende het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) dat circa 43 procent van alle in Nederland geslachte vleeskuikens uit het buitenland komt. Door een krimp van de Nederlandse aanvoer kunnen slachterijen in problemen komen. Daarnaast is het niet altijd mogelijk om op dieren uit andere landen over te schakelen. Bepaalde keurmerken zoals 'Beter Leven' zijn typisch Nederlands. De voorwaarden waar aan voldaan moet worden om onder Beter Leven keurmerk te kunnen leveren, zijn met name in Nederland bekend.

#### Industrie

Hoewel de industrie een relatief klein deel van de stikstof uitstoot, kunnen de gevolgen voor de sector vrij groot zijn. Doordat het adviescollege Remkes pas in mei 2020 met aanbevelingen voor de industrie komt, zijn de gevolgen nog niet goed in te schatten, met name voor bedrijven die zelf veel stikstof uitstoten. Daarbij gaat het vooral om chemische fabrieken, producenten van kunstmest, fabrikanten van isolatiemateriaal, staalfabrieken en sommige staalbewerkers, fabrikanten van papier of karton, fabrikanten van kunststoffen, glasproducenten en metaalgieterijen. Het betreft op zich een overzichtelijke aantal bedrijven dat echter relatief veel stikstof uitstoot. De mogelijke gevolgen van de PAS-kwestie zijn in te delen in vier categorieën.

### **Gevolgen voor uitbreiding en vestiging van productielocaties**

Indien er minder vergunningen voor bouwprojecten worden afgegeven, kan dit tot gevolg hebben dat industriële bedrijven niet kunnen uitbreiden. Een voorbeeld van een bedrijf dat nu al hinder ondervindt, is Van Merksteijn. De staalproducent heeft besloten de bouw van een nieuwe fabriek van 300 miljoen euro in de Eemshaven uit te stellen omdat het vergunningetraject spaak is gelopen.

De PAS-kwestie is slecht voor het vestigingsklimaat in Nederland. Ten eerste komt dat door de onzekerheid rond de afgifte van bouwvergunningen. Ten tweede is er onzekerheid over mogelijke maatregelen met betrekking tot het beperken van stikstofuitstoot en vrees voor hogere kosten. Met name in de chemie kunnen bedrijven investeringen uitstellen of bij de keuze voor een nieuwe locatie uitwijken naar bijvoorbeeld Antwerpen.

### **Maatregelen om de eigen stikstofuitstoot te beperken**

Het adviescollege Remkes heeft de provincies geadviseerd mogelijke maatregelen te verkennen met oog op de samenhang met klimaatdoelen en de energietransitie. Grofweg zijn er twee mogelijkheden: de stikstofuitstoot beperken of de uitstoot afvangen. Indien een fabriek veel warmte nodig heeft, is het wellicht mogelijk een schonere energiebron te gebruiken, zoals aardgas of blauwe waterstof in plaats van kolen. Bij verbranding of bepaalde chemische processen is het wellicht mogelijk het hele proces te veranderen. Misschien is het ook mogelijk stikstof af te vangen. Dergelijke maatregelen zorgen waarschijnlijk voor hogere kosten. Aan de andere kant komen er mogelijk subsidies beschikbaar, vooral voor maatregelen die in lijn zijn met de klimaatdoelstellingen.

### **Gevolgen voor toeleveranciers van veehouders**

De stikstofkwestie kan leiden tot een krimp van de veehouderij. Daardoor kan de vraag naar bepaalde machines afnemen, zoals melkrobots, voederrobots en slachtmachines.

### **Gevolgen van onzekerheid rond bouwprojecten en afname van bouwactiviteit**

Het stilvallen van bouwprojecten kan indirect leiden tot faillissementen van toeleveranciers. De industrie is een belangrijke toeleverancier van de bouw. De onzekerheid in de bouw kan tot gevolg hebben dat bouwbedrijven of verhuurbedrijven investeringen uitstellen, wat zorgt voor minder omzet voor producenten en groothandelaren van machines, gereedschap, zwaar materieel en transportmiddelen. Uitstel of afstel van bouwprojecten zorgt voor een afname van de vraag naar bouwmaterialen, zoals stenen, staal, glas, hout, metaalproducten, rubber- en kunststofproducten, isolatiemateriaal, kozijnen en deuren. Er zijn naar schatting honderden Nederlandse bedrijven die deze zaken aanleveren of maken. De bouwmaterialenindustrie is goed voor circa 23.000 banen en ruim 6 miljard euro omzet. Uitstel van grote infraprojecten kan gevolgen hebben voor leveranciers van bijvoorbeeld sensoren, onderdelen voor bruggen, sluizen en sporen. Indien de PAS-kwestie leidt tot een toename van faillissementen in de bouw en groothandel, blijven toeleveranciers mogelijk met onbetaalde rekeningen zitten.

### **Kans voor leveranciers van elektrisch bouw materieel**

Aangezien de bouw moet proberen de stikstofuitstoot tijdens bouwprojecten zoveel mogelijk te beperken, zal de vraag naar elektrisch bouw materieel toenemen. Dit is een mooie kans voor producenten van elektrisch aangedreven machines, kranen, speciale transportmiddelen en van alternatieven voor diesellaggregaten, zoals grote batterijen.

## Bouw

De gevolgen voor de bouwsector als gevolg van de stikstofuitspraak zijn groot. Bouwbedrijven krijgen te maken met uitstel of afstel van bouwprojecten.

Momenteel staan 18.000 bouwprojecten op de tocht. Een deel van deze projecten zal vertraging oplopen en een ander deel zal in het geheel niet doorgaan. Hieronder zijn veel grote infraprojecten en ongeveer 10.000 woningprojecten. Bovendien staan nog eens 2.100 projecten voor bedrijventerreinen op de tocht, net als de bouw van 150 tot 175 kantoren en 275 tot 300 winkels. De potentiële schade voor de bouwsector is door ABN AMRO geraamd op [14 miljard euro](#) in de komende vijf jaar. Hier zijn [70.000 banen](#) in de bouw mee gemoeid op een totaal van 527.000. Een deel van dit banenverlies kan worden opgevangen door openstaande vacatures.

#### Vergunningverlening ligt nog deels stil

Op 11 oktober werd de vergunningverlening weer opgestart, maar het Rijk en de provincies interpreteren de nieuwe regels verschillend. Daardoor hebben de provincies Friesland, Drenthe, Gelderland en Overijssel de vergunningverlening voorlopig stilgelegd. Rijk en provincies zijn in overleg over een gezamenlijke stikstofaanpak en komen voor 1 december met meer duidelijkheid over hoe de vergunningverlening weer wordt opgestart.

#### Uitgangspunten vergunningverlening

Vergunningen worden zonder voorwaarden verleend wanneer er geen extra stikstofuitstoot is in vergelijking met de huidige situatie, gedurende de bouw en tijdens de exploitatie. Wanneer de uitstoot wel toeneemt moeten interne of externe herstelmaatregelen worden genomen om de uitstoot te verminderen. De rijksoverheid wil tijdelijke verhoging van de stikstofdepositie tijdens bijvoorbeeld de bouw op redelijke afstand van Natura 2000-gebieden wel toestaan. Dit kan de opdrachtgever in een ecologische beoordeling laten vaststellen. Voor kleine projecten, transformaties en verbouwingen biedt dit een uitkomst. Wel moet de praktische uitwerking van deze toets nog blijken. Ook kan de ADC-toets worden gevolgd, maar volgens het adviescollege Remkes zal die niet altijd succesvol zijn. De nieuwe regelgeving zorgt naar verwachting bovendien voor vertraging in de vergunningverlening door langere juridische procedures. In het meest negatieve scenario moeten contracten die al zijn aangegaan met bijvoorbeeld bouwbedrijven worden ontbonden.

#### Onderzoek naar verdere maatregelen

De rijksoverheid wil opnieuw een drempelwaarde voor stikstofuitstoot instellen. Daarvoor gaat het Rijk eerst de RvS om advies vragen over de rechtsgeldigheid en toepasbaarheid daarvan. Dat zou betekenen dat voor projecten met weinig uitstoot ruimte wordt gecreëerd zodat deze toch doorgang kunnen vinden.

#### Effect branches bouw verschillend

Voor wegenprojecten is vooral de exploitatiefase van belang. Het verkeer dat uiteindelijk over wegen rijdt, stoot relatief veel stikstof uit in vergelijking met het bouwen van de wegen. Interne en externe herstelmaatregelen zijn een optie, net als de ADC-toets. Daarbij wordt gekeken of er alternatieven voor de weg zijn die minder stikstof uitstoten, of er een dwingende reden is om de weg aan te leggen en of er compenserende maatregelen voor de natuur worden genomen. De ADC-toets is bij een aantal wegenprojecten in het verleden al met succes toegepast.

Voor woningbouwprojecten zullen interne en externe herstelmaatregelen eveneens een optie zijn, zoals bijvoorbeeld het uitkopen van een veehouderij. Dit mag overigens nog



niet. Ook is de ecologische beoordeling een optie. De ADC-toets zal voor een deel van de woningbouwprojecten moeilijk zijn om te doorlopen, omdat in gebieden zonder grote woningtekorten de dwingende reden voor woningbouw ontbreekt.

Voor de beoordeling van de bouw van bedrijfsterreinen en andere type gebouwen zal naar verwachting eveneens gekeken worden naar de dwingende reden. De vraag is ook hier of deze reden in gebieden met hoge leegstand wel gevonden kan worden.

Een deel van de bouwmaterialenindustrie is zeer vervuilend en stoot veel stikstof uit. Dit betreft onder meer de cementindustrie, glasproducenten, steenfabrieken en asfaltcentrales. Deze fabrieken zullen onderdeel worden van de analyse die betrekking heeft op industrie die zich bevindt in de buurt van natuurgebieden. Hieronder is de impact per branche weergegeven.

### Impact branches bouw

Woningbouw	● ● ● ● ●
Utiliteitsbouw	● ● ● ● ●
Grond-, wegen- en waterbouw (gww)	● ● ● ●
Installaties	● ●
Productie	● ● ● ● ●
Groothandel	● ●
Ingenieurs	● ●
Architecten	● ●
Verhuur bouwmaterieel	● ● ● ●

### Effect uitspraak nog niet meteen zichtbaar

De stikstofuitspraak heeft vooral effect op nieuwe projecten. De bouw ervaart de gevolgen dan ook pas later. Nu zijn de orderboeken overvol en bevinden zich zelfs op recordhoogte. Voor de komende jaren staat echter wel vast dat minder projecten doorgang kunnen vinden. Het eerste signaal hiervoor is de daling van het aantal afgegeven vergunningen voor nieuwe gebouwen (woning en niet-woning) in augustus met 31,2 procent in vergelijking met augustus vorig jaar. Naar verwachting ondervinden de kleinere bouwers als eerste de gevolgen. Zij zijn vooral actief in regionale projecten met kortere doorlooptijd. Grote bouwers werken doorgaans aan grote projecten met lange doorlooptijden en krijgen pas later last. Er kan in de toekomst discussie ontstaan over contracten die zijn aangegaan tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers (bouwers) voor projecten, maar die uiteindelijk niet doorgaan, met claims tot gevolg.

### Ook kansen voor bouwbedrijven

De gevolgen van de stikstofuitspraak zijn niet alleen maar negatief. Het adviescollege Remkes heeft aangegeven dat modulair, circulair, emissieloos en natuurinclusief bouwen de toekomst heeft en nu al betere mogelijkheden biedt om door de vergunningsprocedure te komen. Bouwbedrijven en bouwproducenten die hier al mee bezig zijn, worden de koplopers van het nieuwe bouwen. Vooral voor bouwers die modulair of prefab bouwen of verhuurders van elektrisch bouwmaterieel biedt de uitspraak dus een kans. Er zal veel vraag zijn naar hun materieel. De uitspraak kan zo de ontwikkeling naar een duurzame bouwsector versnellen.

## Leisure

Voor de sector Leisure is de impact van de stikstofuitspraak onder meer voor de luchtvaart van belang. Het adviescollege Remkes heeft nog geen advies uitgebracht over de luchtvaart, maar zal zich hier volgend jaar mei over buigen.

Bij het rijden, opstijgen en landen van vliegtuigen komen stikstofoxiden vrij. Toch draagt de luchtvaart relatief weinig bij aan de totale uitstoot van stikstof. Zo blijkt dat de luchtvaart slechts 0,1 procent bijdraagt aan de depositie binnen Nederland. Dat lage aandeel komt omdat een deel van de stikstof in het buitenland wordt uitgestoten (bij het landen) en vooral omdat bij de depositie alleen wordt gerekend voor vliegen tot en met 3.000 voet hoogte: ruim 900 meter. Stikstof die boven dat punt wordt uitgestoten wordt redelijk snel in chemische reacties afgebroken, zo schreef het NRC onlangs met bevestiging van hoogleraar stikstof Jan Willem Erisman van de Vrije Universiteit.

**Optelsom is risico**

Toch is er voor de luchtvaart een duidelijk 'risico' dat het advies aanstuurt op een beperking van vliegbewegingen over kortere afstanden, zodat de frequentie van vertrek en aankomst ook wordt geminimaliseerd. De stikstofdiscussie leidt ertoe dat de luchtvaart nadrukkelijker onder het vergrootglas komt te liggen, en de discussies over CO<sub>2</sub>-uitstoot, geluidsoverlast en fijnstof, meer aandacht krijgen. Sterker: mogelijk neemt Remkes deze factoren ook mee in zijn advies. Voor luchtvaartmaatschappijen of andere ondernemers die willen uitbreiden of nieuwe lijnen willen openen, vormen de verwachte maatregelen naar aanleiding van de stikstofuitspraak dan ook een risico.

De aandacht voor duurzaam vliegverkeer zal de consument natuurlijk niet ontgaan. Mogelijk is dat zij meer op zoek gaat naar alternatieven. Zo nemen voor korte afstanden de mogelijkheden toe om met de trein op vakantie te gaan. Hoewel relatief weinig consumenten dit nu nog doen, overweegt een flink deel van hen het wel, zeker als reizen per trein toegankelijker en aantrekkelijker wordt. Hier draagt het huidige besluit natuurlijk ook aan bij.

Daarnaast kan de stikstofuitspraak nieuwe bouwprojecten voor de hotellerie raken, vooral als deze plannen nog in een vroeg stadium zitten en nabij een natuurgebied plaatsvinden. Een [hotelplan in Kaatsheuvel](#) loopt vertraging op, omdat nader onderzoek gedaan moet worden op de stikstofuitstoot in de omgeving. Overigens geldt dit niet voor een hotelplan daar vlakbij, [in Waalwijk](#).

Ook voor exploitanten van festivals is de uitspraak relevant, vooral met betrekking tot festivals die vlakbij Natura 2000-gebieden plaatsvinden. Een [festival in Terschelling](#) werd in september zelfs op het laatste moment afgelast. Het Welcome to the Village-festival in Leeuwarden, toonbeeld op het gebied van circulariteit, ligt eveneens vlak bij een Natura 2000-gebied. Toch lijkt het risico daar kleiner, omdat dit natuurgebied minder stikstofgevoelig is. Dat hangt samen met de biodiversiteit in de omgeving.

Gemeenten kunnen bij het afgeven van vergunningen stevige beperkingen stellen. Elke festivalorganisator moet dus beoordelen in hoeverre deze een risico vormen en of ze tot afgelasting leiden. Het aantal kunst- en cultuurfestivals is inmiddels gegroeid tot meer dan duizend. Daarmee is de kans ook toegenomen dat er meer festivals rondom betreffende gebieden worden gehouden. En, net als bij hotelplannen, is hier soms maatschappelijke weerstand tegen. Met de stikstofuitspraak in de hand hebben tegenstanders van festivals een extra stok om mee te slaan.

Ook de modernisering van het circuit in Zandvoort, dat al onderwerp is van een maatschappelijke discussie, zal met uitspraak van de RvS vertraging oplopen. De extra wegen en voorzieningen die in de planning staan, moeten allemaal langs de stikstofmeetlat worden gelegd.

In beperkte mate biedt de uitspraak van de RvS ook kansen voor de sector, omdat dit een onderwerp is waar symposia over georganiseerd zullen worden. Evenementhallen en organisatoren van de zakelijke evenementen kunnen hier mogelijk wat extra klandizie van verwachten.

## Retail

Binnen de sector Retail zal de autobranche het meest onder de aandacht komen te liggen door de stikstofuitspraak. Wegverkeer is immers goed voor zo'n 6 procent van de stikstofdepositie. De gevolgen voor ondernemers in de branche, op bijvoorbeeld het onderhoud van auto's, zijn nog onbekend. De beoogde verlaging van de maximumsnelheid lijkt hen niet direct te raken.

De autosector zal door de overheid worden gestimuleerd voertuigen met elektrische aandrijving op de markt te brengen. De stikstofdiscussie kan bovendien de weerstand van lokale overheden vergroten ten aanzien van auto's met een conventionele verbrandingsmotor. In diverse steden is al sprake van milieuzones en in de gemeente Amsterdam zijn benzine- en dieselauto's in 2030 niet meer welkom. Dit kan de verkoop van auto's met een conventionele aandrijving raken.

Autohandelaren die vooroplopen in de verkoop en het onderhoud van elektrische auto's, kunnen natuurlijk wel profiteren van de stikstofdiscussie. Dat geldt ook voor voorlopers op het vlak van de zogeheten Mobility as a Service-concepten (MaaS), waarbij een consument meer vervoersvormen kan combineren, evenals op het vlak van deelauto-platformen. Als auto's immers meer worden gedeeld, kan dit de groei van het aantal auto's op de weg beperken en daarmee ook de stikstofdepositie. Mogelijk winnen de MaaS-concepten mede dankzij de stikstofdiscussie nog meer terrein.

Voor de food retail is de stikstofuitspraak ook relevant. Supermarkten en voedingspeciaalzaken kunnen geraakt worden door de discussie over de duurzaamheid van het eten van vlees en het mogelijk inkrimpen van de veestapel. Mogelijk moeten supermarkten aanpassingen doorvoeren in hun toeleveranciersketen. Aangezien het duurzame assortiment al gegroeid is, hun onderhandelingspositie sterk en de consument de afgelopen jaren al een wat duurzamer assortiment heeft afgedwongen, lijkt de impact van de uitspraak op supermarkten beperkt.

Voor de rest van de Retail-sector lijkt de impact van een stikstofuitspraak nog kleiner te zijn. Als de stikstofdiscussie ertoe leidt dat het aantal verhuisbewegingen door consumenten wordt beperkt, raakt dit woonwinkels en bouwmarkten. Aan de andere kant: ook nu al daalt het aantal transacties op de woningmarkt, terwijl de groei in deze branches hoog blijft. Dit komt doordat consumenten hun woningen opknappen. De ontwikkelingen op de woningmarkt zijn niettemin voor deze branches op de langere termijn wel van belang.

Door de stikstofperikelen kunnen bouwplannen voor nieuwe winkels bovendien soms worden doorkruist, bijvoorbeeld bij de bouw van grote winkels aan de rand van de stad. Zo hebben de grote buitenlandse bouwmarktreuzen Hornbach en Bauhaus plannen om de komende jaren uit te breiden in ons land. Lokaal zijn grote winkels aan de rand van de

stand nu al onderwerp van discussie, omdat dit mogelijk de uitgaven in winkels in de binnenstad kan raken. Tegenstanders van dergelijke plannen hebben met de stikstofuitspraak dus een extra stok om mee te slaan. Dat geldt ook voor distributiecentra: door de opkomst van de online Retail kan de behoefte daaraan mogelijk groter worden. In hoeverre bedrijven kunnen uitbreiden, hangt onder meer af van hun locatie.

Over het algemeen lijkt echter niet uitbreiding van het aantal winkelmeters, maar juist het terugdringen hiervan het punt van discussie over de winkelgebieden. Producten worden bovendien in de regel niet in eigen land geproduceerd, maar geïmporteerd uit het buitenland. Met de kritisch geworden consument en de daling van het bezoek van winkelstraten in de afgelopen jaren, is sprake van een overcapaciteit van het winkelvloeroppervlak op landelijk niveau. Regionaal bestaan hier vanzelfsprekend verschillen in, maar een sterke uitbreiding ligt op landelijk niveau niet voor de hand.

## Transport & Logistiek

De transportsector zorgt voor veel stikstofuitstoot, vooral in het wegvervoer, de (internationale) scheepvaart en de luchtvaart. De mogelijke gevolgen voor de sector zijn grofweg in te delen in vijf categorieën.

### **Gevolgen voor bouwlogistiek**

Op korte termijn kunnen logistieke bedrijven negatieve gevolgen ondervinden van afnemende bouwactiviteit, die normaal gesproken goed is voor zo'n 30 procent van de logistieke vrachtvolumes. Faillissementen in de bouw kunnen zorgen voor onbetaalde rekeningen. Het aantal logistieke dienstverleners dat sterk afhankelijk is van bouwlogistiek is echter beperkt, mede omdat veel bouwbedrijven hun logistieke operatie zelf uitvoeren. Wel kan een afname van de vraag naar logistieke diensten druk zetten op tarieven, waardoor omzet en winst van logistieke dienstverleners kunnen afnemen.

De droge ladingschepen van de binnenvaart vervoeren veel grondstoffen voor de bouw, zoals zand en grind, en bouwmaterialen. De bouw is goed voor naar schatting 40 procent van het vrachtvolume in de binnenvaart. Uitstel of afstel van bouwprojecten kan dus druk zetten op volumes en tarieven in de binnenvaart. De binnenvaart is goed voor zo'n 10.000 banen en ruim 2,5 miljard euro omzet.

### **Gevolgen voor uitbreiding en vestiging van distributiecentra**

Door de PAS-problematiek worden er mogelijk minder bouwvergunningen afgegeven voor bijvoorbeeld distributiecentra. Een complicerende factor is dat distributiecentra meestal indirect zorgen voor extra stikstofuitstoot in de directe omgeving. De vestiging van een distributiecentrum zorgt immers voor meer verkeer. Dit kan een rem vormen op de groei van logistieke bedrijven.

### **Gevolgen voor wegvervoer, binnenvaart en zeevaart**

Voor wegvervoer en binnenvaart is het van belang dat investeringen in de infrastructuur op peil blijven. Achterstallige investeringen kunnen zorgen voor congestie (files) en vertraging. Dit zou een nadelig effect kunnen hebben op de bedrijfsvoering van logistieke dienstverleners.

Het adviescollege Remkes komt in mei 2020 met aanbevelingen om de stikstofuitstoot in de transportsector te beperken. Vermoedelijk is de uitstoot terug te dringen door middel van schonere vrachtwagens en schepen. In Nederland voldoen veel vrachtwagens echter al aan de hoogste Europese emissiestandaard. In het tweede kwartaal van 2019 werd 59

procent van de ritten in Nederland uitgevoerd met vrachtwagens die voldoen aan de hoogste norm (Euro-6). Bijna 32 procent voldeed aan de op één na hoogste norm, Euro-5. Slechts 9 procent van de ritten werd uitgevoerd met vrachtwagens met Euro-4 of lager (bron: CBS). In 2013 was dat aandeel nog 42 procent. De ritten worden dus in hoog tempo schoner.

De binnenvaart is problematischer doordat schepen een veel langere economische levensduur hebben. De binnenvaart zou mogelijk versneld verduurzaamd kunnen worden door middel van subsidies. De in juni ondertekende 'Green Deal' (Zeevaart, Binnenvaart en Havens) voorziet in een fonds dat naar verwachting aan het eind van het jaar van start gaat.

Voor de zeevaart zijn er vermoedelijk geen nieuwe maatregelen te verwachten. De schepen moeten voldoen aan internationale normen. Er zijn zeer veel buitenlandse schepen die de Nederlandse havens aandoen. Het is daardoor voor Nederland lastig de uitstoot van deze schepen te beperken.

Bepaalde wegvervoerders kunnen te maken krijgen met afnemende vraag naar hun diensten van agrarische opdrachtgevers. Zo zou een krimp van het aantal veehouderijen kunnen resulteren in minder veevervoer en minder transport van bijvoorbeeld melk.

#### **Gevolgen voor LNG-vrachtwagens**

LNG-aangedreven transportmiddelen, zoals vrachtwagens en schepen, zijn een enorme groeiemarkt. Uit recent TNO-onderzoek blijkt echter dat LNG-vrachtwagens weliswaar weinig CO<sub>2</sub> uitstoten, maar relatief veel stikstofoxiden. Gezien de stikstofproblematiek is het de vraag of LNG-vrachtwagens nog langer fiscaal zullen worden gestimuleerd. Eerder verlengde de overheid de teruggave van brandstofaccijns in het kader van het Klimaatakkoord nog wel, tot en met 2021.

#### **Gevolgen voor logistieke bedrijven in de luchtvracht**

Het adviescollege Remkes buigt zich voor mei 2020 ook over de luchtvaart. Dat zou gevolgen kunnen hebben voor de capaciteit van Schiphol en de emissie-eisen aan vliegtuigen. Veel vliegtuigen die puur voor vrachtvervoer worden gebruikt, de zogenaamde 'full-freighters', zijn al wat ouder en zorgen dus voor relatief veel uitstoot. Maatregelen om de stikstofuitstoot te beperken zouden kostenverhogend kunnen werken voor de Nederlandse luchtvracht. Dat kan nadelig zijn voor de internationale concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven die in de luchtvracht actief zijn, zoals luchtvaartmaatschappijen en expediteurs. Of dit een realistisch scenario is, valt te bezien. De positie van Schiphol staat al onder druk door de limiet op het aantal af te geven slots.

#### **Real Estate**

De stikstofuitspraak heeft grote gevolgen voor projectontwikkelaars. Door de uitspraak van de RvS lopen projecten vertraging op of kunnen helemaal niet meer doorgaan. Sinds de uitspraak verlenen (lokale) overheden geen vergunningen voor projecten, omdat ze de juridische gevolgen van de uitspraak niet kunnen overzien. Als vergunningen onherroepelijk zijn verleend en de bouw is gestart, kan de bouw gewoon doorgang vinden. Mocht de bouw nog niet zijn begonnen, dan kan de vergunning in theorie worden ingetrokken.

#### **Duurzaamheidseisen steeds strenger**

De duurzaamheidseisen voor nieuwe gebouwen worden steeds strenger. De nieuwe gebouwen hebben gelukkig al een relatief lage stikstofdepositie. Projectontwikkelaars

kunnen nieuwbouw zelfs al geheel energieneutraal opleveren. Dit gaat wel gepaard met hogere kosten waardoor het verdienmodel van projectontwikkelaars onder druk komt te staan.

#### Prijsopdrijvend effect

Het woningtekort zal minder snel opgelost kunnen worden, omdat er voorlopig geen nieuwe vergunningen voor woningprojecten worden uitgegeven. Het gebrek aan nieuw aanbod kan een prijsopdrijvend effect hebben op bestaand vastgoed, wat een positief effect oplevert voor vastgoedbeleggers die de woningen in bezit hebben.

#### Gevolgen voor eigenaren van grond

De uitspraak van de RvS kan ook gevolgen hebben voor eigenaren van grond, waaronder projectontwikkelaars. Het kan zijn dat de grond met bestemming wonen niet meer als zodanig gebruikt mag worden, omdat er geen toestemming voor bouw op die grond komt. Dat betekent een behoorlijk verschil in waarde van die grond. Dit zal vooral in de buurt van natuurgebieden zo zijn. Grond met woonbestemming kost ongeveer 450 euro per vierkante meter, grond met commerciële bestemming ongeveer 200-300 euro per vierkante meter, terwijl landbouwgrond zes euro per vierkante meter kost. Als er helemaal geen activiteit meer is toegestaan, wordt een waarde van een euro per vierkante meter gehanteerd. In onderstaande tabel is het grondeigendom weergegeven van partijen die actief zijn op de woningmarkt.

Grondeigendom partijen actief op de woningmarkt in hectare 2015/2016

	Binnenstedelijk	Nabij bebouwd gebied	Buiten bebouwd gebied	Totaal
Corporaties	397	849	400	1.646
Gemeenten	18.216	36.438	41.372	96.026
Marktpartijen	5.043	5.406	4.403	14.852
Totaal	23.656	42.692	46.175	112.523

Bron: CPB (2019). Het bouwproces van nieuwe woningen: een kwalitatieve economische blik

#### Zakelijke diensten

De activiteiten van de zakelijke dienstverlening hebben weinig ruimtelijke impact. Daarom is er ook geen directe link met de uitstoot van stikstof.

De voornaamste wijze waarop de sector nadelige effecten kan ondervinden is indirect. Wanneer opdrachtgevers in andere sectoren projecten niet zien doorgaan, zullen zij geen gebruik meer hoeven te maken van de diensten van zakelijke dienstverleners. Vooral uitzenders in de bouw kunnen hier veel last van gaan krijgen. Toch zijn er ook directe gevolgen van de stikstofuitspraak, vooral wanneer ruimtelijke projecten niet doorgaan waar zakelijke dienstverleners mee te maken hebben, zoals een nieuw kantoor.

Naast negatieve gevolgen van de uitspraak zijn er bedrijven in de zakelijke dienstverlening die voordeel kunnen halen uit de stikstofmisère. De vraag naar gespecialiseerde dienstverlening kan toenemen, zoals de vraag naar ecologisch advies over stikstof. Ook kan meer beroep worden gedaan op juridische ondersteuning.

Over het geheel genomen zijn de effecten van de stikstofuitspraak op de sector zakelijke dienstverlening meer negatief dan positief, waarbij ze in beide gevallen beperkt zijn.

TMT

De effecten van de stikstofuitspraak op de sector Technologie, Media & Telecom (TMT) zijn beperkt. De sector heeft over het algemeen weinig impact op de ruimtelijke omgeving en dat geldt ook voor stikstofuitstoot.

Er zijn wel enkele manieren waarop TMT enige effecten kan ondervinden. De belangrijkste is waar de sector wel ruimtelijke impact heeft, namelijk de bouw van datacenters. De stikstofuitspraak maakt de bouw van alle nieuwe gebouwen in de omgeving van Natura 2000-gebieden complexer, dus ook de bouw van datacenters. Deze zijn al niet onomstreden, omdat ze veel energie verbruiken en veel ruimte innemen. De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer willen meer regie op de vestiging van datacenters. In afwachting van nieuw regionaal beleid hebben deze gemeenten daarom een voorbereidingsbesluit genomen waarmee de vestiging van datacenters tijdelijk is stopgezet. Met de stikstofuitspraak zullen er de komende periode nog minder datacenters in Nederland gebouwd kunnen worden. Datacenters zijn echter belangrijk als basisinfrastructuur voor de IT. Stilstand in de bouw ervan kan bovendien negatieve effecten hebben op het ecosysteem van de sterke Nederlandse IT-sector.

Ook andere TMT-bedrijven kunnen incidenteel last hebben van het stilliggen van nieuwbouw van bijvoorbeeld een nieuw onderkomen. Kleine indirecte effecten kunnen er ook zijn. Opdrachtgevers uit andere sectoren kunnen zoveel nadeel ervaren van de uitspraak dat zij een voorgenomen opdracht aan TMT-bedrijven opschorten of annuleren.

Mogelijk zijn er ook positieve effecten, zij het in zeer beperkte mate. IT-toepassingen zouden wellicht kunnen helpen bij de metingen en controles van stikstofuitstoot en depositie.

Energie

De stikstofuitspraak van de RvS heeft grote invloed op de energiesector, zowel op de bestaande productiecapaciteit voor elektriciteit, als voor duurzame projecten die in de pijplijn zitten.

**Bestaande productie**

Voorname kolencentrales stoten veel stikstof uit. Ze staan echter in het licht van de Nederlandse klimaatdoelen al op de nominatie om gesloten te worden. De exacte voorwaarden waaronder de sluitingen plaatsvinden zijn nog onduidelijk, maar dat ze sluiten staat wel vast. Zou er nog twijfel over bestaan, dan neemt de stikstofuitspraak dit definitief weg. Als de centrales eenmaal gesloten zijn, zou dit veel ruimte moeten geven om in de omgeving nieuwe projecten te ontwikkelen.

**Energietransitie**

De impact van de stikstofuitspraak is veel groter voor projecten die Nederland helpen om de energiemix te verduurzamen. Zo staat de ontwikkeling van vele windparken op losse schroeven, waaronder parken in Flevoland, Friesland alsook meerdere grote parken in de Noordzee. Ook de bouw van biomassa-centrales is onzeker, waaronder centrales in Waddinxveen en Diemen. En door de uitbreiding van een zonnepark bij Budel is inmiddels een streep gezet nadat het bestemmingsplan door de stikstofuitspraak werd afgekeurd.

**Stikstoffabriek**

Wellicht ironisch is dat de bouw van een stikstoffabriek in Groningen wel doorgaat. De fabriek wordt gebouwd om buitenlands gas door het bijmengen van stikstof geschikt te maken voor binnenlands gebruik. De bouw is noodzakelijk na het besluit om te stoppen

met de winning van aardgas in Groningen om zo verdere aardbevings schade te beperken. De stikstoffabriek krijgt een capaciteit van 180.000 kubieke meter stikstof per uur. In het eerste kwartaal van 2022 wordt de fabriek naar verwachting in gebruik genomen.



## Healthcare

De impact van de stikstofuitspraak op de sector Healthcare beperkt zich tot uitstel of afstel van nieuwbouwprojecten. Er zijn de komende jaren [80.000 nieuwe zorgwoningen](#) nodig. Voor deze nieuwe woningen zullen de nieuwe regels moeten worden gevolgd. Dit betekent dat deze woningen alleen gebouwd mogen worden als ze niet zorgen voor extra stikstofuitstoot in vergelijking met de huidige situatie. Bij veel bouwprojecten van enige omvang komt stikstof vrij. Dit betekent dat deze projecten alleen door kunnen gaan wanneer zij de stikstofuitstoot verminderen door intern of extern salderen of als ze met succes de ADC-toets doorlopen.

De vraag is of de ADC-toets haalbaar is voor zorgwoningen, omdat er een dwingende reden moet zijn om extra woningen te bouwen. In gebieden met een woningoverschot zal dit niet eenvoudig zijn. Als het kleine projecten zijn, kan de ecologische beoordeling een optie zijn. De rijksoverheid wil tijdelijke verhoging van de stikstofdepositie tijdens bijvoorbeeld de bouw op redelijke afstand van Natura 2000-gebieden wel toestaan. De verwachting is echter dat de uitspraak per saldo leidt tot uitstel en afstel van projecten.

Voor de bouw van maatschappelijk vastgoed gaan dezelfde eisen gelden als voor zorgwoningen, maar wordt het eenvoudiger om aan te tonen dat er dwingende redenen zijn. Wel zal altijd de natuur gecompenseerd moeten worden. Voor kleine projecten kan de ecologische beoordeling een uitkomst zijn. De rijksoverheid wil tijdelijke verhoging van de stikstofdepositie op redelijke afstand van Natura 2000-gebieden wel toestaan. Voor kleine projectontwikkelingen, transformaties en verbouwingen biedt dit een uitkomst.

Dit alles geldt alleen voor projecten waar nog geen onherroepelijke vergunning voor is afgegeven. Mocht de bouw nog niet zijn begonnen, kan de vergunning in theorie worden ingetrokken.



## Colofon

### Algemeen

Sander van Wijk	Hoofd Sector Advisory	06 – 10 50 14 04
Franka Rolvink Couzy	Hoofd Sector Research	06 – 41 37 41 09

### Agrarisch

Nadia Menkveld	Sector Econoom	06 – 13 54 51 47
Pierre Berntsen	Sector Banker	06 – 51 30 18 77

### Food

Nadia Menkveld	Sector Econoom	06 – 13 54 51 47
Rob Morren	Sector Banker	06 – 30 33 65 04

### Industrie

Albert Jan Swart	Sector Econoom	06 - 41 44 96 81
David Kemps	Sector Banker	06 - 30 33 20 43

### Bouw/Real Estate

Madeline Buijs	Sector Econoom	06 – 10 97 17 86
Petran van Heel	Sector Banker	06 - 53 80 58 28

### Leisure

Sonny Duijn	Sector Econoom	06 - 51 18 63 89
Stef Driessen	Sector Banker	06 - 53 98 53 29

### Retail

Sonny Duijn	Sector Econoom	06 - 51 18 63 89
Henk Hofstede	Sector Banker	06 - 53 25 83 24

### Transport & Logistiek

Albert Jan Swart	Sector Econoom	06 - 41 44 96 81
Bart Banning	Sector Banker	06 - 51 30 13 96

### Zakelijke diensten

Kasper Buiting	Sector Econoom	06 - 48 50 74 92
Han Mesters	Sector Banker	06 - 30 29 12 31

### TMT

Kasper Buiting	Sector Econoom	06 - 48 50 74 92
Steven Peters	Sector Banker	06 - 30 12 01 91

### Energie

Arnold Mulder	Sector Banker	06 - 10 78 75 15
---------------	---------------	------------------

### Healthcare

Anja van Balen	Sector Banker	06 - 51 19 06 15
----------------	---------------	------------------

*Dit document is samengesteld door ABN AMRO. Het heeft uitsluitend als doel om financiële en algemene informatie te verstrekken over de economie. ABN AMRO behoudt zich alle rechten voor met betrekking tot de informatie in het document en het document wordt uitsluitend aan u verstrekt voor uw informatie. Het is niet toegestaan dit document (geheel of deels) te kopiëren, distribueren, door te geven aan een derde of om het voor enig ander doel te gebruiken dan hier boven bedoeld. Dit document is informatief bedoeld en vormt geen aanbieding van effecten aan het publiek, of een uitnodiging om een aanbod te doen.*

*U mag niet om welke reden dan ook vertrouwen op de informatie, meningen, beramingen, en aannames in dit document noch dat het compleet, accuraat of juist is. Er wordt geen garantie gegeven, uitdrukkelijk of stilzwijgend, door of uit naam van ABN AMRO, haar directeuren, functionarissen, vertegenwoordigers, gelieerde partijen, groepsmaatschappijen of werknemers met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document, en geen enkele aansprakelijkheid wordt geaccepteerd voor enig verlies als direct of indirect gevolg van het gebruik van deze informatie. De opvattingen en meningen opgenomen hierin kunnen op enig moment aan verandering onderhevig zijn en ABN AMRO heeft geen enkele verplichting om de informatie in dit document na de datum hiervan te herzien.*

*Voordat u in enig product van ABN AMRO investeert, dient u zich te informeren over de verschillende financiële en andere risico's, alsmede mogelijke beperkingen voor u en uw investeringen als gevolg van toepasselijke wetgeving en regels. Indien u, na lezing van dit document, overweegt een investering te doen in een product, raadt ABN AMRO aan om een dergelijke investering met uw relatiemanager of persoonlijke adviseur te bespreken om nader te bezien of het relevante product – met inachtneming van alle mogelijke risico's – past bij uw investeringen. De waarde van beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garanties voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor wijzigingen in dit materiaal aan te brengen.*

*Alle rechten voorbehouden*