

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

AG

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 april 2022

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ hadden kennisgenomen van de brief van 26 januari 2022 waarin er vragen van de leden van de fracties van GroenLinks en de PVV beantwoord werden over de Verzamelbrief luchtvaart.² De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdD** wensten de regering naar aanleiding hiervan gezamenlijk een aantal vervolgvragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 1 maart 2022 een brief gestuurd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister heeft op 1 april 2022 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde nader schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Fiers (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*).

² Kamerstukken I 2021/22, 31 936, AD.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 1 maart 2022

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 26 januari 2022 waarin u vragen van de leden van de fracties van GroenLinks en de PVV beantwoordt over de Verzamelbrief luchtvaart.³ De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdD** wensen de regering naar aanleiding hiervan gezamenlijk de volgende vragen te stellen.

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD hebben helaas moeten constateren dat nog niet alle vragen beantwoord zijn. Gelet hierop hebben deze leden de volgende vragen dan wel vervolgvragen.

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD wijzen erop dat bij vraag 1 niet is verzocht om een toelichting van de regering te krijgen op de stand van zaken, maar dat de regering is verzocht om te reflecteren op de langdurige periode van onzekerheid voor de omwonenden van Schiphol en de natuur. De kern van de vraag die deze leden willen stellen, is welke tijdsduur de regering nog acceptabel acht voor het scheppen van helderheid over de geluidsnormen van Schiphol en welke tijdsduur zij dus acceptabel acht voor het scheppen van rechtszekerheid aan zowel Schiphol als de omwonenden. Deze leden ontvangen van de regering graag een concrete termijn die de regering in algemeen en in juridische zin maximaal wenselijk acht om een niet vergunde (en dus niet legale) situatie te gedogen dan wel te legaliseren.

In het geval het vergunnen van de gewenste situatie complex is en nog jaren onzeker zal zijn, wordt de regering in de tussentijd verzocht om helderheid te scheppen door de huidige juridische grenzen als uitgangspunt te nemen en te vergunnen. Waarom wordt hier door de regering niet voor gekozen? Welke afweging tussen verschillende belangen is daarbij door de regering gemaakt? Graag ontvangen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD hierop een reactie van de regering.

De fractieleden van GroenLinks en de PvdD constateren dat vraag 4 door de regering niet is beantwoord. Deze leden ontvangen graag alsnog een reflectie van de regering op de onzekere situatie voor omwonenden van Schiphol en de consequenties van deze onzekere situatie voor het aanzien van het rechtsbeginsel rechtsgelijkheid. Immers, door het laten opereren van Schiphol zonder natuurvergunning – terwijl andere bedrijven in Nederland wel geacht worden eerst een natuurvergunning te krijgen voordat ze activiteiten mogen ondernemen – creëert de overheid bewust het beeld dat sommige bedrijven meer mogen dan anderen. Ook ontvangen deze leden graag alsnog een reactie van de regering op de vraag of een dergelijk uitzonderingsbeleid in de provincie Noord-Holland niet extra gevoelig ligt en daarom voorkomen moet worden.

Ook vraag 5 is door de regering niet beantwoord, zo merken de fractieleden van GroenLinks en de PvdD op. Heeft de regering aan Schiphol gecommuniceerd dat zij zonder natuurvergunning niet meer dan het rechtmatige aantal vluchten kan uitvoeren, zijnde het aantal dat gerealiseerd werd vóór de verplichting van een natuurvergunning werd

³ *Kamerstukken I 2021/22, 31 936, AD.*

ingesteld? Kan de regering aangeven hoeveel vluchten dat zijn? Zo ja, op welke wijze en op welk moment? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7 is tevens niet beantwoord door de regering, zo constateren de fractieleden van GroenLinks en de PvdD. Deze leden vragen de regering dan ook (nogmaals) of er overleg wordt gevoerd over Lelystad Airport waarbij Lelystad Airport zelf niet betrokken is? Zo ja, hoe luidt het oordeel van de regering over dit overleg. Deze leden verzoeken de regering deze vraag te beantwoorden in het licht van hetgeen bij vraag 6 is gesteld, maar verzoeken de regering daarnaast de vraag in bredere zin te beantwoorden.

Deze leden wijzen erop dat vraag 8 niet alleen ziet op besluiten rondom Lelystad Airport maar op activiteiten in brede zin. Lag alle besluitvorming stil?

Onder verwijzing naar vraag 9 constateren de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD dat de regering verwijst naar de nieuwe afkapregels van stikstofberekeningen. In de Eerste Kamer loopt thans nog een vragenronde over de rechtsgeldigheid van deze afkap op basis van een inhoudelijk arbitraire afstandsregel.⁴ De fractieleden van GroenLinks en de PvdD hebben ernstige twijfels over de rechtsgeldigheid hiervan juist omdat de inhoudelijke onderbouwing ontbreekt (waarom is gekozen voor 25 kilometer) en omdat het maatregelenpakket voor de stikstofdeken nu al niet voldoet om de stikstofdeposities te beperken tot onder de doelstellingen. Dit tekort neemt verder toe wanneer de uitstoot van Schiphol (en andere grote industriële vervuilers) buiten de 25 kilometerzone ook meegenomen moet worden in de maatregelen ter vermindering van de stikstofdeken.

Wat is de onderbouwing van de regering dat zij de uitstoot van Schiphol buiten de 25 kilometerzone teniet doet voordat zij een besluit over Schiphol neemt? Hoe voorkomt de regering dat de 25 kilometerregel een nieuw «PAS-oordeel» van de Raad van State zal krijgen omdat het maatregelenpakket ter vermindering van de stikstofdeken tekortschiet en onvoldoende samenhang in tijd heeft met de oorspronkelijke vervuiling?

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD merken op dat vraag 10 door de regering niet is beantwoord en herhalen hierbij deze vraag. Is de regering bereid om de «groslijst van potentiële acties» openbaar te maken? Zo nee, waarom niet? Kan de regering dit onderbouwen vanuit de nieuwe wijze waarop de regering om wil gaan met verzoeken omtrent het openbaar maken van stukken?

Naar aanleiding van de beantwoording van vraag 13 stellen deze leden de regering de volgende vraag. Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks en de PvdD eens dat de samenstelling van de Omgevingsraad Schiphol geen recht doet aan een gelijkwaardige positionering van omwonenden ten opzichte van de bedrijven in de omgeving van Schiphol? Immers, de luchtvaartsector in algemene zin heeft goede contacten met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat buiten de Omgevingsraad Schiphol om, naast alle een-op-een contacten die op bestuurlijk niveau tussen Schiphol, de KLM en de regering bestaan. Hoe zou de regering een gelijkwaardige inbreng van omwonenden en natuurorganisaties, partijen met een bijzonder belang in de besluitvorming, beter kunnen waarborgen?

⁴ Kamerstukken I 2021/22, 35 334/33 576/35 600, AO.

Onder verwijzing naar vraag 14 ontvangen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD van de regering graag de berekeningen van de benodigde stikstofruimte voor Schiphol in het Aeriusmodel dat gold tot december 2021 en, ter vergelijking, de berekening die van het huidige model uitgaat, dus met afkap op 25 kilometer. Dit zodat deze leden inzicht kunnen krijgen in de gevolgen van het gebruik van de 25 kilometer afkapregel op de besluitvorming rond Schiphol ten opzichte van het vorige model. Hoeveel Mol/hct zal een natuurvergunning voor Schiphol met 25 kilometer afkap aan de zogenaamde stikstofdeken toevoegen? Welke maatregelen wil de regering hier tegenover zetten?

Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks en de PvdD eens dat met het instellen van een 25 kilometer afkap de kosten voor vervuiling van Schiphol buiten deze zone op kosten van de Nederlandse belastingbetaler, en in het bijzonder op die van de veeteeltbedrijven in Nederland, worden verhaald? Welke onderbouwing heeft de regering hiervoor? Waarom is dat een redelijke verdeling van kosten? Naar aanleiding van vraag 16 verzoeken deze leden de regering om bovenstaande informatie ook voor de andere luchthavens aan te leveren.

Onder verwijzing naar de beantwoording van vraag 15 verzoeken de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD de regering om te onderbouwen waarom de alternatieven alleen vertrouwelijk gedeeld kunnen worden met het parlement. Kan het kabinet hierop tevens reflecteren in het licht van de wens van het kabinet-Rutte IV om meer openheid te betrachten?

Bij de beantwoording van vraag 19 refereert de regering aan de breed – samengestelde Duurzame Luchtvaarttafel. Kan de regering aangeven waarom er geen natuur- en milieuorganisaties deelnemen aan deze tafel? Kan het zijn dat deze organisaties niet deelnemen vanwege hun twijfels over de duurzaamheid en haalbaarheid van de plannen van deze tafel? Zo ja, geeft deze stellingname wellicht reden om de positie van de regering aangaande de haalbaarheid nog eens tegen het licht te houden?

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD constateren dat de reactie van de regering op vraag 21, de vraag helaas niet beantwoordt. Deze leden vragen de regering opnieuw of er op dit moment stikstofruimte is gereserveerd voor uitbreiding van Lelystad Airport. Graag ontvangen deze leden een ja of nee antwoord van de regering.

Zal de regering, wanneer de berekeningen van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) blijken te kloppen, de PAS-melding van Lelystad als legitiem beoordelen ondanks dat er bij de aanvraag vier maal zoveel stikstofuitstoot blijkt plaats te vinden als volgens de regeling mogelijk was om in aanmerking van de Beleidsregel tegemoetkoming kosten PAS-melders te komen? Zo nee, welke criteria en welke grens voor afwijking hanteert de regering dan wel om de omschrijving «ingevuld naar eer en geweten» in te vullen? En hoe wordt deze onderbouwd vanuit het beginsel van rechtsgelijkheid?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **binnen vier weken** na dagtekening van deze brief.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
H.J. Meijer

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2022

Hierbij treft u de beantwoording van nadere vragen die op 1 maart 2022 door de fractieleden van GroenLinks en PvdD zijn gesteld aanleiding van de beantwoording van vragen die ik u op 26 januari 2022 heb toegezonden over de Verzamelbrief Luchtvaart van 3 november 2021.⁵

Vraag:

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD vragen welke tijdsduur de regering acceptabel acht voor het scheppen van helderheid over de geluidsnormen van Schiphol.

Antwoord:

Zoals ik ook in mijn eerste beantwoording heb aangegeven hecht ik eraan om voortgang te maken met de vaststelling van het Luchthavenverkeersluit (LVB) Schiphol, omdat dit rechtszekerheid biedt voor omwonenden van de luchthaven en voor Schiphol zelf. Voordat dit LVB kan worden vastgesteld is duidelijkheid van belang over de beoordeling van de effecten op natuur en over de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de natuurvergunning aan Schiphol verleend kan worden. Gegeven de complexiteit van deze procedure kost dit helaas de nodige tijd. Het is belangrijk dat deze procedure zo snel als mogelijk doorlopen wordt zodat het LVB zo snel als mogelijk kan worden vastgesteld maar ook dat dit zorgvuldig gebeurt. Hieronder wordt nader ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot de natuurvergunning.

Vraag:

De leden vragen de regering waarom zij er niet voor kiest de huidige juridische grenzen als uitgangspunt te nemen en te vergunnen. Welke afweging tussen verschillende belangen is daarbij door de regering gemaakt? Graag ontvangen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD hierop een reactie van de regering.

Antwoord:

In de brief van 10 december 2021 is de Tweede Kamer over die afweging geïnformeerd met de toelichting dat het belangrijk is het anticiperend handhaven zo snel mogelijk te beëindigen door het LVB zo spoedig mogelijk te verankeren⁶. Met het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) wordt immers het vliegverkeer afgehandeld op een manier die per saldo tot de minste geluidshinder voor de omgeving leidt (preferentieel baangebruik), in tegenstelling tot het oude stelsel. In de brief van 25 februari 2022 over de programmatische aanpak Schiphol heeft het kabinet de Kamer vervolgens geïnformeerd zich te realiseren dat het nodig is om de geluidshinder rondom de nationale luchthaven terug te dringen⁷. Verankering van het NNHS creëert (recht)zekerheid voor belanghebbenden en sluit aan op afspraken die al jaren geleden zijn gemaakt. Voordat echter een LVB met het NNHS kan worden vastgesteld

⁵ Kamerstukken I 2021/22, 31 936, AD.

⁶ Kst. 29 665, nr. 418.

⁷ Kst. 29 665, nr. 422.

en het anticiperend handhaven kan wordt beëindigd, is eerst duidelijkheid van belang over de natuurvergunning voor de huidige situatie op Schiphol.

Vraag:

De fractieleden van GroenLinks en de PvdD ontvangen graag een reflectie van de regering op de onzekere situatie voor omwonenden van Schiphol en de consequenties van deze onzekere situatie voor het aanzien van het rechtsbeginsel rechtsgelijkheid. Ook ontvangen deze leden graag alsnog een reactie van de regering op de vraag of een dergelijk uitzonderingsbeleid in de provincie Noord-Holland niet extra gevoelig ligt en daarom voorkomen moet worden.

Antwoord:

Door de vernietiging van het PAS in 2019 door de rechter is komen vast te staan dat het PAS niet als basis voor toestemmingverlening voor activiteiten van ondernemingen mag worden gebruikt. Voor Schiphol was in het PAS aparte stikstofruimte gereserveerd. Voor al deze ondernemingen geldt dat zijn nu op een andere wijze toestemming moeten krijgen voor hun activiteiten en daarom heeft Schiphol een aanvraag voor een natuurvergunning ingediend. Derhalve is er geen uitzonderingspositie voor Schiphol.

Op 18 februari 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over onder meer de ontwikkelingen rondom het anticiperend handhaven op Schiphol, de vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en de aanpak voor geluid⁸. Korthedshalve verwijs ik naar deze brief. Daarin is een reflectie gegeven op de evenwichtige afweging die het kabinet wil maken tussen verschillende publieke belangen. Daarnaast moet Schiphol beschikken over een natuurvergunning. Zoals beschreven in de genoemde brief van 18 februari jl., is de inzet erop gericht om zo spoedig mogelijk te komen tot oplossingen voor de huidige situatie.

Vraag:

De fractieleden van GroenLinks en de PvdD vragen of de regering aan Schiphol gecommuniceerd heeft dat zij zonder natuurvergunning niet meer dan het rechtmatige aantal vluchten kan uitvoeren, zijnde het aantal dat gerealiseerd werd vóór de verplichting van een natuurvergunning werd ingesteld? Zij vragen of de regering kan aangeven hoeveel vluchten dat zijn? Zo ja, op welke wijze en op welk moment? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Op 23 februari heb ik uw Kamer geïnformeerd dat Schiphol door de Minister voor Natuur en Stikstof en mijzelf in kennis is gesteld over de uitgangspunten die bij de besluitvorming ten aanzien van de referentiesituatie en de daarin te betrekken vlootsamenstelling zullen worden gehanteerd⁹. Schiphol is verzocht de aanvraag voor een natuurvergunning en de bijbehorende passende beoordeling, die ook onderdeel uitmaakt van het milieueffectrapport «Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol» aan te vullen. Naar verwachting zal Schiphol enkele maanden bezig zijn om deze informatie te verstrekken. In de genoemde brieven van 18 en 23 februari jl. is aangegeven hoe en wanneer ik de Kamer daarover nader zal informeren.

⁸ Kst. 29 665, nr. 420.

⁹ Kst. 31 936, AF.

Vraag:

De fractieleden van GroenLinks en de PvdD vragen de regering opnieuw of er overleg wordt gevoerd over Lelystad Airport waarbij Lelystad Airport zelf niet betrokken is? Zo ja, hoe luidt het oordeel van de regering over dit overleg. Deze leden verzoeken de regering deze vraag te beantwoorden in het licht van hetgeen bij de eerdere beantwoording op vraag 6 is gesteld, maar verzoeken de regering daarnaast de vraag in bredere zin te beantwoorden.

Antwoord:

In antwoord op desbetreffende vraag 6 is aangegeven dat de overleggen waarop in de verzamelbrief wordt gedoeld, inhoudelijke overleggen zijn geweest over de mogelijkheden voor versterking van de samenwerking tussen luchthavens op de verschillende publieke belangen uit de Luchtvaartnota. Bij deze overleggen, die in samenwerking met het bestuur van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens zijn georganiseerd, waren vertegenwoordigers van de luchthavens aanwezig waar op dit moment groot handelsverkeer wordt afgehandeld. Lelystad Airport heeft hieraan niet deelgenomen. Als onderdeel van reguliere ambtelijke werkzaamheden wordt (ook) overleg gevoerd over Lelystad Airport zonder aanwezigheid van de luchthaven. Dit is onderdeel van de reguliere taak om tot uitvoering te komen van het voorgenomen beleid.

Vraag:

Deze leden wijzen erop dat de eerdere vraag over Lelystad Airport niet alleen ziet op besluiten rondom Lelystad Airport maar op activiteiten in brede zin. Lag alle besluitvorming stil?

Antwoord:

Zoals aangegeven in het eerdere antwoord was het dossier Lelystad Airport door de Tweede Kamer controversieel verklaard. Derhalve zijn door het demissionaire kabinet geen besluiten meer genomen en was er geen informatie over Lelystad Airport voor de betreffende verzamelbrief.

Vraag:

De fractieleden van GroenLinks en de PvdD vragen naar de onderbouwing van de regering dat zij de uitstoot van Schiphol buiten de 25 kilometerzone teniet doet voordat zij een besluit over Schiphol neemt? Hoe voorkomt de regering dat de 25 kilometerregel een nieuw «PAS-oordeel» van de Raad van State zal krijgen omdat het maatregelenpakket ter vermindering van de stikstofdeken tekort schiet en onvoldoende samenhang in tijd heeft met de oorspronkelijke vervuiling?

Antwoord:

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vraag 10 en 11 in de «Beantwoording nadere vragen naar aanleiding van een aantal brieven aangaande stikstof beleid» van 15 februari 2022 door de Minister voor Natuur en Stikstof.¹⁰ Dit antwoord luidde: De maximale rekenafstand van 25 kilometer voor projectspecifieke berekeningen in het kader van de toestemmingverlening betekent dat de depositiebijdragen van een nieuwe activiteit of aanpassing van een bestaande activiteit binnen 25 kilometer direct worden betrokken in de

¹⁰ 166410.04U.

toestemmingverlening van de Wet natuurbescherming (voortoets en passende beoordeling).

Met de keuze voor de maximale rekenafstand van 25 kilometer voor alle bronnen is vanuit technisch modelmatige overwegingen een balans gevonden tussen de volledigheid en de precisie van de berekende stikstofdepositie die wordt betrokken in een passende beoordeling en is ook de gelijke behandeling van verschillende typen emissiebronnen geborgd. De depositiebijdrage per hectare van een individueel project buiten 25 kilometer is relatief klein. Het toerekenen van dusdanig kleine depositieveranderingen op een dergelijke afstand aan een individueel project is om technisch modelmatige redenen bezwaarlijk.

Voor veel projecten met stikstofemissies, groot en klein, betekent de maximale rekenafstand van 25 kilometer een beperking van de onderzoekslast. Voor projecten met een verkeersaantrekkende werking, zoals grote woningbouwprojecten en rijks- en provinciale infrastructuurprojecten, leidt een maximale rekenafstand van 25 kilometer tot een grotere onderzoekslast. Ook bij een maximale rekenafstand van 25 kilometer zal een initiatiefnemer veelal emissie reducerende mitigerende maatregelen moeten treffen voor de depositie die zijn project veroorzaakt op Natura 2000-gebieden binnen die 25 kilometer. Bij relatief grotere projecten zullen in beginsel meer mitigerende maatregelen vereist zijn. Deze mitigerende maatregelen hebben ook een effect buiten die afstandsgrens. Het is evenwel niet uitgesloten dat het individuele project buiten 25 kilometer leidt tot een geringe bijdrage op een reeds overbelast habitatype. Die bestaande overbelasting is het gevolg van de som van veel verschillende activiteiten (bronnen) waardoor de totale (achtergrond)depositie de kritische depositiewaarde overstijgt. Voorkomen moet worden dat het totaal aan (achtergrond)deposities leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. De overheid is hiervoor verantwoordelijk en moet de maatregelen treffen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen (artikel 6, eerste lid, Habitatrichtlijn) en passende maatregelen (preventief) ter voorkoming van verslechtering van de kwaliteit van habitat typen en leefgebieden van soorten (artikel 6, tweede lid, Habitatrichtlijn).

De maximale rekenafstand van 25 kilometer heeft geen consequenties voor de totale deposities op basis waarvan het huidige pakket aan passende maatregelen is bepaald. Bij het vaststellen van de totale deposities is rekening gehouden met te verwachten nieuwe activiteiten: het totale effect van te verwachten toekomstige activiteiten (projecten) zijn verdisconteerd in de emissieramingen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) die gebruikt zijn voor berekening van de totale deposities. Het PBL heeft in de emissieramingen de meest plausibel geachte ontwikkeling van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen opgenomen gegeven de veronderstelde economische groei, de prijzen en het meegenomen beleid. In de ramingen zijn ook de verwachte economische en maatschappelijke activiteiten meegenomen, inclusief activiteiten (projecten) waarover nog een toestemmingsbesluit moet worden genomen. In de emissieramingen van PBL is geen rekening gehouden met een afname van de totale emissies als gevolg van projectspecifieke emissie-reducerende mitigerende maatregelen. Hoewel de emissieramingen een plausibele inschatting beogen te geven van de ontwikkeling, zijn daar onzekerheden aan verbonden. Dat is inherent aan prognoses en modelberekeningen voor toekomstige situaties. Daarom acht het kabinet het noodzakelijk om op korte termijn extra passende maatregelen te treffen in de vorm van extra bronmaatregelen, als extra waarborg om te voorkomen dat het totaal aan deposities, inclusief de projectbijdragen buiten de maximale rekenafstand, leidt tot (lokale) verslechtering van beschermde natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. De extra passende maatregelen waarvoor 150 miljoen euro is gereserveerd vormen een

versterking van het pakket aan passende maatregelen die rijk en provincies al nemen.

Vraag:

Ten aanzien van de regionale luchthavens vragen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD of de regering bereid is om de «groslijst van potentiële acties» openbaar te maken? Zo nee, waarom niet? Kan de regering dit onderbouwen vanuit de nieuwe wijze waarop de regering om wil gaan met verzoeken omtrent het openbaar maken van stukken?

Antwoord:

De reden waarom de groslijst met mogelijke samenwerkingsacties niet gereed was om aan uw Kamer toe te zenden ligt in het feit dat het om een eerste proeve gaat van mogelijke acties, zoals dat door en voor de leden van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) is opgesteld en waar het aan de NVL is om hierin een keuze te maken. De inzet vanuit het ministerie in de overleggen met de NVL is om aan te dringen op intensievere samenwerking op de publieke belangen en van daaruit te bezien waar het Rijk kan faciliteren en ondersteunen. Ten behoeve van het Commissiedebat over regionale luchthavens dat 1 juni a.s. zal plaatsvinden zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten van dit proces en van het overleg met de NVL.

Vraag:

Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks en de PvdD eens dat de samenstelling van de Omgevingsraad Schiphol geen recht doet aan een gelijkwaardige positionering van omwonenden ten opzichte van de bedrijven in de omgeving van Schiphol? Verder vragen zij hoe de regering een gelijkwaardige inbreng van omwonenden en natuurorganisaties, partijen met een bijzonder belang in de besluitvorming, beter zou kunnen waarborgen?

Antwoord:

De samenstelling van de huidige Omgevingsraad Schiphol (ORS) is dusdanig dat omwonenden van Schiphol een positie hebben gelijkwaardig aan de bedrijven in het ORS overleg (het Regioforum). De bedrijven zijn vertegenwoordigd door de VNO-NCW, luchthaven Schiphol en KLM met elk 1 zetel. De LVNL is ook lid van de ORS. De bewoners hebben 10 zetels, 2 clustervertegenwoordigers per baan. De beslissingsbevoegdheid over nationale thema's ligt bij het bevoegd gezag, in dit geval het Ministerie van IenW. Afstemmen met bewoners gebeurt via het overleg in de ORS; zodra de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) is opgericht (besluitvorming verwacht medio 2022) wordt het overleg daar voortgezet. Het ontwerpen van de MRS is op dit moment in volle gang. Daarbij horen het ontwikkelen van principes en een concrete agenda op basis waarvan straks, na besluitvorming over de MRS, helder is op welke wijze en met welke invloed de MRS en haar leden participeren.

Vraag:

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD ontvangen van de regering graag de berekeningen van de benodigde stikstofruimte voor Schiphol in het Aeriusmodel dat gold tot december 2021 en, ter vergelijking, de berekening die van het huidige model uitgaat. Hoeveel Mol/hct zal een natuurvergunning voor Schiphol met 25 kilometer afkap aan de

zogenaamde stikstofdeken toevoegen? Welke maatregelen wil de regering hier tegenover zetten?

Antwoord:

Het is aan de initiatiefnemer van een activiteit om de depositiebijdrage van deze activiteit te berekenen en zo nodig mitigerende maatregelen te treffen en aan het bevoegd gezag om deze berekening en mitigerende maatregelen te toetsen aan de vereisten van de Wet natuurbescherming. Zoals u is bericht in de brief van 23 februari 2022 zal uw Kamer worden geïnformeerd over de aanvulling op de passende beoordeling zodra deze beschikbaar zijn¹¹.

De maximale rekenafstand geldt tevens voor het betrekken van de depositiereductie van mitigerende maatregelen in een passende beoordeling. Mitigerende maatregelen zullen ook een effect hebben op de stikstofdeken buiten de 25 kilometer. Voor projecten waarvoor geldt dat rekening moet worden gehouden met de verkeersaantrekkende werking, zal in een groter gebied dan voorheen het effect gemitigeerd moeten worden. Het vorige kabinet heeft 150 miljoen euro gereserveerd om extra passende maatregelen te treffen als extra waarborg om (lokale) verslechtering van natuurwaarden te voorkomen. Dit aanvullend pakket bronmaatregelen is niet bedoeld om projectbijdragen buiten 25 km te mitigeren, maar vormt een versterking van het pakket aan passende maatregelen die rijk en provincies nemen en dient als extra waarborg om te voorkomen dat het totaal aan (achtergrond)deposities, inclusief de projectbijdragen buiten de maximale rekenafstand, leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. In de beantwoording op de volgende vraag is de aanpak beschreven om te voorkomen dat de totale (achtergrond)depositie, inclusief projectbijdragen buiten de maximale rekenafstand, leidt tot (lokale) verslechtering van beschermde natuurwaarden in Natura 2000-gebieden.

Vraag:

Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks en de PvdD eens dat met het instellen van een 25 kilometer afkap de kosten voor vervuiling van Schiphol buiten deze zone op kosten van de Nederlandse belastingbetaler, en in het bijzonder op die van de veeteeltbedrijven in Nederland, worden verhaald? Welke onderbouwing heeft de regering hiervoor? Waarom is dat een redelijke verdeling van kosten? De fractieleden van GroenLinks en de PvdD verzoeken de regering om bovenstaande informatie ook voor de andere luchthavens aan te leveren.

Antwoord:

De maximale rekenafstand van 25 kilometer is gebaseerd op technisch-modelmatige overwegingen zoals verwoord in de TK brief van 9 juli 2021. Dit geldt voor de stikstofdepositie van alle projecten uit alle sectoren (agrarische sector, sector mobiliteit, sector industrie, etc.). Daarnaast wil ik benadrukken dat bijdragen op grotere afstand daarmee niet buiten beeld zijn. In de jaarlijkse monitoring van de totale stikstofdepositie worden alle emissiebronnen landsdekkend doorgerekend. Deze totale stikstofdepositie vormt de basis voor het huidige pakket aan (bron)maatregelen in het kader van de structurele aanpak stikstof. Alle sectoren dienen op evenwichtige wijze een bijdrage te leveren aan de oplossing van de stikstofproblematiek. Daarnaast onderzoekt het kabinet de mogelijkheid om in de individuele vergunningverlening een bijdrage te vragen als passende maatregel voor effecten voor extra emissiereductie.

¹¹ Kst. 31 936, AF.

Voor andere luchthavens geldt, evenals voor nieuwe activiteiten op Schiphol, dat AERIUS-berekeningen moeten worden gemaakt op basis van AERIUS Calculator 2021. Zodra informatie over de stikstofdepositie van andere luchthavens beschikbaar komt, zal de Kamer hierover geïnformeerd worden.

Vraag:

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD verzoeken de regering om te onderbouwen waarom de alternatieven alleen vertrouwelijk gedeeld kunnen worden met het parlement. Kan het kabinet hierop tevens reflecteren in het licht van de wens van het kabinet-Rutte IV om meer openheid te betrachten?

Antwoord:

Zoals aangegeven voert het kabinet zelf geen berekeningen uit van de benodigde stikstofruimte voor Schiphol op basis van AERIUS Calculator 2021, die sinds 13 januari 2022 is voorgeschreven en waarin de maximale rekenafstand van 25 km is verwerkt. Dit is aan de initiatiefnemer. Aan de hand van de uitkomst van deze berekeningen is het aan de initiatiefnemer om tot een aanvulling op de passende beoordeling te komen. Zodra ik over een aanvulling op de passende beoordeling beschik, zal ik uw Kamer hierover informeren.

Over het kunnen voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming, is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken in een (deels vertrouwelijke) technische briefing. In de brief aan de Tweede Kamer van 23 februari jl. is aangegeven dat ik Royal HaskoningDHV verzocht heb in het lopende onderzoek mogelijke maatregelen in beeld te brengen die getroffen kunnen worden. Zodra dit onderzoek gereed is, zal de Kamer hierover geïnformeerd worden.

Vraag:

In de beantwoording refereert de regering aan de breed samengestelde Duurzame Luchtvaarttafel. Kan de regering aangeven waarom er geen natuur- en milieuorganisaties deelnemen aan deze tafel? Kan het zijn dat deze organisaties niet deelnemen vanwege hun twijfels over de duurzaamheid en haalbaarheid van de plannen van deze tafel? Zo ja, geeft deze stellingname wellicht reden om de positie van de regering aangaande de haalbaarheid nog eens tegen het licht te houden?

Antwoord:

Namens de natuur- en milieuorganisaties nam oorspronkelijk stichting Natuur & Milieu deel aan de Duurzame Luchtvaarttafel (DLT). Zij hebben zich echter teruggetrokken bij de vaststelling van het ontwerpakkoord in februari 2019 omdat zij onder meer vonden dat de afspraken niet ver genoeg gingen. Hierover, en over de redenen van stichting Natuur & Milieu, is de Tweede Kamer geïnformeerd met de brief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585). Het contact met stichting Natuur & Milieu is bilateraal gecontinueerd. Zij blijven wat mij betreft welkom om terug te keren aan de DLT om met alle partijen uitvoering te geven aan de gemaakte afspraken. Ik zal verder de voorzitter van de DLT vragen om te bezien hoe natuur- en milieuorganisaties beter betrokken kunnen worden bij de technische werkgroepen die onderdeel uitmaken van de DLT. Momenteel vindt de effectenstudie plaats naar het CO₂-plafond, waarmee het kabinet beoogt de gestelde doelen te borgen. Uit die studie zal nader inzicht ontstaan over de mate waarin de doelstellingen knellen.

Vraag:

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD vragen de regering of er op dit moment stikstofruimte is gereserveerd voor uitbreiding van Lelystad Airport. Graag ontvangen deze leden een ja of nee antwoord van de regering.

Antwoord:

Nee. De Minister voor Natuur en Stikstof heeft de Tweede Kamer in haar brief op 7 maart 2022 (*Kamerstuk 35 334, nr. 174*) laten weten dat de melding voor Lelystad Airport niet gelegaliseerd wordt. Er zal derhalve van deze stikstofruimte geen ruimte worden gereserveerd voor de legalisering van de melding van Lelystad Airport.

Vraag:

Ten slotte vragen de fractieleden of de regering de PAS-melding van Lelystad als legitiem zal beoordelen, indien de berekeningen van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) blijken te kloppen, ondanks dat er bij de aanvraag vier maal zoveel stikstofuitstoot blijkt plaats te vinden als volgens de regeling mogelijk was om in aanmerking van de Beleidsregel tegemoetkoming kosten PAS-melders te komen? Zo nee, welke criteria en welke grens voor afwijking hanteert de regering om de omschrijving «ingevuld naar eer en geweten» in te vullen? En hoe wordt deze onderbouwd vanuit het beginsel van rechtsgelijkheid?

Antwoord:

Ten aanzien van de PAS-melding wordt verwezen naar de genoemde brief van de Minister voor Natuur en Stikstof aan de Tweede Kamer van 7 maart 2022. Daarin wordt toegelicht dat de melding negatief is geverifieerd.

De beleidsregel van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 29 oktober 2021 (Beleidsregel tegemoetkoming kosten PAS-melders)¹² regelt de mogelijkheid voor een tegemoetkoming in de kosten voor het aanleveren van gegevens door PAS-melders. Deze beleidsregel toetst aan twee criteria: er moet tijdens het PAS een melding zijn ingediend en de PAS-melding moet ter verificatie zijn ingediend bij het bevoegd gezag. Voor het uitkeren van de tegemoetkoming speelt de uitkomst van de verificatie geen rol.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

¹² Beleidsregel van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 29 oktober 2021 Stcrt. 2021, nr. 45408.