

Vergaderjaar 2020–2021

35 600

Wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (stikstofreductie en natuurverbetering)

35 334

Problematiek rondom stikstof en PFAS

AD¹

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 13 september 2021

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit² hebben kennisgenomen de brief³ van 9 juli 2021 inzake Regeling nieuwe versie AERIUS Calculator en wijziging stikstofregistratiesysteem en de brief⁴ van 9 juli 2021 over vervolgacties naar aanleiding van het eindrapport Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof.

De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **Partij voor de Dieren** hebben naar aanleiding hiervan een aantal gezamenlijke vragen en opmerkingen, waarbij de leden van de fractie van de **PvdA** zich aansluiten. Daarnaast hebben de leden van de **PvdA**-fractie nog een separate vraag.

Deze vragen en opmerkingen zijn op 23 juli 2021 per brief aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gestuurd.

De Minister heeft op 10 september 2021 gereageerd.

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

De griffier van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
De Boer

¹ De letters AD hebben alleen betrekking op 35.600

² Samenstelling:

Koffeman (PvdD), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Strien (PVV), Gerkens (SP), Atsma (CDA) (*ondervoorzitter*), N.J.J. van Kesteren (CDA), Pijlman (D66), Schalk (SGP), Klip-Martin (VVD), Van Rooijen (50PLUS), Van Ballekom (VVD), De Blécourt-Wouterse (VVD), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Van Gorp (GL), Huizinga-Heringa (CU), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga) (*voorzitter*), Meijer (VVD), Otten (Fractie-Otten), Prins (CDA), Vendrik (GL), Van der Voort (D66), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA)

³ *Kamerstukken I*, 2020–2021, 35 600 / 35 334, AC.

⁴ *Kamerstukken I*, 2020–2021, 35 334, AG.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT / LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT

Aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Den Haag, 23 juli 2021

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen uw brief⁵ van 9 juli 2021 inzake Regeling nieuwe versie AERIUS Calculator en wijziging stikstofregistratiesysteem en uw brief⁶ van 9 juli 2021 over vervolgacties naar aanleiding van het eindrapport Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **Partij voor de Dieren** hebben naar aanleiding hiervan behoorlijke zorgen over de wijze waarop voortgang op het stikstofdossier plaatsvindt en hebben gezamenlijk een aantal vragen en opmerkingen. De leden van de fractie van de **PvdA** sluiten zich graag aan bij de vragen van de fractieleden van GroenLinks en de Partij voor de Dieren. Daarnaast hebben de leden van de **PvdA**-fractie nog een vraag over de bouwopgave.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren

In uw brief van 9 juli jl. waarin de 25 kilometer-grens wordt aangekondigd schrijft u onder meer:

«De projectendecken van depositiebijdragen van deze activiteiten buiten 25 kilometer zal in ecologische zin mogelijk een significante bijdrage kunnen leveren aan de bestaande effecten op de natuur door stikstofdepositie en is onderdeel van de totale deposities, waarvoor de overheid verantwoordelijk is om maatregelen te treffen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen (art 6, eerste lid, Habitatrichtlijn) en passende maatregelen (preventief) ter voorkoming van verslechtering van de kwaliteit van habitattypen en leefgebieden van soorten (artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn).»⁷

De leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren constateren dat u daarmee erkent dat significante effecten buiten die 25 kilometer-zone niet uitgesloten zijn. En daarmee lijkt dit beleid dus rechtstreeks in strijd met het aloude «Kokkelvisserij arrest» van het Hof van Justitie van de EU (HvJ-EU) van 7 september 2004 en de daaropvolgende uitspraak van de Raad van State van 22 december 2004⁸ waarin is uitgemaakt dat zodra significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, er een passende beoordeling in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn moet worden gemaakt. En dat daarnaast de lidstaten op grond van artikel 6, tweede lid, een algemene beschermingsverplichting oplegt om verslechtingen en verstoringen te voorkomen. In de uitspraken van het HvJ-EU van 7 november 2018⁹ en van de Raad van State van 29 mei 2019¹⁰ (de zogenaamde PAS uitspraken) hebben het EU-Hof en Raad van State nog eens bevestigd dat op basis van een grondige en volledige toetsing van de wetenschappelijke deugdelijkheid van de passende beoordeling moet kunnen worden gegarandeerd dat er

⁵ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 600 / 35 334, AC.

⁶ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 334, AG.

⁷ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 334, AG, blz. 6.

⁸ ECLI:NL:RVS:2004:AR8011

⁹ ECLI:EU:C:2018:882

¹⁰ ECLI:NL:RVS:2019:1603

wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat het betrokken project schadelijke gevolgen kan hebben voor de natuurlijk kenmerken van het Natura 2000-gebied.

De vervolgacties naar aanleiding van het adviescollege «Meten en berekenen stikstof» (kortweg commissie Hordijk) zien deze leden ook in het licht van de uitspraak¹¹ van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) in de zaak ViA15 van 20 januari 2021, waarin u wordt opgeroepen om uitleg te geven in hoeverre het verantwoord is om een afkap op 5 kilometer voor het wegverkeer te hanteren. Uw antwoord lijkt te zijn geworden dat voor alle sectoren een afkap op 25 kilometer plaatsvindt. Impliciet begrijpen deze leden uit deze wijziging dat u achteraf een afkap op 5 kilometer niet verantwoord vindt en dat bovendien het ook niet redelijk is om voor een specifieke voor het wegverkeer een afwijkende afkap te hanteren. Kunt u bevestigen of deze leden dit correct zien?

De leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren zien echter ook problemen met een afkap op 25 kilometer. Reden is dat zij zich afvragen hoe met het gebruik van een afkap een volledig depositiebeeld kan worden gemaakt. Kunt u hier een toelichting op geven? Kunt u aangeven hoe u in dit geval tot een volledige projectbeoordeling kunt komen? In beginsel geldt dit probleem volgens deze leden voor elke vorm van afkap, ongeacht vorm. Kunt u daarom gedetailleerd aangeven hoe u bij beoordeling van de impact van projecten met een afkap tot een volledig beeld denkt te komen? Ter volledigheid wijzen zij u erop dat «Mobilisation for the Environment» (MOB) in eerdere bezwaarprocedures reeds naar voren heeft gebracht dat een 60x60 kilometer onderzoeksgebied voor Schiphol feitelijk te klein is, omdat emissies ook beneden de 3.000ft hoogte in een groter gebied plaatsvinden. Nu lijkt u erop aan te sturen een aanzienlijk kleiner gebied te gebruiken en op 25 kilometer af te kappen. Wat maakt dat u wederom het aanzienlijke risico neemt om bij de rechter te stranden en Nederland op slot te houden?

Specifiek voor de afkap op 25 kilometer lijken de navolgende bezwaren te gelden: sectoren met een NO_x-uitstoot (stikstofoxide) worden bevoordeeld ten opzichte van sectoren met een NH₃-uitstoot (ammoniak), omdat NH₃ dicht bij de bron neerslaat (zie ook het eindadvies van commissie Hordijk «Meer meten, robuuster rekenen»). Maar ook hoger gelegen uitstoot of een uitstoot met een warmte inhoud (pluim), evenals een uitstoot die over een groter gebied plaatsvindt (diverse soorten verkeer) genieten zo een voordeel ten opzichte van bijvoorbeeld de agrarische sector. Het ultieme voorbeeld van bevoordeling bij de 25 kilometer-afkap is de luchtvaart, die op al deze genoemde aspecten optimaal kan profiteren. Ziet u deze impliciete bevoordeling van sectoren? Kunt u aangeven hoe deze uitpakt voor de verschillende sectoren die geraakt worden door de aanpassing van de systematiek? Kunt u uitleggen waarom u met de wijziging van de systematiek het verdedigbaar vindt dat bijvoorbeeld boeren minder kansen krijgen, terwijl luchtvaart en automobilititeit juist meer ruimte lijken te krijgen? Heeft u een analyse gemaakt, gestoeld op de beginselen van brede welvaart, waaruit deze voorkeursbehandeling als logisch naar voren komt? Zo ja, dan ontvangen deze leden deze analyse graag. Zo niet, kunt u onderbouwen hoe het kabinet tot deze keuze is gekomen?

Het is naar de mening van de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren een drempelwaarde (0,01 mol/ha/jr) die bepaalt of iets te veel is. De commissie Hordijk, evenals de commissie Remkes, heeft er echter ook op gewezen dat deze drempel eventueel verhoogd zou kunnen worden. Belangrijke voorwaarde was wel dat middels generiek

¹¹ ECLI:NL:RVS:2021:105

beleid met wetenschappelijke zekerheid vaststaat dat geen verslechtering van natuurlijke habitattypen optreedt. Voor zover deze leden het kunnen overzien ontbreekt het nog steeds aan effectief generiek beleid welke leidt tot een emissieafname die toepassing van een 25 kilometer-afstandsregel mogelijk zou maken. U stelt nu dat een afkap kan worden verantwoord doordat met generiek beleid de deposities verder dan 25 kilometer wordt gemitigeerd, maar het probleem is daarbij a) dat nog geen beleid ten aanzien van deze extra mitigaties is geformuleerd, terwijl de ABRvS in haar uitspraak van 29 mei 2019 daarvoor absolute zekerheid vereist en b) niet kan worden uitgelegd waarom bepaalde sectoren mogen worden bevoordeeld. Zo heeft de vrijwillige uitkoop van varkenshouderijen aanzienlijk minder stikstofruimte opgeleverd dan beoogd. Hoe verantwoordt u tegen deze achtergrond het werken met een afstandscriterium, terwijl het onderliggende bronmaatregelenpakket nog onbekend is? Hoe gaat u voorkomen dat Nederland, zoals in 2020, wederom meer stikstof uitstoot in plaats van minder, en zo de natuur in Nederland verder vernietigd wordt?

Dan hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren een aantal vragen ten aanzien van de rapportage van TNO.¹² Het betreft slechts fase 1 van een rapport: waarom heeft u niet besloten om te wachten op het uiteindelijke volledige rapport? In de rapportage wordt gesteld dat de Standaardrekenmethode 2 (SRM2) ook een Gaussisch Pluimmodel is, en dat daarvoor in beginsel eenzelfde toepassingsbereik van 25 kilometer van toepassing zou kunnen zijn. Maar SRM2 is volgens deze leden een vrij eenvoudig lineair model welke verder geen rekenenschap houdt met het afgelegde tracé. Het berekent slechts concentraties op basis van meteorologische omstandigheden waarbij depletie (verlies van concentratie als gevolg van depositie) uitsluitend wordt ingeschat door omstandigheden op het receptorpunt. Deze benadering geeft onzekerheden en die worden groter naarmate het tracé groter wordt, met name voor ammoniak. Vanuit een theoretisch oogpunt is er dus een enorm verschil in het toepassingsbereik van OPS versus SRM2. Het Operationele Prioritaire Stoffen model (OPS) is ontwikkeld als groot-schalig landsdekkend instrumentarium, terwijl SRM2 bedoeld is voor het berekenen van lokale luchtkwaliteit nabij wegen (niet verder dan paar honderd meter). Het feit dat dit niet wordt onderkend in de rapportage maakt dat deze leden zich afvragen of dit rapport boven elke wetenschappelijke twijfel kan staan. Het verdient de aanbeveling om, indien mogelijk, eventuele vragen over de geschiktheid van modellen voor te leggen aan de leden van de voormalige commissie Hordijk¹³. Bent u bereid om aan deze voormalig commissie voor te leggen of SRM2 en OPS gelijke (on-)zekerheden geven en welke aandachtspunten zij zien bij het inzetten van SRM2, zoals voorgesteld?

Daarbij vragen deze leden hoe het kabinet voornemens is om het wegverkeer tot 25 kilometer door te rekenen. Kunt u dit aan deze leden toelichten? Zij kunnen deze informatie niet uit de toegezonden stukken halen. Is het de bedoeling om dit net als alle andere sectoren te doen met OPS of bent u van plan om hiervoor SRM2 te gebruiken? En als SRM2 zal worden gebruikt, gebeurt dit dan tot 5 kilometer, waarbij na 5 kilometer met OPS verder wordt gerekend of is men serieus voornemens om SRM2 tot 25 kilometer te gebruiken? Is het de bedoeling om daarvoor de doorrekening Radius te gebruiken? Vanaf welk moment kunnen derden

¹² TNO «Notitie: Afbakening in de modellering van depositiebijdragen van individuele projectbijdragen» 6 juli 2021, bijlage bij: *Kamerstukken I, 2020–2021, 35 334, AG.*

¹³ Instellingsregeling Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof, Stcrt. 2019, 69748 (vervallen met ingang van 1 januari 2021)

hier ook mee rekenen? Deze leden krijgen signalen uit het werkveld dat er nu foutmeldingen optreden wanneer men dat probeert na te bootsen.

De leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren hebben de vraag in hoeverre alle MIRT-projecten doorgerekend zijn zonder de 5 kilometer (of 25 km/uur) afkapgrens en welke effecten daaruit naar voren komen. Zij vragen u voor de lopende MIRT-projecten in beeld te brengen wat de verschillen zouden zijn in stikstofdepositie bij geen afkap, 5 kilometer afkap (huidige systematiek) en de beoogde 25 kilometer afkap, zodat de Kamer inzicht krijgt in de verschillende effecten en welke effecten er optreden op het vlak van bronmaatregelen. Als voorbeeld zouden deze leden de A4 bij Burgerveen willen aandragen. Daar blijken uit een afkap van 5 kilometer geen significante effecten. Kunt u aangeven wat dit project aan impact op de stikstofdeposities heeft bij een afkap van 25 kilometer en zonder gebruik van een afkapprocedure?

Ook ten aanzien van meetpunten hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren nog enkele vragen. De commissie Hordijk heeft er terecht op gewezen dat er veel meer meetpunten moeten komen. Eerder is aangegeven dat men moet denken aan ongeveer 30 keer meer meetpunten dan er nu zijn. Meten is weten. Nu zien deze leden dat u het aantal meetpunten (Cotac) wil uitbreiden van 7 naar 10, nadat eerder in 2021 2 meetpunten waren bijgeplaatst. Voor MAN komen 10 meetpunten bij en bij LVL zijn dat 2 extra meetpunten. Zij vragen u of met de beoogde uitbreiding wel wordt voldaan aan het advies en of het voldoende is. Nederland is een klein land, maar ook weer niet zo klein dat je met 2–10 extra meetpunten het verschil in de door commissie Hordijk genoemde tekortkoming van meetpunten kunt beantwoorden. Het verdient de aanbeveling om op basis van wetenschappelijke inzichten beter na te gaan hoeveel meetpunten uiteindelijk nodig zijn. Bent u bereid ook op dit punt bij de voormalige commissie Hordijk te vragen of dit voldoende is?

Als de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren de ministeriële regeling tot wijziging van de Regeling natuurbescherming en de toekomstige Omgevingsregeling, zoals aangeboden in uw brief¹⁴ van 9 juli 2021, goed lezen, ontstaat bij hen de vraag hoe deze regeling wezenlijk verschilt ten opzichte van de PAS. Inmiddels is er een paar jaar verstreken sinds de PAS en de uitspraak van de RvS daaromtrent en is het advies van de commissie Remkes afgegeven. Dit advies stelt dat voor de benodigde wetenschappelijke zekerheid om te kunnen voldoen aan artikel 6, eerste lid, van de Habitatrictlijn een reductie van emissies van 50% in 2030 nodig is, zodat zo'n 75% van alle hexagonen beneden de KDW-waarden uitkomen. De regering en parlement hebben tot een andere wettelijke basis besloten. Daarop voortbouwend wordt nu een regeling in het leven geroepen die voor artikel 6.3 van de Habitatrictlijn mitigerende maatregelen in een register beschikbaar stelt. De eerste vraag die daarbij naar voren komt is: welke maatregelen betreft het? Deze leden weten van de snelheidsverlaging op snelwegen, maar wat zijn extra maatregelen waarmee het systeem gevuld wordt? In de uitspraak van 29 mei jl. heeft de rechter juist nadruk gelegd op de zekerheid van de maatregelen, en nu lijkt het een en ander nog niet te zijn ingevuld. Dit wringt des te meer, omdat het aantal saldonemers wel wordt uit uitgebreid. En de tweede vraag die daaruit volgt, zouden dit niet de maatregelen moeten zijn, die nodig zijn om te voldoen aan artikel 6.1 van de richtlijn? In hoeverre is het acceptabel en juridisch juist dat maatregelen worden aangewend in artikel 6.3 van de richtlijn, indien nog niet voldaan is aan artikel 6.1? Kunt u op deze vragen ingaan?

¹⁴ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 600 / 35 334, AC.

Ten slotte wensen deze leden nog uw aandacht te vestigen op de uitspraak van de provincie Gelderland die niet bereid is om te handhaven op PAS-melders die alvast, vooruitlopend op mogelijke mitigatie, middels dit systeem al hun stallen hebben uitgebreid.¹⁵ Hoewel deze leden begrip kunnen opbrengen voor het lastige dilemma waarin iedereen is gebracht, is het naar hun mening niet wenselijk dat een provincie zelfstandig besluit om af te wijken van wat juridisch nu geldt. Immers, niet alleen de boeren hebben recht op rechtszekerheid, ook omwonenden hebben dat. Bent u bereid om corrigerend richting de provincie Gelderland op te treden? De leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren wijzen u erop dat de maatregelen om de PAS-melders te legaliseren nog niet genomen zijn en dat de bronmaatregelen vooralsnog aanzienlijk minder opleveren dan beoogd. Juridische (en dus ook materiële) legalisering van de PAS-melders is dan ook totaal niet in beeld. Het heeft naar de mening van deze leden geen zin om een systeem voor mitigatie op te zetten, terwijl tegelijkertijd vooruitlopend op mogelijke mitigerende maatregelen de initiatiefnemers alvast hun gang gaan. Kunt u onderbouwen hoe u met het groeiende gat dat tussen legalisering en effectieve maatregelen is ontstaan wilt omgaan? Kunt u aangeven hoe u agrariërs anders wil beschermen tegen rechtszaken die anders zonder twijfel tegen individuele boeren worden aangespannen?

Zoals blijkt uit het voorgaande hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren hebben een groot aantal vragen waarvan zij u vragen deze op korte termijn te beantwoorden, in ieder geval voor het moment waarop een eventuele toepassing van deze regels in de praktijk gaat plaatsvinden.¹⁶

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de fractie van de PvdA constateren dat stikstofproblematiek ook een belemmering is voor de bouwopgave. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bouwopgave? Kunt u aangeven welke knelpunten die gerelateerd zijn aan stikstof inmiddels zijn opgelost?

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 9 september 2021.

Voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
L.P. van der Linden, MSc.

¹⁵ NOS, «Gelderland handhaaft niet bij boeren die wachten op stikstofvergunning» 11 juli 2021, <https://nos.nl/artikel/2388892-gelderland-handhaaft-niet-bij-boeren-die-wachten-op-stikstofvergunning>.

¹⁶ Zij wijzen hierbij op de thans lopende internetconsultatie van de regeling AERIUS Calculator versie 2021 en wijziging stikstofregistratiesysteem, consultatieperiode 09-07-2021 tot 12-09-2021 (https://www.internetconsultatie.nl/rnb_stikstof)

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN
VOEDSELKwaliteit**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 september 2021

Hierbij bied ik uw Kamer de antwoorden aan op de vragen die de leden van de van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren hebben gesteld over de vervolgacties naar aanleiding van het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. De leden van de PvdA-fractie hebben een vraag gesteld over de bouwopgave.

In de beantwoording houd ik de volgorde van de brief aan. Voor de leesbaarheid is de tekst van de brief schuin gedrukt en zijn de vragen genummerd.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
C.J. Schouten

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren

1. Uw antwoord lijkt te zijn geworden dat voor alle sectoren een afkap op 25 kilometer plaatsvindt. Impliciet begrijpen deze leden uit deze wijziging dat u achteraf een afkap op 5 kilometer niet verantwoord vindt en dat bovendien het ook niet redelijk is om voor een specifieke voor het wegverkeer een afwijkende afkap te hanteren. Kunt u bevestigen of deze leden dit correct zien?

De aanleiding van het instellen van een maximale rekenafstand van 25 kilometer voor alle bronnen zijn de bevindingen van het Adviescollege Meten en berekenen onder leiding van de heer Hordijk, die stelde dat AERIUS Calculator niet doelgeschikt te vinden voor toestemmingsverlening omdat er volgens dit Adviescollege sprake was van 1) onbalans tussen het gewenste detailniveau van berekenen en de onzekerheid van het rekenmodel en 2) een ongelijke behandeling van verschillende typen emissiebronnen door het gebruik van verschillende onderliggende rekenmodellen (SRM2 en OPS) bij de vergunningverlening. Het kabinet heeft de aanbevelingen van het Adviescollege ter harte genomen en heeft stappen gezet om de huidige systematiek en bijbehorend instrumentarium verder te verstevigen in lijn met de gedane aanbevelingen.

Daartoe is onderzocht is of aan de hand van eenduidige criteria een technisch modelmatig onderbouwde en goed uitlegbare afbakening voor berekening van stikstofdepositie van verschillende emissiebronnen vast te stellen is, binnen de geldende juridische kaders. De resultaten van de onderzoeken uitgevoerd door RIVM en TNO zijn voor het kabinet aanleiding om te komen tot een onderbouwde keuze voor het invoeren van een maximale rekenafstand van 25 kilometer voor depositieberekeningen met AERIUS Calculator in het kader van toestemmingsverlening op grond van de Wet natuurbescherming voor alle bronnen.

Daarmee wordt niet gesteld dat een maximale rekenafstand van 5 kilometer voor wegverkeer niet verantwoord was. De maximale rekenafstand van 25 kilometer is gebaseerd op de inzichten en argumenten die volgen uit het onderzoek naar aanleiding van de bevindingen van het Adviescollege Meten en berekenen en de tussenuitspraak van de Raad van State over de ViA15.

2. De leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren zien echter ook problemen met een afkap op 25 kilometer. Reden is dat zij zich afvragen hoe met het gebruik van een afkap een volledig depositiebeeld kan worden gemaakt. Kunt u hier een toelichting op geven? Kunt u aangeven hoe u in dit geval tot een volledige projectbeoordeling kunt komen? In beginsel geldt dit probleem volgens deze leden voor elke vorm van afkap, ongeacht vorm. Kunt u daarom gedetailleerd aangeven hoe u bij beoordeling van de impact van projecten met een afkap tot een volledig beeld denkt te komen?

De maximale rekenafstand geldt alleen voor project-specifieke berekeningen in het kader van de toestemmingverlening. De maximale rekenafstand van 25 kilometer geldt niet voor de berekening van de totale deposities in het kader van de monitoring van de structurele aanpak stikstof, inclusief de effecten van de bronmaatregelen uit de structurele aanpak stikstof.

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 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.

Het aandeel van een individuele bron aan de depositiebijdrage voorbij een straal van 25 kilometer hangt af van het type bron. Voor relatief lage bronnen geldt dat een groter deel binnen 25 kilometer neerslaat dan voor hogere bronnen. Validatie van een berekende individuele bronbijdrage voorbij 25 kilometer is niet mogelijk, omdat deze bronbijdrage in metingen niet meer te onderscheiden is van de totale (achtergrond)deposities. De som van de depositiebijdragen buiten de 25 kilometer (projectendecken genoemd) van nieuwe en aangepaste vergunningen is naar schatting van RIVM hooguit enkele molen/ha/jaar en mogelijk zelfs minder. Dit wordt nog nader onderzocht.

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 lidstaat (de rijksoverheid en provincies) 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 habitattypen en leefgebieden van soorten (artikel 6, tweede lid, Habitatrichtlijn).

Aan deze generieke verantwoordelijkheid van de lidstaat wordt onder meer invulling gegeven met de structurele aanpak stikstof die is verankerd in de Wet natuurbescherming (en later de Omgevingswet) en de volgende elementen omvat:

- resultaatsverplichtende omgevingswaarden voor het verminderen van de totale depositie van stikstof op daarvoor gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden;
- een programma stikstofreductie en natuurverbetering met passende bron- en natuurmaatregelen om te voldoen aan de omgevingswaarde en om de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden te verwezenlijken
- periodieke monitoring en bijsturing van de maatregelen en het programma in zijn integraliteit en rapportage daarover.

Via de huidige meet- en rekensystematiek is goed in beeld hoe de totale depositie zich ontwikkelt. Deze wetenschappelijk onderbouwde meet- en rekensystematiek wordt voortdurend doorontwikkeld via het nationaal kennisprogramma stikstof. In de berekeningen van de benodigde depositiereductie die ten grondslag ligt aan de structurele aanpak zijn de deposities op grotere afstand dan 25 kilometer van de bron – ook voor nieuwe initiatieven – meegenomen. In mijn brief van 9 juli jl. (Kamerstuk 35 334, nr. 158) heb ik aangekondigd dat het kabinet heeft besloten het pakket aan bronmaatregelen verder te versterken door extra passende maatregelen te treffen als extra waarborg om (lokale) verslechtingen als gevolg van de totale depositie te voorkomen.

3. Ter volledigheid wijzen zij u erop dat «Mobilisation for the Environment» (MOB) in eerdere bezwaarprocedures reeds naar voren heeft gebracht dat een 60x60 kilometer onderzoeksgebied voor Schiphol feitelijk te klein is, omdat emissies ook beneden de 3.000ft hoogte in een groter gebied plaatsvinden. Nu lijkt u erop aan te sturen een aanzienlijk kleiner gebied te gebruiken en op 25 kilometer af te kappen. Wat maakt dat u wederom het aanzienlijke risico neemt om bij de rechter te stranden en Nederland op slot te houden?

De maximale rekenafstand van 25 kilometer voor depositieberekeningen in het kader van de toestemmingsverlening geldt voor alle emissiebronnen. Aan het besluit over de maximale rekenafstand van 25 kilometer liggen technische modelmatige overwegingen ten grondslag die zijn toegelicht in de antwoorden op de vragen 1 en 2. Voor vliegbewegingen betekent dit dat de depositiebijdragen worden berekend tot een afstand van 25 kilometer van de vliegroutes die in het onderzoek worden betrokken.

Het onderzoeksgebied is het gebied waarbinnen de depositiebijdragen van een project worden berekend. De omvang van het onderzoeksgebied wordt enerzijds bepaald door de emissiebronnen die worden betrokken in het onderzoek en anderzijds door de maximale rekenafstand of rekenkundige ondergrens. Het genoemde gebied van 60x60kilometer betreft de omvang van het gebied dat het NLR in 2014 voor Schiphol heeft aangehouden voor de berekening van de *emissies* ten behoeve van de Programmatische Aanpak Stikstof. De maximale rekenafstand van 25 kilometer heeft betrekking op de afstand tot de emissiebron waarvoor de *depositiebijdrage* wordt berekend. De maximale rekenafstand van 25 kilometer betekent dus niet dat bij de depositieberekeningen alleen emissies van vliegverkeer worden betrokken binnen een gebied van 25x25 kilometer. Bij de depositieberekeningen worden de emissies betrokken van vliegverkeer tot een hoogte van 3.000 voet, ongeacht de afstand tot de luchthaven.

4. Specifiek voor de afkap op 25 kilometer lijken de navolgende bezwaren te gelden: sectoren met een NO_x-uitstoot (stikstofdioxide) worden bevoordeeld ten opzichte van sectoren met een NH₃-uitstoot (ammoniak), omdat NH₃ dichter bij de bron neerslaat (zie ook het eindadvies van commissie Hordijk «Meer meten, robuuster rekenen»). Maar ook hoger gelegen uitstoot of een uitstoot met een warmte inhoud (pluim), evenals een uitstoot die over een groter gebied plaatsvindt (diverse soorten verkeer) genieten zo een voordeel ten opzichte van bijvoorbeeld de agrarische sector. Het ultieme voorbeeld van bevoordeling bij de 25 kilometer-afkap is de luchtvaart, die op al deze genoemde aspecten optimaal kan profiteren. Ziet u deze impliciete bevoordeling van sectoren? Kunt u aangeven hoe deze uitpakt voor de verschillende sectoren die geraakt worden door de aanpassing van de systematiek? Kunt u uitleggen waarom u met de wijziging van de systematiek het verdedigbaar vindt dat bijvoorbeeld boeren minder kansen krijgen, terwijl luchtvaart en automobiliteit juist meer ruimte lijken te krijgen?

De afbakening is gebaseerd op argumenten uit het wetenschappelijk domein, waarvoor ik naar de rapporten van RIVM en TNO verwijs. Deze argumenten betreffen onder meer de validatie met metingen van het rekeninstrumentarium en het toepassingsbereik van het verspreidingsmodel (zie antwoorden op de vragen 1 en 2). De technisch modelmatige argumenten voor de maximale rekenafstand van 25 kilometer zijn van toepassing op de berekening van een depositiebijdrage van elk type bron, de kenmerken van die bron, zoals de omvang en de hoogte van de emissies, onafhankelijk van de stof (NH₃, NO_x). De maximale rekenafstand

is daarom gelijk voor alle bronnen. Dat leidt voor specifieke projecten tot verschillen ten opzichte van de oude werkwijze zonder afstandsgrens. Bovendien zijn de projectbijdragen na 25 kilometer zeer klein, zodat deze niet leiden tot een impliciete bevoordeling van sectoren.

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.

5. Heeft u een analyse gemaakt, gestoeld op de beginselen van brede welvaart, waaruit deze voorkeursbehandeling als logisch naar voren komt? Zo ja, dan ontvangen deze leden deze analyse graag. Zo niet, kunt u onderbouwen hoe het kabinet tot deze keuze is gekomen?

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 2 is de maximale rekenafstand van 25 kilometer gebaseerd op technisch modelmatige overwegingen. Hiermee is een balans gevonden tussen de volledigheid en de precisie van de berekende stikstofdepositie die wordt betrokken in een passende beoordeling. De onderbouwing is gegeven in de rapporten van RIVM en TNO. Dit teneinde het systeem van meten en berekenen in Nederland (AERIUS systematiek) te verbeteren, robuuster en beter uitlegbaar te maken. Er is geen sprake van een voorkeursbehandeling op grond van economische overwegingen of anderszins.

6. Zo heeft de vrijwillige uitkoop van varkenshouderijen aanzienlijk minder stikstofruimte opgeleverd dan beoogd. Hoe verantwoordt u tegen deze achtergrond het werken met een afstandscriterium, terwijl het onderliggende bronmaatregelenpakket nog onbekend is? Hoe gaat u voorkomen dat Nederland, zoals in 2020, wederom meer stikstof uitstoot in plaats van minder, en zo de natuur in Nederland verder vernietigd wordt?

De structurele aanpak van het kabinet vormt de basis om de stikstofdepositie in Nederland omlaag te brengen en omvat een pakket aan bronmaatregelen gericht op het behalen van de omgevingswaarden. Het kabinet is ervan overtuigd dat daarmee een structurele daling van de stikstofdepositie wordt gerealiseerd. De omvang van het pakket is bepaald door de toekomstige ontwikkeling van de totale depositie in ogenschouw te nemen, vastgesteld door berekeningen op basis van de emissieramingen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In de emissieramingen zijn ook de nieuwe, toekomstige activiteiten (projecten) verdisconteerd, zonder daarbij rekening te houden met mitigatie op projectniveau. Omdat er in de ramingen van het PBL geen rekening is gehouden met mitigatie op projectniveau, heeft het invoeren van de afstandsgrens geen invloed op de benodigde omvang van het pakket bronmaatregelen. Ondanks dat door de afstandsgrens initiatiefnemers nu niet langer projectbijdragen op grotere afstand dan 25 kilometer van de projectbronnen hoeven te mitigeren.

Aan alle ramingen zitten echter inherent onzekerheden. Zoals gezegd heeft het kabinet daarom besloten om, als extra waarborg, het pakket aan bronmaatregelen verder te versterken door extra passende maatregelen

te nemen. Dit alles bij elkaar genomen maakt de keuze voor het hanteren van een maximale rekenafstand van 25 kilometer verantwoord.

7. Dan hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren een aantal vragen ten aanzien van de rapportage van TNO. Het betreft slechts fase 1 van een rapport: waarom heeft u niet besloten om te wachten op het uiteindelijke volledige rapport?

Het AERIUS-instrumentarium wordt continu doorontwikkeld en geactualiseerd op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten. Fase 1 gaf al duidelijke wetenschappelijke inzichten waarop een afstandsgrens van 25 kilometer voor alle type bronnen gebaseerd kan worden. Fase 2 is bedoeld om kennis te vergroten en wordt gekeken naar de mate van onzekerheden in modellen voor berekeningen op grote afstanden en de wijze waarop met meer zekerheid uitspraken gedaan kunnen worden over differentiatie aan de hand van bronkenmerken (zoals hoogte en emissiesterkte). Het onderzoek in fase 2 is aanvullend op de resultaten van het onderzoek in fase 1 en geen reden om een besluit over een eenduidige maximale rekenafstand uit te stellen.

8. Het verdient de aanbeveling om, indien mogelijk, eventuele vragen over de geschiktheid van modellen voor te leggen aan de leden van de voormalige commissie Hordijk. Bent u bereid om aan deze voormalig commissie voor te leggen of SRM2 en OPS gelijke (on-)zekerheden geven en welke aandachtspunten zij zien bij het inzetten van SRM2, zoals voorgesteld?

9. Daarbij vragen deze leden hoe het kabinet voornemens is om het wegverkeer tot 25 kilometer door te rekenen. Kunt u dit aan deze leden toelichten? Zij kunnen deze informatie niet uit de toegezonden stukken halen. Is het de bedoeling om dit net als alle andere sectoren te doen met OPS of bent u van plan om hiervoor SRM2 te gebruiken? En als SRM2 zal worden gebruikt, gebeurt dit dan tot 5 kilometer, waarbij na 5 kilometer met OPS verder wordt gerekend of is men serieus voornemens om SRM2 tot 25 kilometer te gebruiken? Is het de bedoeling om daarvoor de doorrekening Radius te gebruiken? Vanaf welk moment kunnen derden hier ook mee rekenen?

Antwoord op vragen 8 en 9

AERIUS Calculator rekt voor wegverkeer met SRM2 omdat deze rekenmethode meer geschikt is voor project-specifieke berekeningen van wegverkeer dan OPS. SRM2 is uitvoerig gevalideerd in windtunnel- en veldexperimenten. SRM2 is specifiek voor wegverkeer ontwikkeld en houdt rekening met de invloed van specifieke wegkenmerken op de verspreiding, zoals de hoogte- en diepteligging van de weg en de aanwezigheid van geluidsschermen.

SRM2 is inderdaad oorspronkelijk bedoeld voor de berekening van concentratiebijdragen van wegverkeer. Om te komen tot depositiebijdragen worden de met SRM2 berekende concentratiebijdragen vermenigvuldigd met depositiesnelheden die zijn bepaald met het OPS-model. SRM2 is een Gaussisch pluimmodel waar in principe een toepassingsbereik voor 25 kilometer zou kunnen gelden. Dat wil niet zeggen dat er andere modelinhoudelijke overwegingen kunnen zijn om tot een andere afweging te komen. Na consultatie met het RIVM is besloten dat bij de komende aanpassing van AERIUS de depositiebijdrage van wegverkeer tot 5 kilometer van de bron zal worden berekend met SRM2 en vanaf 5 kilometer tot 25 kilometer met OPS. Dit sluit aan op de functionaliteit die AERIUS Connect 2020 nu al biedt, waarbij tot 5 kilometer met SRM2 kan worden gerekend en daarbuiten met OPS. In de berekeningen zal

overigens de rekenkundige ondergrens van 0,005 mol/ha/jaar gehandhaafd blijven.

De precieze beschikbaarheid van AERIUS Calculator met de afstandsgrens is nu nog niet bekend, maar is naar verwachting eind dit jaar.

Het blijvend bevragen van huidige inzichten hoort bij de wetenschappelijke praktijk. Informeel vindt er al uitwisseling van standpunten en aandachtspunten plaats tussen de wetenschappers, ook met leden van de commissie.

10. De leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren hebben de vraag in hoeverre alle MIRT-projecten doorgerekend zijn zonder de 5 kilometer (of 25 kilometer/uur) afkapgrens en welke effecten daaruit naar voren komen. Zij vragen u voor de lopende MIRT-projecten in beeld te brengen wat de verschillen zouden zijn in stikstofdepositie bij geen afkap, 5 kilometer afkap (huidige systematiek) en de beoogde 25 kilometer afkap, zodat de Kamer inzicht krijgt in de verschillende effecten en welke effecten er optreden op het vlak van bronmaatregelen.

Er zijn geen landsdekkende berekeningen uitgevoerd voor de planuitwerkingsfase van lopende MIRT-projecten. Om inzicht te krijgen in de emissie- en depositieverandering als gevolg van de realisatie van MIRT-projecten is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een analyse uitgevoerd naar de ontwikkeling van de emissies en deposities van wegverkeer in 2018 en 2030. Voor 2030 zijn twee situaties vergeleken:

- situatie met realisatie van de voorgenomen MIRT-projecten waarvoor nog geen onherroepelijk toestemmingsbesluit is genomen;
- situatie zonder de realisatie van de voorgenomen MIRT-projecten waarvoor nog geen onherroepelijk toestemmingsbesluit is genomen.

De volgende MIRT-projecten zonder onherroepelijk toestemmingsbesluit zijn in deze analyse betrokken:

- A12/A15 Ressen-Oudbroeken
- N35 Nijverdalen-Wierden
- A12/A27 Ring Utrecht
- A28/A1 knooppunt Hoevelaken
- A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
- A58 Eindhoven-Tilburg
- A58 Annabosch-Galder
- N33 Zuidbroek-Appingedam
- A6 Almere Buiten Oost-Lelystad
- A4 Knooppunt Burgerveen-N14
- N50 Kampen – Kampen-zuid
- A67 Leenderheide – Geldrop
- A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda
- Corridor Amsterdam Hoorn
- A2 Deil -Vught
- A1-A30 Barneveld
- A4 Haaglanden-N14
- N65 Vught-Haaren

Uit dit onderzoek blijkt dat de totale depositiebijdrage van wegverkeer in 2030 gemiddeld 19 mol/ha/jaar lager is dan de depositiebijdrage in 2018, rekening houdend met de verschoning van het wagenpark en de realisatie van de beschouwde MIRT-projecten. De gemiddelde totale bijdrage van alle MIRT-projecten (waarover nu nog geen onherroepelijk besluit is genomen) in 2030 is 0,7 mol/ha/jaar. Zonder de realisatie van de MIRT-projecten zou de gemiddelde daling tussen 2018 en 2030 uitkomen op 19,7 mol/ha/jaar. De gemiddelde bijdrage van alle MIRT-projecten van

0,7 mol/ha/jaar geldt voor alle kwetsbare Natura 2000-gebieden. Omdat de gemiddelde depositiebijdrage van wegverkeer binnen 25 kilometer van wegen hoger is dan buiten 25 kilometer, zal de gemiddelde depositiebijdrage van alle MIRT-projecten buiten 25 kilometer duidelijk lager zijn dan deze 0,7 mol/ha/jaar. Bij deze berekening is bovendien geen rekening gehouden met de effecten van mitigerende maatregelen die worden getroffen ten behoeve van de beschouwde MIRT-projecten.

De berekende landsdekkende depositiebijdrage van alle MIRT-projecten is nadrukkelijk een indicatieve waarde. Zoals toegelicht in de onderbouwing van de afstandsgrens van 25 kilometer zijn berekende bijdragen van een individueel project op afstanden groter dan 25 kilometer niet meer redelijkerwijze toe te rekenen aan een project.

De bijdrage van wegverkeer aan de totale stikstofemissies en -deposities neemt af richting 2030 en zal naar verwachting ook in de periode daarna verder afnemen, door de instroom van voertuigen zonder stikstofemissies en voertuigen met aanzienlijk lagere stikstofemissies. De realisatie van MIRT-projecten leidt ertoe dat de daling richting 2030 zeer beperkt afvlakt ten opzichte van de daling in de situatie zonder MIRT-projecten, maar er blijft sprake van een duidelijk dalende trend in de totale depositiebijdragen van wegverkeer. Op locaties direct langs een nieuw of aangepast wegtracé kan sprake zijn van een piekbijdrage als gevolg van het project. Het gaat daarbij om locaties ruim binnen 25 kilometer van een weg die in beginsel passend zullen worden beoordeeld en waarvoor projectspecifiek wordt voorkomen dat aantasting van de natuurlijke kenmerken zal optreden. Voor de depositiebijdragen op afstanden groter dan 25 kilometer van de weg is sprake van diffuse depositiebijdragen van wegverkeer die opgaan in de totale (achtergrond)deposities (geen sprake van piekbijdragen door wegverkeer) en hier zal, ook met realisatie van MIRT-projecten, zonder meer sprake zijn van een dalende trend.

11. Als voorbeeld zouden deze leden de A4 bij Burgerveen willen aandragen. Daar blijken uit een afkap van 5 kilometer geen significante effecten. Kunt u aangeven wat dit project aan impact op de stikstofdeposities heeft bij een afkap van 25 kilometer en zonder gebruik van een afkapcriterium?

Het onderzoek naar de depositiebijdragen voor A4 Burgerveen-N14 is in voorbereiding. Daarbij wordt het kabinetsbesluit over de maximale rekenafstand van 25 kilometer betrokken. Op dit moment is voor dit project nog geen inzicht in de impact van een maximale rekenafstand van 25 kilometer op de stikstofdeposities door dit project.

De impact van een individueel project op Natura 2000-gebieden is op grotere afstand dan 25 kilometer niet met voldoende zekerheid te bepalen. Na 25 kilometer kunnen berekende deposities in redelijkheid niet meer aan een individueel project worden toegerekend. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 2.

12. Meten is weten. Nu zien deze leden dat u het aantal meetpunten (Cotac) wil uitbreiden van 7 naar 10, nadat eerder in 2021 2 meetpunten waren bijgeplaatst. Voor MAN komen 10 meetpunten bij en bij LVL zijn dat 2 extra meetpunten. Zij vragen u of met de beoogde uitbreiding wel wordt voldaan aan het advies en of het voldoende is.

13. Het verdient de aanbeveling om op basis van wetenschappelijke inzichten beter na te gaan hoeveel meetpunten uiteindelijk nodig zijn. Bent u bereid ook op dit punt bij de voormalige commissie Hordijk te vragen of dit voldoende is?

Antwoord op vragen 12 en 13

Ten aanzien van het meetnet van stikstof heeft het *Adviescollege meten en berekenen stikstof* aanbevolen om:

1. Het LML uit te breiden met (a) uurlijkse ammoniakmetingen (minimaal acht meetpunten – miniDOAS meetmethode); (b) chemische samenstelling van fijnstof op acht meetpunten waar ook ammoniak gemeten wordt; (c) vier meetpunten van andere stikstof-componenten (hoge tijdsresolutie).
2. Depositie metingen uit te breiden.
3. Een meetstrategie op te stellen.

Hieronder volgt een overzicht van de stand van zaken t.a.v. opvolging van deze aanbevelingen.

Het RIVM heeft in 2020 opdracht gekregen om de aanbevelingen 1 t/m 3 te realiseren. De meetstrategie is enkele weken geleden opgeleverd (<https://www.rivm.nl/publicaties/op-weg-naar-optimale-meetstrategie-voor-stikstof>). Hierin staan de uitbreidingen van de metingen beschreven. Daarnaast is Nederland uniek in Europa wat betreft stikstofmetingen: nergens in Europa wordt met een dusdanige hoge intensiteit, frequentie en nauwkeurigheid gemeten. Aangezien de aanbevelingen van het Adviescollege zijn opgevolgd zou het geen directe meerwaarde hebben dit punt nogmaals voor te leggen bij het Adviescollege.

14. Daarop voortbouwend wordt nu een regeling in het leven geroepen die voor artikel 6.3 van de Habitatrictlijn mitigerende maatregelen in een register beschikbaar stelt. De eerste vraag die daarbij naar voren komt is: welke maatregelen betreft het? Deze leden weten van de snelheidsverlaging op snelwegen, maar wat zijn extra maatregelen waarmee het systeem gevuld wordt?

Sinds maart 2020 bestaat er al een regeling die het stikstofregistratiesysteem mogelijk maakt. Dit systeem, gebaseerd op een register, is in november 2019 (Kamerstuk 35 334 nr. 1) aangekondigd. Naast de in de vraag al genoemde snelheidsverlaging wordt het SSRS, en dus het register, zoals in hetzelfde stuk is aangekondigd, ook gevuld met een deel van de depositieruimte die beschikbaar komt vanuit de warme sanering varkenshouderij en de maatregelen uit de herbestemming van het deel van de Srv middelen die zijn vrijgevallen (*Kamerstukken II 2020/21, 35 334, nr. 160*).

15. En de tweede vraag die daaruit volgt, zouden dit niet de maatregelen moeten zijn, die nodig zijn om te voldoen aan artikel 6.1 van de richtlijn? In hoeverre is het acceptabel en juridisch juist dat maatregelen worden aangewend in artikel 6.3 van de richtlijn, indien nog niet voldaan is aan artikel 6.1? Kunt u op deze vragen ingaan?

Bij de passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, derde lid, kunnen positieve effecten van aan een project, programma of plan verbonden beschermingsmaatregelen worden betrokken. In de uitspraak van 29 mei 2019 over het programma aanpak stikstof 2015–2021 (ECLI:NL:RVS:2019:1603, punt 13) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State – op basis van de beantwoording door het Hof van Justitie van de Europese Unie van de prejudiciële vragen die de Afdeling had gesteld – zich in dit verband ook uitgesproken over het betrekken van de positieve effecten van maatregelen als bedoeld in artikel 6, eerste en tweede lid, van de Habitatrictlijn. Daarbij maakt zij een onderscheid tussen aan de ene kant instandhoudingsmaatregelen gericht op het realiseren van voor Natura 2000-gebieden vastgestelde herstel- en verbeterdoelstellingen (artikel 6, eerste lid, van de Habitatrictlijn) en aan

de andere kant instandhoudingsmaatregelen gericht op het realiseren van voor Natura 2000-gebieden vastgestelde behoudsdoelstellingen (artikel 6, eerste lid, Habitatrichtlijn) en passende maatregelen ter voorkoming van verslechtering en significante verstoring van de gebieden (artikel 6, tweede lid, Habitatrichtlijn). Dit onderscheid hangt samen met het feit dat het verzekeren van behoud een minimumresultaatsverplichting is die te allen tijde geldt. Het behalen van een gunstige staat van instandhouding voor de betrokken natuurwaarden (op landelijk niveau) is weliswaar ook een resultaatsverplichting, maar het is aan de lidstaten op welke wijze en in welk tempo hieraan uitvoering wordt gegeven door in gebieden herstel en verbetering te realiseren ingeval van een gunstige staat nog geen sprake is. Kort gezegd komt het erop neer dat de effecten van instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen volgens de Afdeling kunnen worden betrokken in de passende beoordeling, bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, als behoud van de staat van instandhouding in het Natura 2000-gebied is geborgd en ook zonder deze maatregelen eventuele voor een gebied geldende herstel- en verbeterdoelstellingen kunnen worden gerealiseerd. Bij de opname van effecten van maatregelen in het SSRS wordt conform artikel 5.5a, tweede lid, van de Wet natuurbescherming vastgesteld of de maatregelen aanvullend zijn ten opzichte van de in het beheerplan voor het betrokken Natura 2000-gebied voorziene maatregelen en waarbij tevens rekening wordt gehouden met de andere maatregelen die worden getroffen in het kader van de structurele stikstofaanpak.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van GroenLinks en de Partij voor de Dieren inzake de PAS-meldingen

16. Hoewel deze leden begrip kunnen opbrengen voor het lastige dilemma waarin iedereen is gebracht, is het naar hun mening niet wenselijk dat een provincie zelfstandig besluit om af te wijken van wat juridisch nu geldt. Immers, niet alleen de boeren hebben recht op rechtszekerheid, ook omwonenden hebben dat. Bent u bereid om corrigerend richting de provincie Gelderland op te treden?

Daar ben ik niet toe bereid. Rijk en provincies hebben samen besloten om handhavingsverzoeken tegen PAS-melders af te wijzen, gegeven het traject van legalisatie (Kamerstuk 35 334, nr. 25 en 82). Er is dus geen sprake van een zelfstandig besluit van een provincie. In het legaliserings-traject zal prioriteit worden gegeven aan melders met een handhavingsverzoek om onzekerheid voor deze groep te beperken.

17. Het heeft naar de mening van deze leden geen zin om een systeem voor mitigatie op te zetten, terwijl tegelijkertijd vooruitlopend op mogelijke mitigerende maatregelen de initiatiefnemers alvast hun gang gaan. Kunt u onderbouwen hoe u met het groeiende gat dat tussen legalisering en effectieve maatregelen is ontstaan wilt omgaan?

Het kabinet geeft maximale prioriteit aan de uitvoering van de verschillende bronmaatregelen. Meldingen worden enkel gelegaliseerd als de effecten van de bronmaatregelen in de praktijk zijn vast te stellen. Bovendien zorgt het pakket aan maatregelen dat de stikstofdepositie als geheel fors daalt, waardoor de natuur veel beter in staat is om te herstellen.

Verder heeft een deel van de melders geen stikstofruimte nodig. Inmiddels zijn de eerste PAS-melders door het bevoegd gezag geïnformeerd dat hun activiteit op basis van intern salderen legaal is.

18. Kunt u aangeven hoe u agrariërs anders wil beschermen tegen rechtszaken die anders zonder twijfel tegen individuele boeren worden aangespannen?

Ik wil de situatie voor alle melders oplossen door de meldingen te legaliseren. Dat is waar ik nu mee bezig ben.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

19. De leden van de fractie van de PvdA constateren dat stikstofproblematiek ook een belemmering is voor de bouwopgave. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bouwopgave? Kunt u aangeven welke knelpunten die gerelateerd zijn aan stikstof inmiddels zijn opgelost?

In 2019 zijn maatregelen aangekondigd om aan stikstof gerelateerde woningbouwbeperkingen weg te nemen alsmede ruimte te maken voor een aantal infrastructurele projecten. Depositieruimte uit deze maatregelen wordt bijgehouden in het stikstofregistratiesysteem (SSRS). Met de opbrengst van de snelheidsverlaging op rijkswegen zijn inmiddels ruim 22.000 woningen vergund. Het aantal woningbouwknelpunten is door bovengenoemde maatregelen en de invoering van de bouwvrijstelling per 1 juli 2021 ongeveer gehalveerd. Knelpunten voor de woningbouwopgave resteren bij de kuststrook en rond Zaanstad. Het hanteren van de voorgestelde afstandsgrens van 25 kilometer heeft effect op de benodigde stikstofruimte voor de woningbouw en de beschikbare ruimte in het SSRS. De gevolgen voor de woningbouw van het hanteren van de voorgestelde 25 kilometer afstandsgrens zullen worden doorgerekend.

Later dit jaar zal een eerste set depositieruimte vanuit de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) worden toegevoegd aan het SSRS, wat vergunningverlening voor woningbouw op meer locaties mogelijk zal maken. De herbesteding van de resterende middelen van de Srv zullen worden ingezet voor de realisatie van de restopgave van de doelen van het SSRS, zo ook de woningbouwopgave.