

Vergaderjaar 2021–2022

35 334

Problematiek rondom stikstof en PFAS

AN

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 9 februari 2022

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit¹ hebben kennisgenomen van de brief² van 12 november 2021 inzake voortgang stikstofproblematiek.

Naar aanleiding hiervan is op 14 december 2021 een brief gestuurd aan de toenmalige Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, met inbreng van de leden van de fracties van **GroenLinks** en de **Partij voor de Dieren**.

De huidige Minister voor Natuur en Stikstof heeft op 7 februari 2022 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 Samenstelling:

Koffeman (PvdD), Faber-Van de Klashorst (PVV), Van Strien (PVV), Gerkens (SP), Atsma (CDA) (*ondervoorzitter*), Pijlman (D66), Schalk (SGP), Klip-Martin (VVD), Van Rooijen (50PLUS), Van Ballekom (VVD), Vos (VVD), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Van Gurp (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) en vacant (CDA).

² *Kamerstukken I*, 2021–2022, 35 334, AK.

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, 14 december 2021

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief³ van 12 november 2021 inzake voortgang stikstofproblematiek. De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **Partij voor de Dieren** hebben naar aanleiding hiervan een aantal vragen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks

De leden van de fractie van GroenLinks danken u voor de stand van zaken ten aanzien van de stikstofproblematiek. Deze leden zien dat de uitvoering van verschillende maatregelen tegen voorziene en onvoorziene drempels aanlopen, waardoor het tempo van stikstofreductie lager ligt dan gewenst. Zij maken zich hier zorgen over omdat de natuurkwaliteit op meerdere locaties onherstelbaar beschadigd dreigt te worden, maar ook omdat de normen strikt zijn en de bouw ook door moet. Naar aanleiding hiervan hebben de leden van de GroenLinks-fractie daarom een aantal vragen.

In uw brief geeft u aan dat een aantal maatregelen complexer zijn dan voorzien dan wel meer tijd vragen. U constateert tevens dat dit er niet toe zal leiden dat de doelen niet behaald gaan worden.⁴ Kunt u aangeven welke risico-inschatting het kabinet maakt en welke beheersingsmaatregelen zij klaar heeft staan om bij eventuele verdere tegenvallers te voorkomen dat die leiden tot het niet behalen van de doelstellingen?

Verder constateert u dat als gevolg van de 25 km-regel, het RIVM heeft aangegeven dat er slechts beperkte toename te verwachten is van de stikstofdeken en dat deze toename met een investering van ongeveer 150 miljoen euro op te vangen is.⁵ Bent u het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat dit voor een kwetsbaar natuurgebied op 30 km afstand van een project anders kan liggen? Kunt u aangeven hoe groot een toename op die afstand kan zijn? Hoe wilt u omgaan met een toename in dergelijke gebieden, die kan leiden tot het (deels) tenietdoen van gebiedsgerichte maatregelen in deze gebieden? Hoe wilt u voorkomen dat de rechtszekerheid van bedrijven in en rond kwetsbare Natura 200-gebieden verzwakt door het toelaten van activiteiten op meer dan 25 km afstand van deze bedrijven?

Verder in de brief geeft u aan met de partijen van het versnellingsakkoord in gesprek te gaan.⁶ Komen hier alle maatregelen op tafel, dus inclusief die ten dienste staan aan de natuurontwikkeling, of komen alleen de maatregelen die op korte termijn moeten leiden tot meer ontwikkelruimte op tafel?

³ *Kamerstukken I*, 2021–2022, 35 334, AK.

⁴ *Idem*, blz. 2.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Idem*, blz. 5.

In de brief beschrijft u dat de gebiedsplannen per gebied in beeld brengen welke maatregelen het beste kunnen worden getroffen.⁷ Betreft u hier ook de sector mobiliteit bij? En in het bijzonder de regionale mobiliteitsstrategieën, met daarin snelheidsverlagingen, elektrificatie en modal shift projecten, die regio's in het kader van het klimaatakkoord opstellen? Versnelde uitrol van elektrische voertuigen kan immers lokaal een aanzienlijke vermindering van stikstofdeposities opleveren.

Kunt u aangeven hoeveel stikstofruimte er in de jaren 2022, 2023 en 2024 beschikbaar is vanuit reeds gerealiseerde maatregelen? En hoeveel er in de provincies tekort is om de woningbouwdoelstelling en energietransitie te kunnen realiseren?

Is het kabinet voornemens het PAS-legalisatieprogramma via de beide Kamers van de Staten-Generaal tot goedkeuring te laten komen?

Kunt u aangeven hoe het kabinet wil omgaan met prioritering van verschillende type stikstofclaims? De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat individuele ministeries rondom snelweg/luchtvaartprojecten pogingen doen om stikstofruimte te kopen middels extern salderen. Tegelijkertijd is er onvoldoende ruimte om PAS-melders meteen te legaliseren. Kunt u reflecteren op de eenheid in beleid in deze? Waarom is het kabinet van mening dat een individueel ministerie de markt voor extern salderen op kan, terwijl PAS-melders uit de agrarische sector nog aan het wachten zijn op een vergunning? Waarom wordt de ruimte die voor extern salderen wordt gebruikt, niet besteed aan deze boeren, die in grote onzekerheid verkeren?

Op welke manier is het legaliseren van PAS-melders anders dan bij de oorspronkelijke PAS, waarbij vooruit werd gelopen op in de toekomst te verwachten effecten van natuurherstel?

De geformuleerde omgevingsdoelen van het kabinet richten zich slechts op een deel van de voor stikstofdepositie-gevoelige habitats (50%). Hoe wordt gewaarborgd dat het overige oppervlakte van de habitats in de tussentijd niet verslechteren? En wordt daarbij rekening gehouden met het gegeven dat veel tijdelijke beheersmaatregelen verslechtering niet voorkomen of zelfs negatieve effecten hebben?

Hoe wordt gewaarborgd dat de inzet van middelen zich richt op een snelle reductie van de stikstofdepositie in gebieden/habitats waar het risico op verslechtering en mogelijk onherstelbare schade als gevolg van die stikstofdepositie het grootst is?

Kan er nu met wetenschappelijke zekerheid worden uitgesloten dat bepaalde projecten geen negatief effect hebben op de staat van instandhouding? Op welke manier wordt geborgd dat alle natuurherstelmaatregelen en compensatiemaatregelen ook de effecten hebben die ze beogen? Wie is er volgens u aan zet, mochten de resultaten uitblijven?

Hoe garandeert u dat herstelmaatregelen niet leiden tot verslechtering? Waarom wordt er voor een herstelmaatregel geen passende beoordeling uitgevoerd om te toetsen of er negatieve effecten zijn te verwachten voor beschermde soorten en habitats? Welke wegings- en beoordelingscriteria heeft het kabinet hiervoor beschikbaar?

Op welke manier verschilt de partiële vrijstelling van een programma-tische aanpak die vooruitloopt op te verwachten resultaten van natuur-

⁷ Idem, blz. 6.

herstel? Op welke manier wordt de partiële vrijstelling juridisch onderbouwd?

In uw brief refereert u aan «additionele bronmaatregelen».⁸ Wat verstaat u precies onder «additionele bronmaatregelen» en valt de aanpak van piekbelasters hier bijvoorbeeld ook onder? Verder schrijft u dat provincies in het kader van de gebiedsgerichte aanpak zelf «beleidsaanpassingen» mogen voorstellen.⁹ Aan wat voor beleidsaanpassingen moet hierbij gedacht worden? Welke kaders hanteert het kabinet om de beleidsaanpassingen te toetsen?

Bent u bekend met de berichten «Provincie houdt vast aan vergunning mestfabriek in Tilburg-Noord»¹⁰ en «Milieufederatie wil nieuwe mestfabriek in Tilburg tegenhouden»¹¹? Hoeveel stikstofemissie wordt toegestaan in vergunningen voor projecten die in zijn geheel of deels nog niet zijn gerealiseerd? Hoeveel van deze vergunningen zijn langer dan 1 jaar geleden vergund? Hoeveel stikstofruimte is daarmee gemoeid? Hoeveel van deze vergunningen zijn langer dan 2 jaar geleden vergund? Hoeveel stikstofruimte is daarmee gemoeid? Hoeveel van deze vergunningen zijn langer dan 3 of meer jaar geleden vergund? Hoeveel stikstofruimte is daarmee gemoeid? Wat is de geldigheidsduur van latente ruimte van stikstof in vergunningen? Wat is de geldigheidsduur van vergunningen van ongerealiseerde of deels ongerealiseerde projecten?

Hoe beoordeelt het kabinet de situatie dat vergunningen van (deels) ongerealiseerde projecten gebruikt worden voor nieuwe projecten die daardoor een piekbelaster van stikstof zullen worden? Deelt u de mening van de leden van de GroenLinks-fractie dat het schrappen van papieren stikstofruimte een rechtvaardige eerste stap is om nieuwe piekbelasters te voorkomen? Zo nee, waarom niet? En deelt u de mening dat nu nieuwe piekbelasters toestaan een extra opgave betekent voor emissiereductie door bestaande bedrijven en projecten? Zo nee, waarom niet?

Wat is de geldigheidsduur van latente ruimte van stikstof in vergunningen? Welke mogelijkheden ziet het kabinet om vergunningen van ongerealiseerde projecten in te trekken? Is het kabinet bereid om met provincies en gemeenten in gesprek te gaan over de onwenselijkheid van het toestaan van nieuwe projecten, zo vragen de leden van de fractie van GroenLinks.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met belangstelling kennisgenomen van het Legalisatieprogramma PAS-meldingen van 10 november jl. dat als bijlage bij de brief is toegevoegd. Zij hebben daar nog enkele vragen over.

Op 29 september jl. nam de Tweede Kamer een motie aan van de leden Vestering/Van Raan (PvdD)¹², waarin de regering wordt verzocht om geen

⁸ *Kamerstukken I*, 2021–2022, 35 334, AK, blz. 2.

⁹ *Idem*, blz 5.

¹⁰ Brabants Dagblad, «Provincie houdt vast aan vergunning mestfabriek in Tilburg-Noord» 11 oktober 2021, <https://www.bd.nl/tilburg-e-o/provincie-houdt-vast-aan-vergunning-mestfabriek-in-tilburg-noord~aa9fb647/>.

¹¹ Omroep Brabant, «Milieufederatie wil nieuwe mestfabriek in Tilburg tegenhouden», 3 november 2021. <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3983661/milieufederatie-wil-nieuwe-mestfabriek-in-tilburg-tegenhouden>.

¹² Motie van de leden Vestering en Van Raan over geen stikstofdepositieruimte reserveren voor de uitbreiding van Lelystad Airport, *Kamerstukken II*, 2021–2022, 35 600, nr. 65.

stikstofruimte te reserveren voor Lelystad Airport. Kunt u aangeven hoe het staat met de uitvoering van deze motie?

Bent u het met deze leden eens dat de PAS-melding van Lelystad Airport inderdaad ten onrechte werd gevoegd tussen de PAS-meldingen van kleine agrarische bedrijven? Zo nee, waarom niet?

Wat is uw reactie op het onderzoek¹³ van Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) dat Lelystad Airport vier keer meer stikstof zou gaan uitstoten dan door Schiphol aangegeven?

Bent u bekend met het artikel van Omroep Flevoland «Minister LNV geeft stikstofgegevens Lelystad Airport gewoon niet» van 3 december jl.¹⁴ Zo ja, kunt u aangeven waarom u SATL niet de gevraagde gegevens verstrekt? Bent u het eens met de redenering van Leon Adegeest dat zonder de invoer van stikstofgegevens de daadwerkelijke stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden vanuit Lelystad Airport niet berekend kan worden?

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 14 januari 2022.

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

¹³ Rapport Lelystad Airport Passende Beoordeling, 13 januari 2021, referentie BH3863WATRP2010301155. <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/02/Rapport-passende-beoordeling-Lelystad-Airport-2020.pdf>.

¹⁴ Omroep Flevoland, «Minister LNV geeft stikstofgegevens Lelystad Airport gewoon niet» 3 december 2021, <https://www.omroepflevoland.nl/nieuws/263502/minister-lnv-geeft-stikstofgegevens-lelystad-airport-gewoon-niet>.

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR NATUUR EN STIKSTOF

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 februari 2022

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat/
Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben op 14 december 2021 naar
aanleiding van de brief van mijn ambtsvoorganger van 12 november 2021
inzake de voortgang van stikstofproblematiek (Kamerstuk 35 334, AK) een
aantal vragen gesteld (uw kenmerk: 168745.03U). Hierbij beantwoord ik
deze vragen.

De Minister voor Natuur en Stikstof,
C. van der Wal-Zeggelink

Vragen naar aanleiding van de voortgang van stikstofproblematiek

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen die de Eerste Kamer heeft gesteld naar aanleiding van de brief over de voortgang van de stikstofproblematiek. Bij de beantwoording houd ik de volgorde van uw brief aan. Voor de leesbaarheid is de tekst van uw brief schuin gedrukt en zijn de vragen genummerd.

Vragen GroenLinks

De leden van de fractie van GroenLinks danken u voor de stand van zaken ten aanzien van de stikstofproblematiek. Deze leden zien dat de uitvoering van verschillende maatregelen tegen voorziene en onvoorziene drempels aanlopen, waardoor het tempo van stikstofreductie lager ligt dan gewenst. Zij maken zich hier zorgen over omdat de natuurkwaliteit op meerdere locaties onherstelbaar beschadigd dreigt te worden, maar ook omdat de normen strikt zijn en de bouw ook door moet. Naar aanleiding hiervan hebben de leden van de GroenLinks-fractie daarom een aantal vragen.

Vraag 1

In uw brief geeft u aan dat een aantal maatregelen complexer zijn dan voorzien dan wel meer tijd vragen. U constateert tevens dat dit er niet toe zal leiden dat de doelen niet behaald gaan worden.¹⁵ Kunt u aangeven welke risico-inschatting het kabinet maakt en welke beheersingsmaatregelen zij klaar heeft staan om bij eventuele verdere tegenvallers te voorkomen dat die leiden tot het niet behalen van de doelstellingen?

Antwoord

De implementatie en uitvoering van de bronmaatregelen wordt gemonitord. Wanneer hieruit blijkt dat zowel op maatregel- als op programmaniveau bijsturing nodig is, wordt dit in gang gezet. Als onderdeel van het programma stikstofreductie en natuurverbetering (psn) wordt een bijsturingladder ontwikkeld¹⁶. Deze bijsturingladder geeft een procesbeschrijving van de te doornemen stappen indien, op basis van o.a. monitoring, de omgevingswaarden uit het psn niet gehaald dreigen te worden. Deze procesbeschrijving is vorm gegeven op basis van eerdere ervaringen, waarbij bijsturing noodzakelijk was om de doelen te behalen. Een voorbeeld hiervan is de bijsturing van de «Subsidieregeling sanering varkenshouderijen».¹⁷

Vraag 2

Verder constateert u dat als gevolg van de 25 km-regel, het RIVM heeft aangegeven dat er slechts beperkte toename te verwachten is van de stikstofdeken en dat deze toename met een investering van ongeveer 150 miljoen euro op te vangen is¹⁸. Bent u het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat dit voor een kwetsbaar natuurgebied op 30 km afstand van een project anders kan liggen? Kunt u aangeven hoe groot een toename op die afstand kan zijn? Hoe wilt u omgaan met een toename in dergelijke gebieden, die kan leiden tot het (deels) tenietdoen van gebiedsgerichte maatregelen in deze gebieden? Hoe wilt u voorkomen dat de rechtszekerheid van bedrijven in en rond kwetsbare Natura 2000-gebieden verzwakt door het toelaten van activiteiten op meer dan 25 km afstand van deze bedrijven?

¹⁵ Kamerstuk 35 334, AK, blz. 2.

¹⁶ Streven is het concept-PSN voor de zomer in een zienswijzeprocedure voor te leggen.

¹⁷ Kamerstuk 28 973, J, blz. 7.

¹⁸ Ibidem.

Antwoord

De extra passende maatregelen waarvoor 150 miljoen euro is gereserveerd vormen een versterking van het pakket aan passende maatregelen die rijk en provincies nemen als extra waarborg om te voorkomen dat het totaal aan (achtergrond)deposities, inclusief de projectbijdragen buiten de maximale rekenafstand, leidt tot verslechtering van beschermde natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. Ik onderzoek hoe dit pakket zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden vormgegeven.

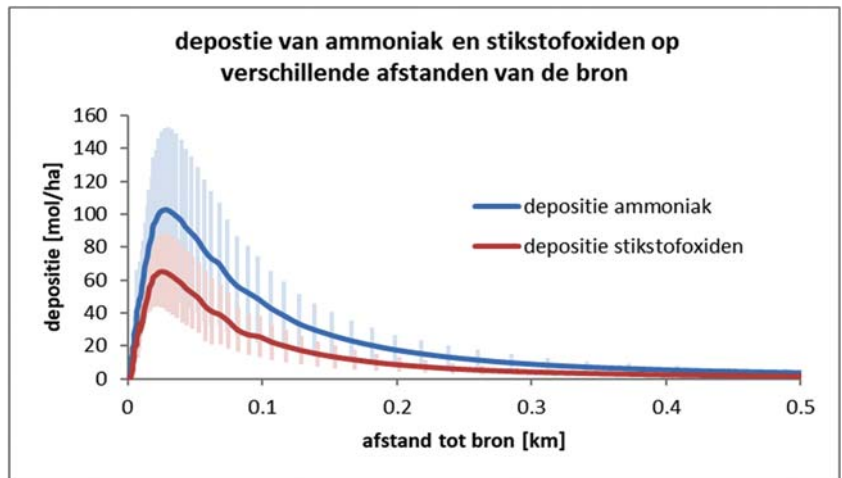
Bij de maximale rekenafstand is rekening gehouden met de geldende eisen in de jurisprudentie voor het vaststellen van een afbakening voor stikstofdepositie van verschillende emissiebronnen.

De maximale rekenafstand van 25 kilometer geldt alleen voor de berekening van individuele projecten (inclusief mitigerende maatregelen) in het kader van de toestemmingverlening. Deze maximale rekenafstand 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.

Bij het vaststellen van de totale deposities op basis waarvan het huidige pakket aan passende maatregelen is bepaald, is rekening gehouden met nieuwe activiteiten: de effecten van 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 geeft in de emissieramingen de meest plausibel geachte ontwikkeling van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen 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 ten gevolge van de invoering van een afstandsgrens van 25 kilometer als extra waarborg om (lokale) verslechtingen te voorkomen, op korte termijn extra passende maatregelen te treffen in de vorm van extra bronmaatregelen.

De versterking van de passende maatregelen is bedoeld om verslechtering als gevolg van de totale (achtergrond)deposities te voorkomen en heeft dus ook betrekking op de bijdragen van een project op 30 km van een Natura 2000-gebied aan de totale (achtergrond)depositie in dat gebied.

Naarmate de afstand tot de bron toeneemt, neemt het oppervlak waarop de stikstof deponereert sterk toe (de emissie waaiert uit) en de hoogte van de depositie per hectare neemt dan ook sterk af naarmate de afstand tot de bron toeneemt. De hoogste depositie per hectare treedt op vlakbij de bron. De hoeveelheid depositie buiten de 25 kilometer van een bron is in de meeste gevallen kleiner 0,005 mol per hectare per jaar. Dit is de rekenkundige ondergrens bij depositieberekeningen in kader van de toestemmingsverlening. Ter illustratie een voorbeeld dat op de website van het RIVM staat:



Voor een individuele bron geldt dat het percentage van de emissies NO_x en NH_3 dat zich verder verspreidt dan 25 km onder meer afhankelijk is van de locatie, de stof en de emissiekenmerken zoals schoorsteenhoogte en warmte-inhoud. Voor relatief lage bronnen zoals wegverkeer en stallen geldt bijvoorbeeld dat een groot deel binnen 25 kilometer neerslaat dan voor hogere (industriële) bronnen. Voor de ammoniakemissies (NH_3) geldt dat ongeveer 53% van de Nederlandse ammoniakemissies in Nederland neerslaat. Voor stikstofoxiden (NO_x) is dit ongeveer 12%.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de te nemen mitigerende maatregelen om aantasting van stikstofgevoelige habitats te voorkomen in Natura 2000-gebieden die binnen een straal van 25 km van de project-bron(nen) liggen. Voor deze mitigerende maatregelen geldt dat voor het effect daarvan eveneens de maximale rekenafstand van 25 km geldt. Projecten zullen dus binnen de 25 km voldoende mitigerende maatregelen moeten vinden en treffen. Of dat ten opzichte van de situatie zonder de maximale rekenafstand van 25 km gunstig of ongunstig uitpakt voor een project, verschilt per individueel geval. Voor projecten met een verkeers-aantrekkende werking, zoals grote woningbouwprojecten, industrie, rijks- en provinciale infrastructuurprojecten en bedrijventerreinen, moet door de maximale rekenafstand in de onderzoeken rekening gehouden worden met 25 km en niet langer met 5 km.

Vraag 3

Verder in de brief geeft u aan met de partijen van het versnellingsakkoord in gesprek te gaan.¹⁹ Komen hier alle maatregelen op tafel, dus inclusief die ten dienste staan aan de natuurontwikkeling, of komen alleen de maatregelen die op korte termijn moeten leiden tot meer ontwikkelruimte op tafel?

Antwoord

Ik ben inderdaad in gesprek met de partijen van het Versnellingsakkoord. Hierbij gaat het vooral over het bredere gesprek hoe te komen tot een onontkoombare integrale aanpak die de natuur versterkt en op een zo kort mogelijke termijn ontwikkelruimte mogelijk maakt. Dit betreft onderwerpen als de gebiedsplannen, het noodzakelijke instrumentarium, de mogelijkheden van stikstofbanken en de benodigde uitvoeringscapaciteit.

¹⁹ Idem, blz. 5.

Vraag 4

In de brief beschrijft u dat de gebiedsplannen per gebied in beeld brengen welke maatregelen het beste kunnen worden getroffen.²⁰ Betreft u hier ook de sector mobiliteit bij? En in het bijzonder de regionale mobiliteitsstrategieën, met daarin snelheidsverlagingen, elektrificatie en modal shift projecten, die regio's in het kader van het klimaatakkoord opstellen? Versnelde uitrol van elektrische voertuigen kan immers lokaal een aanzienlijke vermindering van stikstofdeposities opleveren.

Antwoord

Ja, bij de gebiedsplannen wordt de sector mobiliteit betrokken. Dit gebeurt als onderdeel van reguliere beleidsprogramma's en reeds ingezette transitie, zoals de Regionale Energiestrategie en het Schone Luchtakkoord. Daar is mobiliteit onderdeel van. Denk bijvoorbeeld aan het elektrificeren van openbaar vervoer, het bevorderen van duurzame mobiliteitskeuzes en onderzoek naar verduurzaming van de binnenvaart ten behoeve van stikstofreductie. Dergelijke maatregelen leiden tot lagere stikstofuitstoot en -depositie. De provincies nemen de effecten van hun regionale mobiliteitsstrategieën op stikstofuitstoot en -depositie mee in de gebiedsplannen. Daarbij hebben we oog voor interactie-effecten tussen klimaat- en stikstofmaatregelen en worden dubbelstellingen voorkomen.

Vraag 5

Kunt u aangeven hoeveel stikstofruimte er in de jaren 2022, 2023 en 2024 beschikbaar is vanuit reeds gerealiseerde maatregelen? En hoeveel er in de provincies tekort is om de woningbouwdoelstelling en energietransitie te kunnen realiseren?

Antwoord

Met de uitwerking van het structurele pakket, waarvan de depositiereductie door het PBL voor 2030 is doorgerekend, wordt op basis van de huidige inzichten en planning een depositiedaling van 30 tot 40 mol/ha/jr. ingeschat voor 2024.²¹ Met deze daling moeten zowel de omgevingswaarde als reeds vastgestelde doelen betreffende woningbouw en PAS-meldingen gerealiseerd worden. Met de partiële vrijstelling zoals neergelegd in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering en het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering worden activiteiten van de bouwsector, waaronder woningbouw- en infrastructuurprojecten, bijvoorbeeld ook ten behoeve van de energietransitie, voor wat betreft de bouwfase vrijgesteld van de vergunningplicht in de zin van artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming.

Van ruim 1 miljoen geprogrammeerde woningen voor de komende tien jaar zal een substantieel deel te maken gaan krijgen met vergunningsbeperkingen als gevolg van stikstof. Met het SSRS en de bouwvrijstelling wordt zoveel mogelijk ruimte gecreëerd om belemmeringen op dit vlak in de woningbouw te verminderen. Er is geen overzicht per provincie, maar de problemen spelen vooral in Noord- en Zuid-Holland.

Voor de energietransitie geldt in het algemeen dat de benodigde stikstofruimte beperkt is. Projecten die nodig zijn voor de energietransitie, zoals wind- en zonneparken, dragen slechts 0,3% bij aan de totale neerslag van stikstof op Natura 2000-gebieden, en doorgaans alleen tijdens de aanleg of bouw. Door het wegvallen van het PAS moet echter bij elk afzonderlijk project beoordeeld worden of de stikstofemissies toelaatbaar zijn, ongeacht de beperkte bijdrage. Doordat bij energieprojecten doorgaans alleen tijdens de aanleg of bouw van een installatie

²⁰ Idem, blz. 6.

²¹ Kamerstuk 35 334, P.

en/of daartoe benodigde aanleg van energie-infrastructuur sprake is van stikstofemissies, kunnen dankzij de bouwvrijstelling energieprojecten met groot maatschappelijk belang toch doorgang vinden. De realisatie van deze projecten helpt om broeikasgassen te reduceren, maar kan ook (beperkt) stikstofreductie realiseren.

Er is geen overzicht van het tekort aan stikstofruimte per provincie. Sommige projecten in het MIEK-overzicht²² geven stikstofruimte wel op als potentieel knelpunt. Wij verkennen momenteel de gevolgen en mogelijke oplossingen voor de knelpunten.

Vraag 6

Is het kabinet voornemens het PAS-legalisatieprogramma via de beide Kamers van de Staten-Generaal tot goedkeuring te laten komen?

Antwoord

Op 10 november 2021 is de zienswijzeprocedure gestart van het ontwerplegalisatieprogramma. Het ontwerpprogramma is als bijlage van de Kamerbrief van 12 november 2021²³ gedeeld met uw Kamer. Hiermee is uw Kamer in staat gesteld om te reageren op het ontwerpprogramma.

Vraag 7

Kunt u aangeven hoe het kabinet wil omgaan met prioritering van verschillende type stikstofclaims? De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat individuele ministeries rondom snelweg/luchtvaartprojecten pogingen doen om stikstofruimte te kopen middels extern salderen. Tegelijkertijd is er onvoldoende ruimte om PAS-melders meteen te legaliseren. Kunt u reflecteren op de eenheid in beleid in deze? Waarom is het kabinet van mening dat een individueel ministerie de markt voor extern salderen op kan, terwijl PAS-melders uit de agrarische sector nog aan het wachten zijn op een vergunning? Waarom wordt de ruimte die voor extern salderen wordt gebruikt, niet besteed aan deze boeren, die in grote onzekerheid verkeren?

Antwoord

Met de door het vorige kabinet in gang gezette structurele aanpak stikstof wordt een structurele daling van stikstofdepositie gerealiseerd. Hiermee is een belangrijke stap gezet in het realiseren van een gunstige of – waar dat nog niet mogelijk is – verbeterde landelijke staat van instandhouding. Op korte termijn wordt het legalisatieprogramma vastgesteld waarin is vastgelegd op welke manier de PAS-melders gelegaliseerd worden.

Het stikstofregistratiesysteem wordt gebruikt om eventueel beschikbare ruimte uit te geven. Die ruimte kan gaan naar woningbouw, zeven MIRT-projecten en vervolgens meldingen. Sinds het najaar van 2020 is extern salderen met veehouderijbedrijven mogelijk voor projecten waar het Rijk bevoegd gezag is en ook in steeds meer provincies. Overheden en private partijen kunnen extern salderen inzetten als mitigerende maatregel voor individuele toestemmingsbesluiten. Ten behoeve van extern salderen hebben het kabinet en de provincies beleidsafspraken gemaakt, welke zijn opgenomen in de beleidsregels van provincies en het Ministerie van LNV. Hierin is o.a. opgenomen dat bij extern salderen 70% van de stikstofruimte kan worden gebruikt voor nieuwe ontwikkelingen en 30% wordt afgeroomd voor de natuur. In dat kader verken ik momenteel, samen met de andere rijkspartijen en de provincies, wat de gevolgen kunnen zijn van ingebruikname van latente ruimte in vergunningen, onder meer als gevolg van extern salderen, en op welke wijze feitelijke

²² Kamerstuk 29 826, nr. 132.

²³ Kamerstuk 35 334, AK.

toenames van stikstofemissies en daarmee deposities kunnen worden tegengegaan (zie het antwoord op vraag 17, 18, 19).

Vraag 8

Op welke manier is het legaliseren van PAS-melders anders dan bij de oorspronkelijke PAS, waarbij vooruit werd gelopen op in de toekomst te verwachten effecten van natuurherstel?

Antwoord

Het legaliseren van de PAS-meldingen wordt grotendeels vormgegeven door te mitigeren met de effecten van bronmaatregelen. Belangrijk is dat de bronmaatregel moet zijn uitgevoerd of dat er verzekerd is dat de maatregel zal worden uitgevoerd en de beoogde effecten heeft, voordat de als gevolg daarvan beschikbare depositieruimte wordt ingezet voor de legalisering. Daarmee is geborgd dat er niet wordt vooruitgelopen op effecten en daardoor verschilt de legalisatie van een PAS-melding dus van de oorspronkelijke PAS-systematiek. De voorwaarden waaraan mitigerende maatregelen moeten voldoen zijn vastgelegd in de Regeling natuurbescherming en zijn ook toegelicht in de recent in werking getreden wijzigingsregeling (Stcrt. 2022, 713).

Vraag 9

De geformuleerde omgevingsdoelen van het kabinet richten zich slechts op een deel van de voor stikstofdepositie-gevoelige habitats (50%). Hoe wordt gewaarborgd dat het overige oppervlakte van de habitats in de tussentijd niet verslechteren? En wordt daarbij rekening gehouden met het gegeven dat veel tijdelijke beheersmaatregelen verslechtering niet voorkomen of zelfs negatieve effecten hebben?

Vraag 10

Hoe wordt gewaarborgd dat de inzet van middelen zich richt op een snelle reductie van de stikstofdepositie in gebieden/habitats waar het risico op verslechtering en mogelijk onherstelbare schade als gevolg van die stikstofdepositie het grootst is?

Antwoord

De structurele aanpak draagt bij aan de afname van de stikstofdepositie in alle gebieden. Met de structurele aanpak, die met de Wet stikstofreductie en natuurverbetering is verankerd in de Wet natuurbescherming, wordt beoogd via een robuust pakket aan maatregelen duurzaam behoud van de natuur te verzekeren en wordt verder gewerkt aan het realiseren van de verbeterdoelstellingen. Dit wordt gerealiseerd door én in te zetten op een aanmerkelijke vermindering van de stikstofdepositie én een verdere impuls te geven aan verbetering van de voor stikstofgevoelige natuur.

Bij het ontwerp van de structurele aanpak is gebruik gemaakt van de meest recente informatie met landelijke dekking over de staat van de natuur. Dit zijn de beheerplannen die voor alle Natura 2000-gebieden zijn opgesteld conform de Wet natuurbescherming. Daarin staan de nodige passende maatregelen en instandhoudingsmaatregelen. Ook zijn daarbij de PAS-gebiedsanalyses betrokken. Op basis daarvan is per gebied geconcludeerd in hoeverre behoud geborgd is, en herstel mogelijk wordt gemaakt in het licht van de depositietrend tot 2030 en de PAS-herstelmaatregelen. Tot en met 2017 zijn deze PAS-gebiedsanalyses jaarlijks geactualiseerd.

Bij de uitwerking van de stikstofaanpak wordt rekening gehouden met de omvang van de opgave in de verschillende gebieden. Daarnaast zal door de uitwerking van de gebiedsplannen en het programma stikstofreductie en natuurverbetering de komende periode met meer precisie duidelijk

worden welke hectares met stikstofgevoelige natuur per Natura 2000-gebied als gevolg van de maatregelen onder de kritische depositiewaarde komen. Als zou blijken dat, ondanks genomen bron- en herstelmaatregelen, de mate van depositiereductie, of de snelheid waarmee die wordt bereikt, mogelijk onvoldoende zou kunnen zijn in bepaalde gebieden om het risico op verslechtering uit te kunnen sluiten, dan is aanvullende inzet nodig.

De natuurdoelanalyses, die momenteel in voorbereiding zijn voor elk stikstofgevoelig Natura 2000-gebied zullen daarover meer uitsluitsel geven. Daarbij wordt ook wetenschappelijke informatie betrokken die recentelijk is gepubliceerd (inclusief informatie over de mate waarin herstelmaatregelen herhaald of voortgezet kunnen worden). De natuurdoelanalyses zijn de basis voor de verdere gebiedsgerichte uitwerking van de structurele aanpak om blijvend te kunnen voldoen aan de doelstellingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

In de systematiek van de wet is een waarborg opgenomen: er wordt gemonitord welke effecten de bron- en natuurmaatregelen hebben. Als het structurele pakket verslechtering (in specifieke gebieden) niet kan voorkomen, zijn een aanvullende maatregelen nodig om te bewerkstelligen dat verslechtering wél wordt voorkomen. Het pakket zal daarop dan worden aangepast (zie ook vraag 1).

Daarnaast wordt er gewerkt aan het opstellen van regionale stikstofdoelen. Daarbij is het behalen van de omgevingswaarden en het tegengaan van verslechtering een belangrijk uitgangspunt.

Vraag 11

Kan er nu met wetenschappelijke zekerheid worden uitgesloten dat bepaalde projecten geen negatief effect hebben op de staat van instandhouding? Op welke manier wordt geborgd dat alle natuur- herstelmaatregelen en compensatiemaatregelen ook de effecten hebben die ze beogen? Wie is er volgens u aan zet, mochten de resultaten uitblijven?

Antwoord

Plannen of projecten die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante negatieve gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied, moeten passend worden beoordeeld. Daarbij kan slechts toestemming voor het plan of project worden gegeven indien de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet wordt aangetast. Voor projecten geldt dus dat in beginsel door de initiatiefnemer een passende beoordeling gemaakt moet worden voordat het bevoegd gezag een besluit neemt over het al dan niet verlenen van toestemming voor dat project. Mitigerende maatregelen kunnen deel uitmaken van de passende beoordeling, om aan te tonen dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten. Ook een ADC-toets behoort tot de mogelijkheden mits is voldaan aan de daarbij gestelde voorwaarden. Het zorgen voor tijdige en volledige mitigatie en compensatie is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer, terwijl het toezicht daarop de verantwoordelijkheid is van het bevoegd gezag. Daarmee is uitgesloten dat toegestane projecten een negatief effect hebben op de staat van instandhouding.

Vraag 12

Hoe garandeert u dat herstelmaatregelen niet leiden tot verslechtering? Waarom wordt er voor een herstelmaatregel geen passende beoordeling uitgevoerd om te toetsen of er negatieve effecten zijn te verwachten voor beschermde soorten en habitats? Welke wegings- en beoordelingscriteria heeft het kabinet hiervoor beschikbaar?

Antwoord

Herstelmaatregelen zijn bedoeld om instandhoudingsdoelstellingen dichterbij te brengen en om verslechtering tegen te gaan. Juridisch gezien gaat het dan om respectievelijk instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen. Een passende beoordeling moet worden gemaakt voor activiteiten die afzonderlijk of in combinatie met andere activiteiten mogelijk significante effecten op de beschermde natuurwaarden in een Natura 2000-gebied hebben. Daarvan zijn (op grond van artikel 2.8, eerste lid, in combinatie met artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming) uitgezonderd projecten die direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied. Dat neemt niet weg dat de bevoegde gezagen zich ervan moeten vergewissen dat de voorgenomen herstelmaatregelen in het concrete geval daadwerkelijk het beoogde effect zullen hebben en dat deze maatregelen niet leiden tot significante verslechtering of verstoring van andere beschermde waarden (artikelen 2.2 en 2.10, eerste lid, van de Wet natuurbescherming).

Vraag 13

Op welke manier verschilt de partiële vrijstelling van een programmatische aanpak die vooruitloopt op te verwachten resultaten van natuurherstel? Op welke manier wordt de partiële vrijstelling juridisch onderbouwd?

Antwoord

Met de wijziging van de Wet natuurbescherming middels de Wet stikstofreductie en natuurverbetering is voorzien in de wettelijke verandering van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek met een robuust pakket van maatregelen. Kern van deze structurele aanpak is met volle inzet te werken aan herstel en versterking van de natuur en het terugdringen van de stikstofuitstoot. Met een omvangrijk pakket aan natuur- en bronmaatregelen en bijbehorende financiële middelen geeft het kabinet langjarig een concrete, substantiële invulling aan deze opgave. Voor de bronmaatregelen is ruim 2 miljard euro gereserveerd voor de periode tot en met 2030. Daarbovenop heeft het vorige kabinet voor de periode 2021–2030 100 miljoen euro per jaar gereserveerd ten behoeve van de partiële vrijstelling. Hiervan wordt 500 miljoen euro ingezet om het structurele pakket te versterken met kosteneffectieve stikstofreducerende maatregelen binnen de bouwsector. Vanaf 2024 wordt de resterende 500 miljoen euro gereserveerd om, met het oog op de vrijstelling, maatregelen binnen of buiten de bouwsector te kunnen nemen om de doelstellingen van de structurele aanpak te borgen.

De partiële vrijstelling ziet uitsluitend op tijdelijke stikstofemissies door activiteiten van de bouwsector gedurende de bouwfase. Kenmerkend voor die activiteiten is dat het gaat om tijdelijke werkzaamheden die jaarrond op steeds wisselende locaties door het hele land plaatsvinden met een beperkte en tijdelijke stikstofemissie veroorzaakt door verbrandingsmotoren. De partiële bouwvrijstelling geldt niet voor eventuele stikstofemissie in de gebruiksfase. Het kabinet is van mening dat de partiële vrijstelling, gelet op de tijdelijkheid van emissies van activiteiten van de bouwsector (bouwfase), in het licht van de effectiviteit van de structurele aanpak, het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen niet in de weg staat. Bij de vormgeving van de partiële vrijstelling is rekening gehouden met het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State. Naar het oordeel van de Afdeling kan een partiële vrijstelling voor tijdelijke deposities door de bouwsector verdedigbaar zijn in het licht van een geloofwaardig en effectief pakket van maatregelen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen van de desbetreffende Natura 2000-gebieden en om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats van soorten in het desbetreffende gebied niet

verslechtert. Daaraan wordt invulling gegeven met het pakket aan natuur- en bronmaatregelen en met de waarborgen die in de Wet natuurbescherming zijn opgenomen, waaronder een resultaatsverplichting en de monitorings- en bijsturingssystematiek.

Vraag 14

In uw brief refereert u aan «additionele bronmaatregelen».²⁴ Wat verstaat u precies onder «additionele bronmaatregelen» en valt de aanpak van piekbelasters hier bijvoorbeeld ook onder?

Antwoord

In april 2020 is met de introductie van de structurele aanpak stikstof besloten tot een pakket aan bronmaatregelen om het wettelijke doel voor 2030 uit de wet stikstofreductie en natuurverbetering te realiseren (Kamerstuk 35 334, P). Zoals omschreven in het coalitieakkoord heeft het kabinet besloten de doelstelling uit de Wet stikstofreductie en natuurverbetering van 2035 eerder te realiseren, namelijk in 2030. Dit past binnen de keuze voor een bredere, gebiedsgerichte integrale aanpak die zich naast stikstof, ook richt op opgaven voor waterkwaliteit, bodem, klimaat en biodiversiteit. Deze aangescherpte doelstelling voor stikstof vraagt echter ook om aanvullende inzet van maatregelen om stikstof verder te reduceren. Belangrijke pijlers hiertoe zijn onder meer extensivering, stoppen en/of verplaatsen, omschakeling en innovatie in de landbouw. In de gebiedsgerichte uitwerking van de integrale aanpak zal duidelijk worden op welke manier ook piekbelasters (aan de hand van de genoemde pijlers) bij zullen dragen aan deze opgave.

Vraag 15

Verder schrijft u dat provincies in het kader van de gebiedsgerichte aanpak zelf «beleidsaanpassingen» mogen voorstellen.²⁵ Aan wat voor beleidsaanpassingen moet hierbij gedacht worden? Welke kaders hanteert het kabinet om de beleidsaanpassingen te toetsen?

Antwoord

In de voortgangsbrief is aangegeven dat «provincies de mogelijkheid hebben om met het gebiedsplan wijzigingsvoorstellen te doen («right to challenge») op maatregelen die in het programma stikstofreductie en natuurverbetering worden opgenomen.» In de Wet natuurbescherming is geregeld dat wijziging mogelijk is na instemming van beide partijen (Rijk en provincie)²⁶ en in de toelichting bij het desbetreffende amendement is aangegeven dat het om maatregelen moet gaan die aantoonbare meerwaarde bieden, bijvoorbeeld door een betere score op stikstofreductie of een betere inpassing binnen regionale doelstellingen²⁷. In het nog te publiceren programma stikstofreductie en natuurverbetering zal het kader hiervoor nader worden aangegeven.

Vraag 16

Bent u bekend met de berichten «Provincie houdt vast aan vergunning mestfabriek in Tilburg-Noord»²⁸ en «Milieufederatie wil nieuwe mestfa-

²⁴ Kamerstuk 35 334, AK, blz. 2.

²⁵ Idem, blz. 5.

²⁶ Zie artikel 1.12fa, tweede lid, van de Wet natuurbescherming. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt dit geregeld in artikel 4.28a van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

²⁷ Kamerstuk 35 600, nr. 50.

²⁸ Brabants Dagblad, «Provincie houdt vast aan vergunning mestfabriek in Tilburg-Noord» 11 oktober 2021, <https://www.bd.nl/tilburg-e-o/provincie-houdt-vast-aan-vergunning-mestfabriek-in-tilburg-noord~aa9fb647/>.

briek in Tilburg tegenhouden»²⁹? Hoeveel stikstofemissie wordt toegestaan in vergunningen voor projecten die in zijn geheel of deels nog niet zijn gerealiseerd?

Hoeveel van deze vergunningen zijn langer dan 1 jaar geleden vergund? Hoeveel stikstofruimte is daarmee gemoeid? Hoeveel van deze vergunningen zijn langer dan 2 jaar geleden vergund? Hoeveel stikstofruimte is daarmee gemoeid? Hoeveel van deze vergunningen zijn langer dan 3 of meer jaar geleden vergund? Hoeveel stikstofruimte is daarmee gemoeid?

Antwoord

Provincies zijn de bevoegde gezagen voor verlening van vergunningen als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming voor activiteiten waarbij significant negatieve effecten van stikstofdepositie niet uit te sluiten zijn. Er is geen overzicht van de hoeveelheid stikstofemissie of -depositie die wordt toegestaan in vergunningen, ook is er geen overzicht van de mate waarin de toegestane depositie wordt gerealiseerd.

Vraag 17

Wat is de geldigheidsduur van latente ruimte van stikstof in vergunningen? Wat is de geldigheidsduur van vergunningen van ongerealiseerde of deels ongerealiseerde projecten?

Vraag 18

Hoe beoordeelt het kabinet de situatie dat vergunningen van (deels) ongerealiseerde projecten gebruikt worden voor nieuwe projecten die daardoor een piekbelaster van stikstof zullen worden? Deelt u de mening van de leden van de GroenLinks-fractie dat het schrappen van papieren stikstofruimte een rechtvaardige eerste stap is om nieuwe piekbelasters te voorkomen? Zo nee, waarom niet? En deelt u de mening dat nu nieuwe piekbelasters toestaan een extra opgave betekent voor emissiereductie door bestaande bedrijven en projecten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 19

Wat is de geldigheidsduur van latente ruimte van stikstof in vergunningen? Welke mogelijkheden ziet het kabinet om vergunningen van ongerealiseerde projecten in te trekken? Is het kabinet bereid om met provincies en gemeenten in gesprek te gaan over de onwenselijkheid van het toestaan van nieuwe projecten, zo vragen de leden van de fractie van GroenLinks.

Antwoord

Intern en extern salderen zijn instrumenten om vergunningverlening volgens de Wnb mogelijk te maken. Hiervoor zijn eind 2019 beleidsregels opgesteld. Deze instrumenten zijn niet bedoeld om de randen op te zoeken. Samen met de andere rijkspartijen en de provincies verken ik wat de gevolgen kunnen zijn van ingebruikname van latente ruimte in vergunningen via intern en extern salderen, en op welke wijze feitelijke toenames van stikstofemissies en daarmee deposities kunnen worden tegengegaan. De vragen over geldigheidsduur en de mogelijkheid om de ruimte in te zetten voor nieuwe vergunningen maken onderdeel uit van deze verkenning. Ik verwacht de uitkomsten van de verkenning na de zomer met de Eerste en Tweede Kamer te kunnen delen.

²⁹ Omroep Brabant, «Milieufederatie wil nieuwe mestfabriek in Tilburg tegenhouden», 3 november 2021.
<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3983661/milieufederatie-wil-nieuwe-mestfabriek-in-tilburg-tegenhouden>.

Vragen Partij voor de Dieren

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met belangstelling kennisgenomen van het Legalisatieprogramma PAS-meldingen van 10 november jl. dat als bijlage bij de brief is toegevoegd. Zij hebben daar nog enkele vragen over.

Vraag 20

Op 29 september jl. nam de Tweede Kamer een motie aan van de leden Vestering/Van Raan (PvdD)³⁰, waarin de regering wordt verzocht om geen stikstofruimte te reserveren voor Lelystad Airport. Kunt u aangeven hoe het staat met de uitvoering van deze motie?

Antwoord

De melding van Lelystad Airport wordt op dit moment geverifieerd. Na die verificatie wordt duidelijk of de melding in aanmerking komt voor legalisatie. Overigens is om groot luchtvaartverkeer te laten vliegen op Lelystad Airport niet enkel legalisering van de melding nodig, maar ook het politieke besluit om de luchthaven hiervoor open te stellen.

Vraag 21

Bent u het met deze leden eens dat de PAS-melding van Lelystad Airport inderdaad ten onrechte werd gevoegd tussen de PAS-meldingen van kleine agrarische bedrijven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee. Voor alle activiteiten waarvoor tijdens het PAS een melding is ingediend, geldt dat initiatiefnemers deze mogen aanmelden voor legalisatie en gelden dezelfde verificatiecriteria om in aanmerking te komen voor legalisatie. Daarin wordt geen onderscheid gemaakt tussen sectoren.

Vraag 22

Wat is uw reactie op het onderzoek³¹ van Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) dat Lelystad Airport vier keer meer stikstof zou gaan uitstoten dan door Schiphol aangegeven?

Antwoord

De rechtmatigheid van de melding (inclusief de rol van de aangepaste berekeningen) moet blijken uit de lopende verificatie. Daar kan ik niet op vooruitlopen.

Vraag 23

Bent u bekend met het artikel van Omroep Flevoland «Minister LNV geeft stikstofgegevens Lelystad Airport gewoon niet» van 3 december jl.³² Zo ja, kunt u aangeven waarom u SATL niet de gevraagde gegevens verstrekt? Bent u het eens met de redenering van Leon Adegeest dat zonder de invoer van stikstofgegevens de daadwerkelijke stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden vanuit Lelystad Airport niet berekend kan worden?

Antwoord

³⁰ Motie van de leden Vestering en Van Raan over geen stikstofdepositieruimte reserveren voor de uitbreiding van Lelystad Airport, *Kamerstukken II*, 2021–2022, 35 600, nr. 65.

³¹ Rapport Lelystad Airport Passende Beoordeling, 13 januari 2021, referentie BH3863WATRP2010301155. <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/02/Rapport-passende-beoordeling-Lelystad-Airport-2020.pdf>.

³² Omroep Flevoland, «Minister LNV geeft stikstofgegevens Lelystad Airport gewoon niet» 3 december 2021, <https://www.omroepflevoland.nl/nieuws/263502/minister-lnv-geeft-stikstofgegevens-lelystad-airport-gewoon-niet>.

Ik ben bekend met het artikel. Aan de Stichting HoogOverijssel (verbonden met SATL) zijn de gevraagde gegevens verstrekt. De berichtgeving van Omroep Flevoland kan ik dan ook niet plaatsen.