

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1394

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers voor Natuur en Stikstof en van Infrastructuur en Waterstaat over *de gebrekkige antwoorden aangaande stikstof* (ingezonden 24 november 2022).

Antwoord van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 30 januari 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022-2023, nr. 1025.

Vraag 1

Kunt u aangeven hoe uw reactie bij het mondelinge vragenuur van 15 november 2022 «Ik zal de Wet natuurbescherming (Wnb) straks beoordelen. Dat doe ik vanuit mijn rol als bevoegd gezag» een antwoord is op de vraag «Alle sectoren moeten een evenredige bijdrage leveren. Ik heb twee vragen. Hoe kan het dat er een vergunningprocedure loopt voor Schiphol die méér stikstofuitstoot veroorzaakt in plaats van minder? Waarom maakt de Minister juist nu deze uitzondering?»?

Antwoord 1

Schiphol heeft een aanvraag voor een Wnb-vergunning ingediend voor haar activiteiten. Deze aanvraag moet nog op onderdelen, worden aangevuld. Als de aanvraag volledig is, zal ik die beoordelen, waarbij het toetsingskader wordt gevormd door de Wet natuurbescherming.

Vraag 2

Kunt u alsnog de vraag beantwoorden waarom als alle sectoren, conform het regeerakkoord, een evenredige bijdrage moeten leveren aan de stikstofreductie Schiphol of de luchtvaartsector de stikstofuitstoot nog zou mogen laten groeien?

Antwoord 2

Het kabinet heeft in het coalitieakkoord afgesproken dat alle sectoren, waar onder de luchtvaart, een evenredige bijdrage moeten leveren aan de stikstofreductie. Begin 2023 zal het kabinet sectorale NOx-emissie-reductiedoelen vaststellen, onder andere voor de sector mobiliteit. Voor luchtvaart kiest het kabinet voor een aanpak waarmee geluidsoverlast en de uitstoot van onder meer stikstof en ultrafijnstof wordt verminderd. Er wordt een sectorbrede aanpak uitgewerkt gericht op een stapsgewijze reductie van de stikstofuitstoot door de luchtvaart. Schiphol heeft een plan uitgewerkt om de stikstofuitstoot te beperken, onder andere door de elektrificatie van de

grondoperaties. Met de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen naar 440.000 vliegtuigbewegingen waartoe het kabinet in juni 2022 heeft besloten, wordt een extra stap gezet in de beperking van die uitstoot. Hoewel het effect van dit kabinetsbesluit tot beperking van de maximumcapaciteit op Schiphol bijdraagt aan de reductie van stikstofemissies, is dat niet de primaire reden voor het nemen van dit besluit. Wel draagt het bij aan de noodzakelijke beperking van stikstofemissie door de luchtvaart.

Vraag 3

Kunt u, indien Schiphol/de luchtvaart inderdaad niet evenredig met andere sectoren hoeft te reduceren, alsnog de vraag beantwoorden waarom Schiphol/de luchtvaart nu een uitzonderingspositie krijgt?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 1 en 2. Ook de mobiliteitssector, waar de luchtvaart onder valt, moet een evenwichtige bijdrage leveren aan het oplossen van de stikstofopgave. Er is geen sprake van een uitzonderingspositie.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe uw reactie bij datzelfde vragenuur «De Wnb toets ik in mijn rol als bevoegd gezag. Dat gebeurt zonder politiek of moreel oordeel over luchtvaart of wat dan ook. Zo hebben we dat geregeld in dit land» een antwoord is op de vraag «Iedereen in de coalitie wil gedwongen uitkoop voorkomen. Maar er ligt een gigantische opgave omdat we de natuur moeten beschermen. Waarom staat de Minister het dan toe dat een bedrijf als Schiphol mogelijk – het is niet zeker – aan vrijwillige opkoop doet als ze weet dat daardoor het aantal gedwongen opkopen toeneemt?»?

Antwoord 4

In de brief *Voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging uitspraak Raad van State over Porthos*¹ die ik op 25 november jl. aan de Tweede Kamer heb gestuurd, is aangegeven dat de stikstofreductie door bronmaatregelen primair zal worden ingezet voor natuurherstel. Het is noodzakelijk om de natuur te herstellen door een forse reductie van stikstofuitstoot vanuit alle sectoren, daarbij rekening houdend met wat de sectoren kunnen dragen. Hierbij wordt er onder meer naar gestreefd om de stikstofdepositie zoveel mogelijk terug te brengen met onder andere een korte termijn aanpak gericht op het terugdringen van de uitstoot van piekbelasters. Tijdens een evaluatiemoment in najaar 2023 zal pas worden bepaald of gedwongen opkoop als instrument ingezet zal gaan worden. Op dit moment is vergunningverlening aan economische en maatschappelijke ontwikkelingen slechts beperkt mogelijk. Door de huidige staat van de natuur en de grote overbelasting door stikstofdepositie, moeten er in veel gevallen mitigerende of compenserende maatregelen worden getroffen om significante negatieve effecten op beschermde natuurgebieden uit te kunnen sluiten. Salderen houdt in dat een initiatiefnemer de extra stikstofdepositie die zijn activiteit veroorzaakt vermindert of wegneemt. Dit kan door ervoor te zorgen dat een andere activiteit die stikstofdepositie veroorzaakt stopt of de depositie van stikstof vermindert (extern salderen) of doordat de initiatiefnemer zelf binnen het project reductie van depositie realiseert (intern salderen). Het uitgangspunt bij vergunningverlening is dat de stikstofdepositie op beschermde natuur niet toeneemt.

Vraag 5 en 6

Kunt u alsnog de vraag beantwoorden waarom, aangezien, conform het regeerakkoord, zo veel mogelijk wordt ingezet op vrijwilligheid, u zou toestaan dat een bedrijf als Schiphol boeren vrijwillig opkoopt, waardoor de hoeveelheid boeren die de overheid gedwongen zal moeten opkopen toeneemt.

Deelt u de lezing dat er slechts een beperkt aantal boeren vrijwillig is op te kopen?

¹ Kamerstuk 34 682, nr. 108.

Antwoord 5 en 6

In de door het kabinet in de brief van 25 november jl. beschreven aanpak van piekbelasters krijgen piekbelasters de keuze om te innoveren, te verplaatsen of vrijwillig te stoppen. Piekbelasters zullen volop ondersteund en gestimuleerd worden in manieren om de uitstoot van stikstof vrijwillig te reduceren tot (nagenoeg) nul. Onder meer door de aantrekkingskracht en tijdelijkheid van de Landelijke Beëindigingsregeling Veehouderijlocaties plus (LBV+) denk ik dat een fors aantal agrarische bedrijven bereid is om te stoppen, zodat de noodzakelijke reductie van de stikstofdepositie ten behoeve van natuurherstel kan worden gerealiseerd. Ik ben mij ervan bewust dat als deze inzet en aanpak onverhoopt onvoldoende resultaat oplevert, er geen andere mogelijkheid resteert dan een verplichtend instrumentarium in te zetten. Tijdens een evaluatiemoment in najaar 2023 zal worden bepaald of de LVB+ de gewenste stikstofreductie zal opleveren en of gedwongen opkoop als instrument wordt ingezet.

Als een willekeurige initiatiefnemer bij de aanvraag van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming een passende beoordeling voegt met als mitigerende maatregel extern salderen met een daartoe opgekochte boerderij, en uit de passende beoordeling geconcludeerd kan worden dat het project niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden, dan heb ik geen beleidsruimte om die vergunning te weigeren. Ik kan alleen beleid vaststellen over hoe een vergunning kan worden verkregen. Zo heb ik bepaald dat alleen extern gesaldeerd mag worden met daadwerkelijk gerealiseerde capaciteit, en dat 30% moet worden afgeroomd ten behoeve van de natuur.² Op dit moment zijn nieuwe ontwikkelingen nog beperkt mogelijk, met name volgens het principe van salderen. Uit het onderzoeksrapport «Tussenbalans extern salderen met veehouderijen» van 8 juli 2022 (dat als bijlage is gevoegd bij de brief van 25 november jl.) blijkt dat de stikstofruimte waarmee gesaldeerd wordt grotendeels (meer dan 70%) binnen de agrarische sector blijft.

Om regie te houden op de inzet van stikstofruimte die beschikbaar komt bij extern salderen is het kabinet blijkens de Kamerbrief van 25 november voornemens om verdergaand te sturen op de gebruiksmogelijkheden van emissieruimte, zolang dit nodig is in het kader van gebiedsprogramma's. Op deze manier wordt voorkomen dat partijen vanuit verschillende opgaven en belangen met elkaar concurreren en houdt de overheid regie in het landelijk gebied. De komende maanden wordt samen met provincies en betrokken departementen gewerkt om te komen tot nieuwe en aangescherpte spelregels en die waar nodig in beleidsregels worden vastgelegd. Het kabinet zet daarnaast in op de registratie van alle vrijkomende ruimte en vrijvallende ruimte in een register, waarbij het doel is om stikstofruimte te registreren zodat deze op een later moment kan worden toebedeeld. Ik verwacht dat er op deze manier voldoende sturing gegeven wordt op de inzet van extern salderen als mitigerende maatregel.

Vraag 7

Deelt u de lezing dat wanneer het Rijk minder boeren vrijwillig kan opkopen en nog altijd moet voldoen aan dezelfde stikstofreductie om de natuur te herstellen er vaker tot onvrijwillige opkoop moet worden overgegaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar de beantwoording van vraag 5 en 6.

Vraag 8

Hoe komt u tot de stelling dat door het vrijwillig opkopen van boeren rondom de A12/A27 «het oplossen van het stikstofprobleem op vrijwillige basis niet moeilijker *is* geworden»?³

² Staatscourant 15 oktober 2020, nr. 52486.

³ Kamerstuk 35 925 A, nr. 82.

Antwoord 8

Zoals aangegeven bij vraag 4 is vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming op basis van salderen mogelijk. Uit de *Tussenbalans extern salderen met* veehouderijen, die als bijlage is meegestuurd met de Kamerbrief van 25 november blijkt echter dat bij het grootste deel van de verleende vergunningen (nl. 70%) de gesaldeerde ruimte binnen de agrarische sector blijft.

In de hiervoor genoemde Kamerbrief van 25 november jl., heeft het kabinet aangegeven zich in te zetten op het met voorrang sturen op de gebruiksmogelijkheden van emissieruimte om, zolang dit nodig is in het kader van gebiedsprogramma's, steviger regie te houden op de inzet van stikstofruimte die beschikbaar komt bij extern salderen. De komende periode werkt het kabinet, samen met de provincies en betrokken sectoren, uit hoe dit in de praktijk zal worden vormgegeven, bijvoorbeeld via beleidsregels.

Vraag 9

Waarom laat u zich zo klem zetten door een bedrijf als Schiphol, als de inzet conform het coalitieakkoord is gericht op zo veel mogelijk vrijwilligheid?

Antwoord 9

Ik herken mij niet in het beeld dat ik mij zou laten klem zetten door een bedrijf als Schiphol. Mijn voorgangster heeft als bevoegd gezag voor de natuurvergunning aangegeven dat Schiphol een natuurvergunning moet aanvragen en hiervoor een passende beoordeling moet uitvoeren⁴. Ik heb aan Schiphol aangegeven dat voor zover significant negatieve effecten niet zijn uit te sluiten als gevolg van het project, deze effecten moeten worden gemitigeerd voordat een vergunning kan worden verleend⁵.

Bij de beantwoording van vraag 1 heb ik aangegeven dat Schiphol een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming heeft ingediend voor haar activiteiten. Of deze vergunning kan worden verleend, is thans nog onderdeel van de behandelingsprocedure voor deze vergunningaanvraag. De aanvraag zal, zodra deze volledig is, objectief in het kader van de Wet natuurbescherming beoordeeld worden. Op de uitkomst daarvan kan ik niet vooruitlopen.

Vraag 10

Deelt u dat uw stelling «dat gebeurt zonder politiek of moreel oordeel over de luchtvaart» voorbij gaat aan de uiterst politieke consequenties die die opstelling heeft, namelijk dat dit impliciet een keuze is voor sneller en meer gedwongen opkoop?

Antwoord 10

Een natuurvergunning voor een activiteit kan alleen geweigerd worden als aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden als gevolg van deze activiteit niet kan worden uitgesloten. De Wet natuurbescherming geeft hier verder geen beleidsruimte, behalve dat ik wel beleid kan hanteren ten aanzien van hoe een vergunning kan worden verleend. Zie bijvoorbeeld het beleid over extern salderen.⁶ Daarom heb ik aangegeven dat de toetsing gebeurt zonder politiek of moreel oordeel over de luchtvaart. In mijn beantwoording op de vragen 4, 5 en 9 heb ik aangegeven extern salderen op dit moment tot de mogelijkheden behoort om een vergunning Wet natuurbescherming te kunnen verlenen voor een nieuwe of een gewijzigde activiteit. Dat geldt ook voor Schiphol.

In de antwoorden op vraag 5 en 6 ben ik reeds in gegaan op de aanpak van het kabinet ten aanzien van piekbelasters.

Vraag 11

Kunt u aangeven waarom u tot twee keer toe antwoordde dat u de Wnb zal beoordelen/toetsen terwijl u niet de vraag werd gesteld of u wel of niet de Wnb zal toetsen?

⁴ https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_305658_17/1/.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 431.

⁶ Zie noot 3.

Antwoord 11

Ik heb daarmee willen benadrukken dat ik gebonden ben aan het toetsingskader van de Wet natuurbescherming en dat ik niet vooruit kan lopen op de uitkomst van de beoordeling van de aanvraag voor een Wnb-vergunning.

Vraag 12

Kunt u ervoor zorgen dat er in het vervolg fatsoenlijk en volledig antwoord op vragen die stikstofgerelateerd zijn wordt gegeven?

Antwoord 12

Ik beantwoord alle vragen altijd zo volledig mogelijk.