Eerste Kamer der Staten-Generaal

1

Vergaderjaar 2022–2023

35 334 Problematiek rondom stikstof en PFAS

AY

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 2 februari 2023

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit[1] hebben deelgenomen aan de ambtelijke technische briefing over de stikstofproblematiek die op 15 november jl. gehouden is in het Eerste Kamergebouw. De leden van de fracties van **GroenLinks** en **PvdA** gezamenlijk en de leden van de fracties van de **PvdD** en van de **OSF** hebben naar aanleiding hiervan een aantal vragen en opmerkingen.

Naar aanleiding hiervan is op 13 december 2022 een brief gestuurd aan de Minister voor Natuur en Stikstof.

De Minister heeft op 13 januari 2023 aangegeven dat het beantwoorden van de vragen niet binnen de gebruikelijke termijn mogelijk is.

Naar aanleiding hiervan is op 26 januari 2023 een rappelbrief gestuurd naar de Minister voor Natuur en Stikstof.

De Minister heeft op 2 februari 2023 inhoudelijk 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), vacant (GL), Van der Voort (D66), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) en N.J.J. van Kesteren (CDA).

kst-35334-AY
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

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

Aan de Minister voor Natuur en Stikstof

Den Haag, 13 december 2023

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling deelgenomen aan de ambtelijke technische briefing over de stikstofproblematiek die op 15 november jl. gehouden is in het Eerste Kamergebouw. De leden van de fracties van **GroenLinks** en **PvdA** gezamenlijk en de leden van de fracties van de **PvdD** en van de **OSF** hebben naar aanleiding hiervan nog een aantal vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA bedanken voor de beantwoording van de vragen tijdens de technische briefing. Zij blijven nog een aantal vragen houden. Het meest fundamentele voor de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA is dat zij vermoeden dat de knip die de regering maakt tussen de vergunningverlening met afkap op 25 km en de depositie buiten deze cirkel, zich slecht verhoudt tot internationale afspraken en nationale wetgeving ten aanzien van de bescherming van de natuur. Daarom hebben zij de volgende vragen.

Bij de beantwoording van onder andere vraag 1 in het verslag schriftelijk overleg[2], geeft u aan dat project-specifieke deposities buiten de 25 km niet kan worden meegerekend omdat de relatie tussen project en depositie te weinig berekende directe relatie heeft. Tegelijkertijd schrijft u dat de benodigde reductie buiten de 25 km wel in beeld is omdat ook in de berekeningen van de benodigde depositiereductie die ten grondslag ligt aan de structurele aanpak de deposities op grotere afstand dan 25 km van de bron – ook voor nieuwe initiatieven – zijn meegenomen.
Ook geeft u verder aan dat de toename aan depositie als gevolg van de vergunningverlening met afkap op 25 km te kennen als gevolg van de berekeningen. De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen waarom u stelt dat de berekende toename van deposities als gevolg van vergunningverlening niet bekend is buiten de 25 km, terwijl u elders stelt dat deze wel bekend is als gevolg van berekeningen. Zeker daar de regering tot begin 2022 Aerius zelf ook gewoon gebruikte als instrument om de depositie van projecten te berekenen, aldus deze leden.

Volgens de laatste voortgangsrapportage natuur[3] kent 90% van de habitattypen in Nederland een slechte staat van instandhouding. Nederland doet het daarbij aanzienlijk slechter dan de andere landen in Europa. Het is onomstreden dat de afkap op 25 km zorgt voor een toename aan mogelijkheden voor vergunningverlening omdat een groot gedeelte van de deposities (soms alle) niet meer behoeft te worden meegenomen. Het feit is dat het compensatieprogramma van deze depositie nog lang niet gerealiseerd is terwijl de vergunningverlening op basis van 25 km wel doorgaat, aldus de leden van fracties van GroenLinks en PvdA. Hoe verhoudt zich dit tot het verslechteringsverbod onder de Vogel- en Habitatrichtlijn, zo vragen zij u.

---

[2] Zie verslag schriftelijk overleg: Kamerstukken I, 2021–2022, 35 334, AW
[3] Kamerstukken I, 2022–2023, 33 576, AB

Bij vraag 8 in het eerdergenoemde verslag schriftelijk overleg werd door de leden van deze fracties iets anders bedoeld. Zij hebben de vraag daarom anders geformuleerd: hoe gaat de regering voorkomen dat de extra depositie vanuit de industrie en luchtvaart, waarvan het overgrote deel van de depositie buiten de 25 km zal neerkomen, er niet toe zal leiden dat er extra veel boeren moeten stoppen, dan wel dure maatregelen moeten nemen, omdat zij via het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) de depositie van deze bedrijven buiten de 25 km moeten opvangen. Over welke waarborgen beschikt u op dit punt?

Bij vraag 13 gaat u in op de technische redenen om te werken met hoogtegrenzen voor de bepaling van depositie. Hierbij, zo blijkt uit eerdere beantwoording, wordt 90% van de depositie buiten de vergunningverlening gehouden door het stellen van de huidige hoogtegrens. De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen u welke rechtsgrond voor deze afkap wordt gebruikt.

Vraag 14 is volgens deze leden niet beantwoord. Dat andere landen een minder specifieke manier van beschouwen hebben, verklaart niet waarom Nederland wel een hoge afkap heeft en de rest niet, aldus de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA. Zij ontvangen daarom graag een (nader) antwoord.

Ten aanzien van vraag 15 vragen deze leden of Nederland rapporteert in de bedoelde «memo-item» vorm over de emissies van de luchtvaart en zo ja, waar deze informatie te vinden is. Indien dat niet zo is, vernemen zij graag waarom niet. Deze leden begrijpen niet helemaal hoe de toenames van deposities door luchtvaart (2–3% wereldwijd en 0,5–1,5%) die hier genoemd worden zich verhouden tot de 1% toename deposities waar in vraag 12 naar verwezen wordt. Dit rapport is uit 2000 en sindsdien is de luchtvaart wereldwijd en in Nederland fors toegenomen. Zij ontvangen daarom graag meer toelichting op deze cijfers.

U geeft in de beantwoording van het eerder genoemde schriftelijk overleg aan dat Schiphol een NOVEX opgave (gebied) is en dat boeren onderdeel worden van het NPLG. De vraag van de fracties van GroenLinks en PvdA was erop gericht of en in welke mate Schiphol en de veeteelt sector gelijkwaardig worden behandeld in de beperking van stikstofdeposities. Kunt u schetsen op welke wijze en met welke opgave Schiphol binnen de NOVEX aan de slag moet? Immers, wanneer de provincie Noord-Holland de oplossing voor het stikstofprobleem in het NPLG moet vinden, is dat precies wat de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vrezen: dan moeten andere emitters, zoals met name de boeren, daarvoor hun bedrijfsvoering bovenmatig aanpassen. Deze leden zijn op zoek naar het rechtvaardigheidsbeginsel in dezen en ontvangen daarom hierop graag een reactie.

U geeft aan dat Schiphol niet anders behandeld wordt dan andere bedrijven. Desondanks wordt het van andere bedrijven ook niet geaccepteerd dat ze jarenlang zonder vergunning opereren. U stelt dat er zicht is op legalisering, terwijl de milieuruimte en stikstofruimte volgens deze ledennog allerminst in beeld is. Omdat er geen geldig regime is wordt omwonenden het recht op beroep en bezwaar ontnomen en kan het deel van de bevolking dat ernstige toename van geluidshinder ervaart niet naar de rechter. Met bezwaar en beroepsprocedures kan de vergunningverlening van Schiphol nog makkelijk jaren duren voor het stadium van onherroepelijkheid bereikt is, aldus deze leden. Zij vragen daarom nogmaals wat u een rechtvaardige termijn vindt richting omwonenden en derde belanghebbenden, waarop een bedrijf in Nederland zonder natuurvergunning mag opereren. Welke termijn komt uit de jurisprudentie

naar voren als een redelijke termijn bij genoemde redenen voor niet-handhaven wanneer er geen geldige vergunning is en hoe verhouden deze termijn zich tot de tijd die Schiphol krijgt?

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen welke juridische argumenten u ziet om Schiphol een natuurvergunning te geven op basis van een zekere juridische vertrekpositie (omvang ten tijde van het juridische instrument van de natuurvergunning). Welke juridische argumenten ziet u die daar tegen pleiten en Schiphol te laten groeien tot 440.000 vluchten totdat de vergunning alsnog gegeven kan worden? Kunt u daarbij kan ingaan op het realiseren van een betrouwbare overheid voor bedrijven, ook andere dan Schiphol, het uithollen van het aanzien van de staat wanneer een bedrijf zo zichtbaar en langdurig zonder vergunningen mag opereren, zo vragen zij u.
Kunt u daarbij ingaan op het recht van gewone mensen op een betrouwbare overheid die handelt in hun (gezondheids-)belang en daarbij binnen redelijke termijnen handelt en zonder aanzien des persoon en zonder onderscheid te maken tussen bedrijven, aldus de leden van deze fracties. Zij verwijzen hierbij naar het eerdergenoemde schriftelijk overleg waarin u schreef: de rechtspositie van omwonenden is al geruime tijd niet goed gereguleerd en omwonenden kunnen zich hierdoor niet beroepen op geluidsnormen die hun gezondheid moeten beschermen.
Het komt de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA voor dat dit rechtsvacuüm niet moet kunnen bestaan in de rechtsstaat Nederland en als het al kan bestaan dat dit maximaal enkele maanden en niet jarenlang moet duren. Het kabinet kan de rechtspositie voor omwonenden en natuur meteen verbeteren door een vergunning voor Schiphol af te geven. Deze leden horen dan ook graag op welke korte termijn de regering deze situatie gaat beëindigen.

Zij vragen tot slot hoe deze argumenten zich tot elkaar verhouden in het licht van de doelen en beschermende artikelen van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD

De leden van de fractie van de PvdD vragen voor hoeveel bedrijven geldt dat het aannemelijk is dat stikstofdepositie als gevolg van activiteiten van die bedrijven plaatsvindt buiten de cirkel van 25 km rond de bedrijfsvestiging.

Zijn er bedrijven (bijvoorbeeld doordat er een hele hoge schoorsteen wordt gebruikt) die ervoor kunnen zorgen dat de stikstofdepositie in het algemeen uitsluitend buiten de 25km-cirkel plaatsvindt. En als dat het geval is, betekent dat dan dat zo'n bedrijf geen mitigerende maatregelen hoeft te nemen die gericht zijn op het terugbrengen of compenseren van de geproduceerde stikstofdepositie, zo vragen deze leden.

De leden van de fractie van de PvdD vragen hoe de 25 km-grens wordt gehanteerd bij vliegverkeer. Wordt stikstofdepositie van vliegtuigen die gebruik maken van een vliegveld dat door een onderneming wordt geëxploiteerd toegerekend aan die onderneming of geldt die toerekening alleen voor vliegverkeer binnen een cirkel van 25 km rond het vliegveld? Zo ja, aan wie wordt de depositie toegerekend die plaatsvindt tijdens een vlucht door een vliegtuig dat de 25 km-cirkel heeft verlaten? Als dit niet aan een onderneming wordt toegerekend, is dan berekend hoeveel depositie wordt veroorzaakt door alle vliegverkeer buiten 25-km-cirkels rond vliegvelden waartussen wordt gevlogen en wie is dan verantwoordelijk voor het compenseren van die depositie?

Deze leden vragen welke bedrijven de tien grootste stikstofdepositie-veroorzakers zijn waarvan aannemelijk is dat zij ook buiten de cirkel van 25 km rond de bedrijfsvestiging depositie veroorzaken.

Zij vragen voorts met welke maatregelen is verzekerd dat depositie wordt gecompenseerd als stikstofdepositie door bedrijven buiten de 25 km-cirkels niet wordt toegerekend aan die bedrijven. Staat vast dat die maatregelen op dit moment al getroffen zijn en de effecten opleveren die noodzakelijk zijn om de stikstofdepositie te compenseren?

Brengt het voorzorgsbeginsel mee dat een vergunning alleen mag worden gegeven als vaststaat dat de depositie buiten de 25 km-cirkel die de aanvrager veroorzaakt, wordt gecompenseerd door maatregelen die werken op het moment van vergunningverlening, zo vragen de leden van de fractie van de PvdD.

Zij vragen tot slot of u kunt aantonen dat het beleid en de regeling nu volledig voldoen aan de eisen die voortvloeien uit de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en uit recente rechtspraak van lagere bestuursrechters die betrekking hebben op stikstofdepositie.

Vragen en opmerkingen van het lid van de fractie van de OSF

Het lid van de OSF-fractie vraagt of de normstellingen zoals genoemd tijdens de technische briefing grensoverschrijdend werken en gelden vice versa buitenlandse normstellingen voor het Nederlands grondgebied. Zo nee, waarom niet, aangezien er bij buitenlandse stikstofproblematiek sprake is van gelijkwaardige milieuconsequenties.

Hoe verhoudt de maximale afstandsnorm van 25 kilometer zich tot de landsgrenzen in gebieden die in nabijheid van de landsgrenzen liggen, zo vraagt hij u.

Het gebied Zuid-Limburg, als voorbeeld, beslaat een gebied van hemelsbreed zo'n 25 km in omtrek. De 25 kilometernorm zou betekenen dat bij een puntvervuiling, zoals bijvoorbeeld bij een chemisch complex, voor het gehele gebied Zuid-Limburg als gevolg hiervan vergunningverlening problematisch zou kunnen zijn, aldus het lid van de fractie van de OSF. Kunnen deze consequenties zich in praktijk voordoen en zijn er vergelijkbare voorbeelden rondom industriële complexen denkbaar?

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 13 januari 2023.

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

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR NATUUR EN STIKSTOF

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2023

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA gezamenlijk en de leden van de fracties van de PvdD en van de OSF van de Eerst Kamer hebben op 13 december 2022 vragen gesteld naar aanleiding van de technische briefing van 15 november jl. over de stikstofproblematiek.

Vanwege de benodigde interdepartementale afstemming betreffende de beantwoording kunnen deze vragen niet binnen de gevraagde termijn beantwoord worden. Ik beoog een gedegen beantwoording van de veelal zeer technische vragen en dat kost tijd.

Ik streef ernaar de vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden.

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

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

Aan de Minister voor Natuur en Stikstof

Den Haag, 26 januari 2023

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (EZK/ LNV) hebben op 13 januari 2023 een brief van u ontvangen over uitstel van de beantwoording van de vragen naar aanleiding van technische briefing van 15 november jl. over de stikstofproblematiek.

De commissie heeft de brief op 24 januari jl. besproken en verzoekt u, mede vanwege de actualiteit van dit onderwerp, de vragen uiterlijk **vrijdag 3 februari 2023** te beantwoorden.

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

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR NATUUR EN STIKSTOF

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 februari 2023

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA gezamenlijk en de leden van de fracties van de PvdD en van de OSF van uw Kamer hebben op 13 december 2022 vragen gesteld naar aanleiding van de technische briefing van 15 november jl. over de stikstofproblematiek. Hierbij beantwoord ik deze vragen.

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

Beantwoording

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen die de leden hebben gesteld naar aanleiding van de technische briefing van 15 november jl. over de stikstofproblematiek. Bij de beantwoording houd ik de volgorde van uw brief aan. Voor de leesbaarheid is de tekst van uw brief cursief en zijn de vragen genummerd.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA bedanken voor de beantwoording van de vragen tijdens de technische briefing. Zij blijven nog een aantal vragen houden. Het meest fundamentele voor de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA is dat zij vermoeden dat de knip die de regering maakt tussen de vergunningverlening met afkap op 25 km en de depositie buiten deze cirkel, zich slecht verhoudt tot internationale afspraken en nationale wetgeving ten aanzien van de bescherming van de natuur. Daarom hebben zij de volgende vragen.

1.
Bij de beantwoording van onder andere vraag 1 in het verslag schriftelijk overleg[4], geeft u aan dat project-specifieke deposities buiten de 25 km niet kan worden meegerekend omdat de relatie tussen project en depositie te weinig berekende directe relatie heeft. Tegelijkertijd schrijft u dat de benodigde reductie buiten de 25 km wel in beeld is omdat ook in de berekeningen van de benodigde de-positiereductie die ten grondslag ligt aan de structurele aanpak de deposities op grotere afstand dan 25 km van de bron – ook voor nieuwe initiatieven – zijn meegenomen.
Ook geeft u verder aan dat de toename aan depositie als gevolg van de vergunningverlening met afkap op 25 km te kennen als gevolg van de berekeningen. De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen waarom u stelt dat de berekende toename van deposities als gevolg van vergunningverlening niet bekend is buiten de 25 km, terwijl u elders stelt dat deze wel bekend is als gevolg van berekeningen. Zeker daar de regering tot begin 2022 AERIUS zelf ook gewoon gebruikte als instrument om de depositie van projecten te berekenen, aldus deze leden.

Antwoord
De rekenresultaten van een depositieberekening met AERIUS Calculator kunnen op een grotere afstand dan 25 km van de bron niet met voldoende wetenschappelijke zekerheid aan een individueel project of een mitigerende maatregel worden toegerekend. Die rekenresultaten kunnen dus ook niet in een project-specifieke passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn worden betrokken.
De depositiebijdragen van projecten en de effecten van project-specifieke mitigerende maatregelen op afstanden groter dan 25 km worden niet apart in beeld gebracht.
De projectbijdragen zijn wel verdisconteerd in de totale deposities. Bij de berekening van de totale deposities op Natura 2000-gebieden, die RIVM jaarlijks uitvoert, geldt geen maximale rekenafstand en worden alle bronnen landsdekkend doorgerekend. Dit is mogelijk omdat in deze berekeningen niet de individuele bronbijdragen bijgehouden worden. Bovendien vallen, bij berekening van de totale bijdrage van alle bronnen, de onzekerheden in de berekende individuele bronbijdragen deels tegen elkaar weg, en worden de berekende totale deposities gekalibreerd aan de hand van metingen.

[4] Zie verslag schriftelijk overleg: Kamerstukken I, 2021–2022, 35 334, AW

Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen projectbijdragen waarvoor een vergunning is (of nog moet worden verleend) en overige depositiebijdragen.

2.
Volgens de laatste voortgangsrapportage natuur[5] kent 90% van de habitattypen in Nederland een slechte staat van instandhouding. Nederland doet het daarbij aanzienlijk slechter dan de andere landen in Europa. Het is onomstreden dat de afkap op 25 km zorgt voor een toename aan mogelijkheden voor vergunningverlening omdat een groot gedeelte van de deposities (soms alle) niet meer behoeft te worden meegenomen. Het feit is dat het compensatieprogramma van deze depositie nog lang niet gerealiseerd is terwijl de vergunningverlening op basis van 25 km wel doorgaat, aldus de leden van fracties van GroenLinks en PvdA. Hoe verhoudt zich dit tot het verslechteringsverbod onder de Vogel- en Habitatrichtlijn, zo vragen zij u.

Antwoord
Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1, zijn de bijdragen van projecten verdisconteerd in de totale (landelijke) deposities. Voorkomen moet worden dat het totaal aan deposities leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden en geborgd moet worden dat de instandhoudingsdoelstellingen worden gehaald. De lidstaat (de rijksoverheid en provincies) is verantwoordelijk om maatregelen te treffen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen (artikel 6, eerste lid, van de 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).
In 2020 is met de structurele aanpak stikstof een belangrijke stap gezet om aan deze verplichtingen te voldoen. Het kabinet heeft dit pakket voor € 150 miljoen versterkt. Dit als extra waarborg om te voorkomen dat het totaal aan (landelijke) deposities, inclusief de projectbijdragen buiten de maximale rekenafstand van 25 km, leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. Veel van de stikstof- en natuurmaatregelen komen tot uitvoering in de gebiedsprocessen van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). In de brief van 25 november 2022[6] heeft het kabinet de voortgang van het NPLG uiteen gezet en aangegeven dat het NPLG ook een integratie- en intensiveringsslag met zich brengt. Zo wordt de stikstof- en natuuraanpak geïntegreerd met de klimaat- en wateropgave in het landelijk gebied en wordt aldus gewerkt aan concretisering van areaal- en verbeteropgaven voor de Vogel- en Habitatrichtlijn. In de brief van 25 november 2022 is ook een korte termijnaanpak aangekondigd voor het gericht en versneld beëindigen van de emissies van piekbelasters. Deze aanpak is gericht op een directe forse reductie van uitstoot én een blijvend dalende lijn zodat de natuur eveneens wordt versterkt.

3.
Bij vraag 8 in het eerdergenoemde verslag schriftelijk overleg werd door de leden van deze fracties iets anders bedoeld. Zij hebben de vraag daarom anders geformuleerd: hoe gaat de regering voorkomen dat de extra depositie vanuit de industrie en luchtvaart, waarvan het overgrote deel van de depositie buiten de 25 km zal neerkomen, er niet toe zal leiden dat er extra veel boeren moeten stoppen, dan wel dure maatregelen moeten nemen, omdat zij via het Nationaal Programma Landelijk Gebied

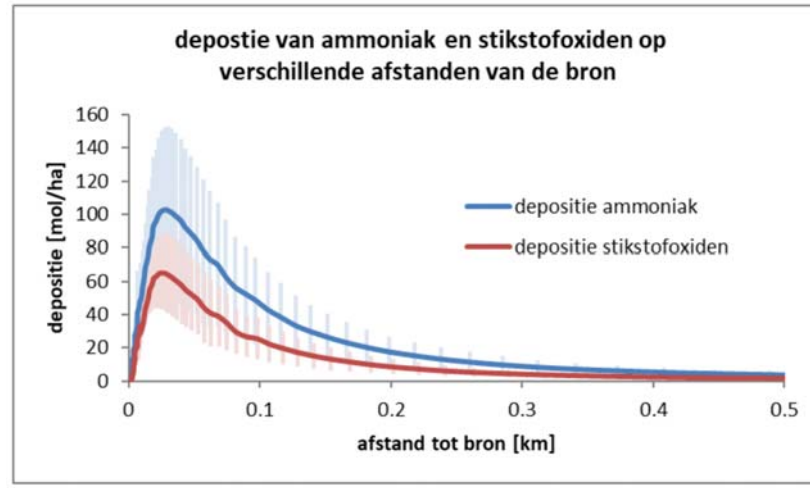
[5] Kamerstukken I, 2022–2023, 33 576, AB
[6] Kamerstuk 30 252 / 33 576 / 35 334, G

(NPLG) de depositie van deze bedrijven buiten de 25 km moeten opvangen. Over welke waarborgen beschikt u op dit punt?

Antwoord
Zoals in het coalitieakkoord is afgesproken, staat het kabinet voor een aanpak waarbij alle sectoren een evenredige en evenwichtige bijdrage leveren aan het oplossen van de stikstofproblematiek. Het kabinet stelt indicatieve NO_x-emissiedoelen voor onder andere de sectoren industrie, energie en mobiliteit (waaronder wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart). Ik informeer u over deze doelen middels de aangekondigde Kamerbrief van medio februari. Op deze manier is gewaarborgd dat alle sectoren een evenredige en evenwichtige bijdrage leveren aan de stikstofproblematiek.

Overigens is het niet zo dat er, als gevolg van de maximale rekenafstand, een extra depositie vanuit de industrie of mobiliteitssector ontstaat. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 zijn de effecten van projecten buiten 25 km reeds verdisconteerd in de totale deposities en worden passende maatregelen getroffen om de instandhoudingsdoelstellingen te halen en te voorkomen dat het totaal aan deposities leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden.
Het klopt dat een relatief groot deel van de emissies van een bron buiten 25 km neerslaat, waarvan overigens het grootste deel in het buitenland terecht komt. Voor de omvang van de stikstofproblematiek en de benodigde instandhoudings- en passende maatregelen is echter niet het aandeel van de emissies van een bepaalde sector die neerslaan relevant, maar de absolute depositie (mol/ha/jaar). De absolute depositiebijdrage van een bron neemt snel af naarmate de afstand tot de bron groter wordt en de emissies over een steeds groter oppervlak worden verspreid. Dit wordt geïllustreerd in onderstaande figuur, afkomstig van RIVM, waarin het verloop van de depositiebijdrage is aangegeven tot 0,5 kilometer van de bron.

De depositiebijdrage van een activiteit op afstanden groter dan 25 km is zeer beperkt ten opzichte van de totale deposities en heeft nauwelijks gevolgen voor de omvang van het vereiste pakket aan passende maatregelen. Ook omdat voor die projecten geldt dat voor de deposities veroorzaakt op Natura 2000-gebieden binnen 25 km afstand veelal mitigerende maatregelen vereist zullen zijn om verslechteringen te voorkomen en de emissiereducties van deze maatregelen tevens doorwerken op de totale deposities buiten 25 km.



Figuur 1

Bron: Externe link: *https://www.rivm.nl/stikstof/vragen-en-antwoorden-over-stikstof-en-ammoniak#hoe-ver-komen-ammoniak-en-stikstofoxiden-van-een-bron-362981-more*

4.

Bij vraag 13 gaat u in op de technische redenen om te werken met hoogtegrenzen voor de bepaling van depositie. Hierbij, zo blijkt uit eerdere beantwoording, wordt 90% van de depositie buiten de vergunningverlening gehouden door het stellen van de huidige hoogtegrens. De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen u welke rechtsgrond voor deze afkap wordt gebruikt.

Antwoord

Bij berekening van de depositiebijdragen van vliegverkeer in het kader van de toestemmingsverlening, maar ook bij de monitoring van de totale deposities door RIVM, worden de emissies betrokken tot een hoogte van 3.000 voet. Daaraan liggen wetenschappelijke argumenten ten grondslag. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 13 in het genoemde verslag zijn er geen modellen beschikbaar om de depositiebijdrage van vliegtuigemissies boven 3.000 lokaal voldoende betrouwbaar in beeld te brengen. Daarbij speelt dat deze emissies zich doorgaans boven de menglaag bevinden. Deze stoffen kunnen het aardoppervlak bereiken, maar in het algemeen pas veel later en op (zeer) grote afstand van het gebied waar de stoffen zijn uitgestoten en daarmee veelal ver buiten Nederlands grondgebied.

Uit de eerdere beantwoording blijkt overigens niet dat daarmee 90% van de depositie buiten beschouwing zou blijven in het kader van de vergunningverlening. In het antwoord op vraag 12 in het genoemde verslag is aangegeven dat het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens tot een hoogte van 3.000 voet 0,1% bijdraagt aan de totale depositie in Nederland, en dat de depositiebijdrage van overig vliegverkeer boven 3.000 voet (hoofdzakelijk Europees of mondiaal vliegverkeer van vliegtuigen die niet in Nederland landen) ongeveer 0,9% bedraagt van de totale depositie. Die 0,9% heeft dus geen betrekking op vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens. De commissie m.e.r. en RIVM geven aan dat de emissie boven de 3.000 voet van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens binnen Nederland een depositie veroorzaakt die kleiner is dan 10% van de depositie veroorzaakt door de emissie onder de

3.000 voet door datzelfde vliegverkeer[7]. Het klopt dus niet dat 90% van de depositie buiten de vergunningverlening wordt gehouden.

5.
Vraag 14 is volgens deze leden niet beantwoord. Dat andere landen een minder specifieke manier van beschouwen hebben, verklaart niet waarom Nederland wel een hoge afkap heeft en de rest niet, aldus de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA. Zij ontvangen daarom graag een (nader) antwoord.

Antwoord
Het is van belang onderscheid te maken tussen enerzijds het betrekken van emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet bij het berekenen van lokale depositiebijdragen van vliegverkeer, en anderzijds het registeren en rapporteren van de emissies door vliegverkeer in het kader van de NEC-richtlijn.
Het meenemen van emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet bij lokale depositieberekeningen is in andere landen niet aan de orde, omdat geen van deze landen de lokale deposities berekent op het detailniveau waarop dat in Nederland gebeurt.
Meerdere andere landen hebben wel emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet geregistreerd en gerapporteerd in het kader van de NEC-richtlijn. Tot dusverre rapporteert Nederland alleen de emissies die op grond van de NEC-richtlijn verplicht moeten worden gerapporteerd. Er is vanuit de NEC-richtlijn geen verplichting om emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus (LTO-cyclus[8]) te rapporteren. Lidstaten kunnen dit wel vrijwillig doen in de vorm van een zogenoemd «memo-item»[9].

Het RIVM zal, op verzoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, vanaf 2023 de NO_X-emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet in beeld brengen en registreren in de Emissieregistratie. Deze emissies zullen daarna ook als onderdeel van het vliegverkeer in de totale depositie worden opgenomen en worden gerapporteerd aan de Europese Commissie.

6.
Ten aanzien van vraag 15 vragen deze leden of Nederland rapporteert in de bedoelde «memo-item» vorm over de emissies van de luchtvaart en zo ja, waar deze informatie te vinden is. Indien dat niet zo is, vernemen zij graag waarom niet. Deze leden begrijpen niet helemaal hoe de toenames van deposities door luchtvaart (2–3% wereldwijd en 0,5–1,5%) die hier genoemd worden zich verhouden tot de 1% toename deposities waar in vraag 12 naar verwezen wordt. Dit rapport is uit 2000 en sindsdien is de luchtvaart wereldwijd en in Nederland fors toegenomen. Zij ontvangen daarom graag meer toelichting op deze cijfers.

Antwoord
Nederland registreert en rapporteert tot dusverre geen emissies boven 3.000 voet, maar is voornemens om dat vanaf 2023 te doen. Zie het antwoord op vraag 5.

---

[7] https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf
[8] De landings- en startcyclus betreft, aansluitend bij de definitie van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), het taxiën na landing en voor vertrek, starten, opstijgen, aanvliegen en landen en alle andere manoeuvres van het vliegtuig die plaatsvinden beneden een hoogte van 3000 voet (914 meter).
[9] Annex I bij de Emission Reporting Guidelines (ECE/EB.AIR/125) geeft het format waarmee landen hun emissies moeten rapporteren. Het memo-item is te vinden in regel 157 en 158 van het Excel bestand.

De depositiebijdrage van 1% aan de totale depositie als gevolg van al het vliegverkeer dat volgt uit het antwoord op vraag 12 in het genoemde verslag, volgt uit de analyses die door RIVM en TNO in 2020 zijn uitgevoerd ten behoeve van het Advies luchtvaartsector van het Adviescollege stikstofproblematiek[10].
Uit het rapport blijkt dat rekening is gehouden met de ontwikkeling in de omvang van de emissies. In het rapport is aangegeven: «*De bijdrage boven 3.000 voet aan de stikstofdepositie in Nederland is een inschatting op basis van de hiervoor genoemde studie uit 2004 [van NMI en CICERO] aangevuld met andere informatie die op dit moment beschikbaar is, zoals de bijdrage van NO_x-emissies door de luchtvaart wereldwijd en van omliggende landen. De deskundigen van het RIVM en TNO hebben hiervoor – op verzoek van het Adviescollege – de Europese resultaten vertaald naar de Nederlandse situatie en deze uitkomsten gecorrigeerd voor de toename van NO_x-emissies sinds het verschijnen van de studie*».

7.
U geeft in de beantwoording van het eerder genoemde schriftelijk overleg aan dat Schiphol een NOVEX opgave (gebied) is en dat boeren onderdeel worden van het NPLG. De vraag van de fracties van GroenLinks en PvdA was erop gericht of en in welke mate Schiphol en de veeteelt sector gelijkwaardig worden behandeld in de beperking van stikstofdeposities. Kunt u schetsen op welke wijze en met welke opgave Schiphol binnen de NOVEX aan de slag moet? Immers, wanneer de provincie Noord-Holland de oplossing voor het stikstofprobleem in het NPLG moet vinden, is dat precies wat de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vrezen: dan moeten andere emitters, zoals met name de boeren, daarvoor hun bedrijfsvoering bovenmatig aanpassen. Deze leden zijn op zoek naar het rechtvaardigheidsbeginsel in dezen en ontvangen daarom hierop graag een reactie.

Antwoord
Zoals ook in het antwoord op vraag 3 aangegeven, staat het kabinet voor een aanpak waarbij alle sectoren een evenredige en evenwichtige bijdrage leveren aan het oplossen van de stikstofproblematiek. Het kabinet stelt indicatieve NO_x-emissiedoelen voor onder andere de sectoren industrie, energie en mobiliteit (waaronder wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart). Deze doelen zullen vervolgens tegelijkertijd met de regionale doelen voor NH_3 definitief worden vastgesteld. Op deze manier zal worden gewaarborgd dat alles sectoren een evenredige en evenwichtige bijdrage leveren aan de stikstofproblematiek.

8.
U geeft aan dat Schiphol niet anders behandeld wordt dan andere bedrijven. Desondanks wordt het van andere bedrijven ook niet geaccepteerd dat ze jarenlang zonder vergunning opereren. U stelt dat er zicht is op legalisering, terwijl de milieuruimte en stikstofruimte volgens deze leden nog allerminst in beeld is. Omdat er geen geldig regime is wordt omwonenden het recht op beroep en bezwaar ontnomen en kan het deel van de bevolking dat ernstige toename van geluidshinder ervaart niet naar de rechter. Met bezwaar en beroepsprocedures kan de vergunningverlening van Schiphol nog makkelijk jaren duren voor het stadium van onherroepelijkheid bereikt is, aldus deze leden. Zij vragen daarom nogmaals wat u een rechtvaardige termijn vindt richting omwonenden en derde belanghebbenden, waarop een bedrijf in Nederland zonder natuurvergunning mag opereren. Welke termijn komt uit de jurisprudentie naar voren als een redelijke termijn bij genoemde redenen voor

[10] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/01/14/advies-luchtvaartsector

niet-handhaven wanneer er geen geldige vergunning is en hoe verhouden deze termijn zich tot de tijd die Schiphol krijgt?

Antwoord
Op dit moment is de aanvraag voor een natuurvergunning van Schiphol in behandeling. Het streven is om de vergunningprocedure zo snel als mogelijk af te ronden.
Hoewel ik van mening ben dat Schiphol zo spoedig mogelijk over de vereiste Wnb-vergunning dient te beschikken, constateer ik ook dat het doorlopen van de vergunningprocedure in het geval van Schiphol zeer complex is en tijd kost.

In februari 2021 heeft een ontwerpvergunning ter inzage gelegen voor inspraak. Mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen zijn de uitgangspunten met betrekking tot de referentiesituatie aangepast en is Schiphol in februari 2022 gevraagd de aanvraag en de passende beoordeling aan te vullen. Deze stukken zijn in augustus 2022 ontvangen. Onlangs is geconstateerd dat de aanvraag en passende beoordeling wederom op onderdelen dient te worden aangevuld, onder meer met het oog op het treffen van mitigerende maatregelen.

Ik hecht eraan dat Schiphol zo spoedig mogelijk over de vereiste natuurvergunning beschikt. Echter, ik hecht als bevoegd gezag ook aan een zorgvuldig proces om tot vergunningverlening te komen. Voor Schiphol geldt geen andere behandeling dan voor andere bedrijven. Nogmaals, het betreft een zeer complexe aanvraag, waarbij sprake is van aanzienlijke bestaande rechten van Schiphol, die mede naar aanleiding van adviezen van de commissie m.e.r., nader in kaart zijn gebracht.

Overigens hebben belanghebbenden altijd de mogelijkheid beroep in te stellen tegen het definitieve besluit op de aanvraag. Ook kunnen omwonenden een verzoek om handhaving vanwege ernstige geluidhinder indienen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en tegen een afwijzend besluit rechtsmiddelen aanwenden.

9.
De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen welke juridische argumenten u ziet om Schiphol een natuurvergunning te geven op basis van een zekere juridische vertrekpositie (omvang ten tijde van het juridische instrument van de natuurvergunning). Welke juridische argumenten ziet u die daar tegen pleiten en Schiphol te laten groeien tot 440.000 vluchten totdat de vergunning alsnog gegeven kan worden? Kunt u daarbij kan ingaan op het realiseren van een betrouwbare overheid voor bedrijven, ook andere dan Schiphol, het uithollen van het aanzien van de staat wanneer een bedrijf zo zichtbaar en langdurig zonder vergunningen mag opereren, zo vragen zij u.
Kunt u daarbij ingaan op het recht van gewone mensen op een betrouwbare overheid die handelt in hun (gezondheids-)belang en daarbij binnen redelijke termijnen handelt en zonder aanzien des persoon en zonder onderscheid te maken tussen bedrijven, aldus de leden van deze fracties. Zij verwijzen hierbij naar het eerdergenoemde schriftelijk overleg waarin u schreef: de rechtspositie van omwonenden is al geruime tijd niet goed gereguleerd en omwonenden kunnen zich hierdoor niet beroepen op geluidsnormen die hun gezondheid moeten beschermen.
Het komt de leden van de fracties van GroenLinks en PvdA voor dat dit rechtsvacuüm niet moet kunnen bestaan in de rechtsstaat Nederland en als het al kan bestaan dat dit maximaal enkele maanden en niet jarenlang moet duren. Het kabinet kan de rechtspositie voor omwonenden en natuur meteen verbeteren door een vergunning voor Schiphol af te

geven. Deze leden horen dan ook graag op welke korte termijn de regering deze situatie gaat beëindigen.

Antwoord
Schiphol heeft een natuurvergunning nodig voor de depositie die uitkomt boven de referentiesituatie (bestaand recht) en die kan leiden tot significante gevolgen.
Voor zover aan de aanvraag van een natuurvergunning een afdoende passende beoordeling ten grondslag ligt op basis waarvan aantasting van natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden kan worden uitgesloten en die aan alle vereisten voldoet, moet die vergunning in beginsel worden verleend.
Het kabinetsbeleid is echter dat dat de exploitatie van Schiphol wordt beperkt tot 440.000 vliegtuigbewegingen. De aanvraag van Schiphol om een natuurvergunning voor de depositie die uitkomt boven de referentiesituatie moet hierop aansluiten.
Zoals gezegd hecht ik er aan dat Schiphol zo spoedig mogelijk over een juiste natuurvergunning beschikt, maar kost de zorgvuldige afhandeling van deze complexe aanvraag tijd.

Daarnaast wordt sinds 2015, vooruitlopend op een nieuw vast te stellen Luchthavenverkeerbesluit (LVB), gevlogen via het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). Het NNHS is opgesteld met het oog op de reductie van geluidsoverlast, door middel van strikt preferentieel baangebruik. Sindsdien is sprake van anticiperend handhaven. Feitelijk betekent dit dat er niet wordt gehandhaafd bij een overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingspunten, zolang dit het gevolg is van het vliegen volgens het NNHS. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022[11] heeft het kabinet aangekondigd het anticiperend handhaven te beëindigen met ingang van het gebruiksjaar 2024. Daarmee wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld, in die zin dat gehandhaafd wordt op geluidsnormen die in regelgeving zijn opgenomen.

10.
Zij vragen tot slot hoe deze argumenten zich tot elkaar verhouden in het licht van de doelen en beschermende artikelen van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Antwoord
Volgens vaste jurisprudentie zijn significante gevolgen in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, dat wil zeggen gevaar voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen, uit te sluiten als een project geen toename van depositie veroorzaakt ten opzichte van de depositie die al mocht worden veroorzaakt in de referentiesituatie. Die referentiesituatie kan volgen uit hetgeen was toegestaan op het moment dat artikel 6, derde lid, van de richtlijn van toepassing werd voor de betrokken Natura 2000-gebieden, zoals bij Schiphol het geval is.
Een toename van depositie met significante gevolgen ten opzichte van de referentiesituatie, moet in beginsel worden toegestaan als daaraan een concludente passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de richtlijn ten grondslag ligt die aan alle vereisten voldoet.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD
11.
De leden van de fractie van de PvdD vragen voor hoeveel bedrijven geldt dat het aannemelijk is dat stikstofdepositie als gevolg van activiteiten van die bedrijven plaatsvindt buiten de cirkel van 25 km rond de bedrijfsvestiging.

[11] Kamerbrief II, 2021–2022, 29 665, nr. 432

Antwoord
Voor alle activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken geldt dat er ook depositie kan optreden op meer dan 25 kilometer van die bron. Voor hoeveel bedrijven dit geldt, is niet te zeggen. Berekende depositiebijdragen van individuele bronnen op afstanden groter dan 25 kilometer kunnen niet met voldoende wetenschappelijke zekerheid aan individuele bron worden toegerekend.

12.
Zijn er bedrijven (bijvoorbeeld doordat er een hele hoge schoorsteen wordt gebruikt) die ervoor kunnen zorgen dat de stikstofdepositie in het algemeen uitsluitend buiten de 25km-cirkel plaatsvindt. En als dat het geval is, betekent dat dan dat zo'n bedrijf geen mitigerende maatregelen hoeft te nemen die gericht zijn op het terugbrengen of compenseren van de geproduceerde stikstof-depositie, zo vragen deze leden.

Antwoord
In alle gevallen geldt dat de hoogste depositiebijdragen op maximaal enkele kilometers van de bron plaatsvindt, ook als er gebruik wordt gemaakt van een hoge schoorsteen. Vervolgens geldt dat de depositiebijdrage van een bron afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt.

13.
De leden van de fractie van de PvdD vragen hoe de 25 km-grens wordt gehanteerd bij vliegverkeer. Wordt stikstofdepositie van vliegtuigen die gebruik maken van een vliegveld dat door een onderneming wordt geëxploiteerd toegerekend aan die onderneming of geldt die toerekening alleen voor vliegverkeer binnen een cirkel van 25 km rond het vliegveld? Zo ja, aan wie wordt de depositie toegerekend die plaatsvindt tijdens een vlucht door een vliegtuig dat de 25 km-cirkel heeft verlaten? Als dit niet aan een onderneming wordt toegerekend, is dan berekend hoeveel depositie wordt veroorzaakt door alle vliegverkeer buiten 25-km-cirkels rond vliegvelden waartussen wordt gevlogen en wie is dan verantwoordelijk voor het compenseren van die depositie?

Antwoord
De maximale rekenafstand van 25 km geldt voor project-specifieke berekeningen in het kader van de toestemmingsverlening onder de Wet natuurbescherming. Deze maximale rekenafstand wordt toegepast, omdat rekenresultaten met AERIUS Calculator op een grotere afstand dan 25 kilometer van de bron niet met voldoende zekerheid aan een project of een mitigerende maatregel kunnen worden toegerekend.

De maximale rekenafstand van 25 km is van toepassing op alle emissiebronnen die worden betrokken in een passende beoordeling. Bij berekening van de depositiebijdrage van vliegverkeer worden de vliegroutes tot een hoogte van 3.000 voet betrokken. Vervolgens wordt de depositiebijdrage van de emissies door het vliegverkeer op deze routes berekend tot een maximale afstand van 25 km ten opzichte van deze routes. De berekening van de depositiebijdrage door vliegverkeer beperkt zich dus niet tot een straal van 25 km rond de luchthaven. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de passende beoordeling en het treffen van eventuele projectspecifieke mitigerende maatregelen.

De depositiebijdragen van projecten op grotere afstanden dan 25 km zijn verdisconteerd in de totale deposities. Voorkomen moet worden dat het totaal aan deposities leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. Hiertoe is de lidstaat (de rijksoverheid en provincies)

verantwoordelijk om maatregelen te treffen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen (artikel 6, eerste lid, van de 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).

14.
Deze leden vragen welke bedrijven de tien grootste stikstofdepositie-veroorzakers zijn waarvan aannemelijk is dat zij ook buiten de cirkel van 25 km rond de bedrijfsvestiging depositie veroorzaken.

Antwoord
De huidige monitoringssystematiek is niet geschikt om individuele bedrijven te rangschikken op bijvoorbeeld depositiebijdrage. Het is daarom ook niet bekend welke bedrijven de tien grootste stikstofdepositie-veroorzakers zijn met een effect op meer dan 25 kilometer van de bron.

15.
Zij vragen voorts met welke maatregelen is verzekerd dat depositie wordt gecompenseerd als stikstofdepositie door bedrijven buiten de 25 km-cirkels niet wordt toegerekend aan die bedrijven. Staat vast dat die maatregelen op dit moment al getroffen zijn en de effecten opleveren die noodzakelijk zijn om de stikstofdepositie te compenseren?

Antwoord
Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 13, geldt de maximale rekenafstand van 25 kilometer voor project-specifieke berekeningen in het kader van de toestemmingsverlening onder de Wet natuurbescherming. Rekenresultaten buiten 25 km worden niet betrokken in de passende beoordeling en daarvoor hoeft de initiatiefnemer ook geen mitigerende maatregelen te nemen. De bijdragen op grotere afstanden gaan op in de totale deposities waarvoor het rijk en provincies verantwoordelijk zijn om, waar nodig, instandhoudings- en passende maatregelen te nemen die verslechtering voorkomen. In 2020 is met de structurele aanpak stikstof een belangrijke stap gezet om aan deze verplichtingen te voldoen. Veel van de stikstof- en natuurmaatregelen komen tot uitvoering in de gebiedsprocessen van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). Met het NPLG wordt de stikstof- en natuuraanpak geïntegreerd met de klimaat- en wateropgave in het landelijk gebied en worden aldus de noodzakelijke instandhoudings- en passende maatregelen genomen om verslechtering te voorkomen.

Op het moment dat een bedrijf een vergunning heeft, dan is het bedrijf in beginsel niet verantwoordelijk om maatregelen te nemen die stikstofdepositie verminderen, binnen of buiten 25 km. De depositiebijdrage van dit bedrijf maakt dan deel uit van de totale deposities waarvoor de verantwoordelijkheid om instandhoudings- en passende maatregelen te nemen bij rijk en provincies ligt. Die maatregelen kunnen bijvoorbeeld regelingen zijn om bedrijven te stimuleren maatregelen te treffen.

16.
Brengt het voorzorgsbeginsel mee dat een vergunning alleen mag worden gegeven als vaststaat dat de depositie buiten de 25 km-cirkel die de aanvrager veroorzaakt, wordt gecompenseerd door maatregelen die werken op het moment van vergunningverlening, zo vragen de leden van de fractie van de PvdD.

Antwoord

Nee. De maximale rekenafstand van 25 kilometer markeert het toepassingsbereik van AERIUS Calculator aan de hand waarvan wordt bepaald of een activiteit als gevolg van stikstofdepositie zal leiden tot significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied. Rekenresultaten buiten het toepassingsbereik van het model zijn onvoldoende betrouwbaar aan een concreet project – of mitigerende maatregel – toe te rekenen.
Het is daarom niet zo, dat vanwege het voorzorgsbeginsel dat in artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn besloten ligt, alsnog buiten het toepassingsbereik van een model gerekend kan worden.

17.
Zij vragen tot slot of u kunt aantonen dat het beleid en de regeling nu volledig voldoen aan de eisen die voortvloeien uit de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en uit recente rechtspraak van lagere bestuursrechters die betrekking hebben op stikstofdepositie.

Antwoord
De maximale rekenafstand van 25 km ligt op dit moment voor bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het kader van de procedure over het Tracébesluit ViA15. Ik zie de uitspraak met vertrouwen tegemoet.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de OSF
18.
Het lid van de OSF-fractie vraagt of de normstellingen zoals genoemd tijdens de technische briefing grensoverschrijdend werken en gelden vice versa buitenlandse normstellingen voor het Nederlands grondgebied. Zo nee, waarom niet, aangezien er bij buitenlandse stikstofproblematiek sprake is van gelijkwaardige milieuconsequenties.

Antwoord
De maximale rekenafstand van 25 kilometer past bij de Nederlandse rekenmethodiek en geldt daarom alleen voor Nederlandse projecten. Omliggende landen hanteren andere rekenmethodieken met eigen rekenafstanden.
Het is mijn streven om de verschillen langs de grens zo veel mogelijk te beperken. De mogelijkheden om deze verschillen zo klein mogelijk te maken worden met provinciale bestuurders en met de buurlanden besproken.

19.
Hoe verhoudt de maximale afstandsnorm van 25 kilometer zich tot de landsgrenzen in gebieden die in nabijheid van de landsgrenzen liggen, zo vraagt hij u.

Antwoord
Met AERIUS-Calculator kan de depositie als gevolg van een project worden berekend tot een afstand van 25 kilometer vanaf iedere emissiebron. Standaard wordt alleen de berekende depositie op Nederlandse stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden getoond. Het is mogelijk om handmatig de effecten op buitenlandse gebieden weer te geven, mits deze binnen 25 kilometer van de bron liggen.
Het is echter vaste jurisprudentie dat depositie afkomstig van bronnen in Nederland met gevolgen voor Natura 2000-gebieden in andere lidstaten wordt beoordeeld overeenkomstig de beoordelingssystematiek van de andere lidstaat.

20.

Het gebied Zuid-Limburg, als voorbeeld, beslaat een gebied van hemelsbreed zo'n 25 km in omtrek. De 25 kilometernorm zou betekenen dat bij een puntvervuiling, zoals bijvoorbeeld bij een chemisch complex, voor het gehele gebied Zuid-Limburg als gevolg hiervan vergunningverlening problematisch zou kunnen zijn, aldus het lid van de fractie van de OSF. Kunnen deze consequenties zich in praktijk voordoen en zijn er vergelijkbare voorbeelden rondom industriële complexen denkbaar?

Antwoord
De maximale rekenafstand geldt vanaf de emissiebron, niet vanaf het natuurgebied. Voor iedere emissiebron wordt beoordeeld of negatieve effecten op de natuur zijn uit te sluiten. De totale depositie op de natuurgebieden binnen 25 kilometer van de bron wordt hierbij betrokken. De effecten van andere activiteiten in de directe omgeving spelen alleen een rol in combinatie met deze totale depositie.

Overigens geldt voor de berekening van deze totale deposities op de natuurgebieden, zoals jaarlijks uitgevoerd door het RIVM, geen maximale rekenafstand en wordt voor alle type bronnen landsdekkend gerekend.

21.
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 13 januari 2023.

Antwoord
De beantwoording vroeg iets meer tijd dan voorzien en zijn zo snel mogelijk verzonden.