

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

### 1705

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het op te stellen milieueffectrapport voor Schiphol* (ingezonden 20 januari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 10 februari 2020)

#### Vraag 1

Klopt het dat op dit moment wordt gewerkt aan een concept van het milieueffectrapport (MER) voor Schiphol behorend bij Luchthavenverkeersluit (LVB-1) voor de situatie bij 500.000 vliegbewegingen?

#### Antwoord 1

Er wordt door Schiphol Group gewerkt aan een MER om de milieueffecten van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) met een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar in beeld te brengen. In de brieven van 15 oktober 2019<sup>1</sup> en 4 december 2019<sup>2</sup> bent u reeds geïnformeerd dat door het wegvallen van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) aanvullend depositie- en natuuronderzoek nodig is om uiteindelijk te komen tot een LVB-1. Op dit moment wacht ik op de resultaten van dit door Schiphol Group uit te voeren onderzoek.

#### Vraag 2

Klopt het dat het laatste formeel vastgestelde LVB voor Schiphol stamt uit 2002?

#### Antwoord 2

De laatste wijziging van het LVB is in werking getreden op 1 november 2018. Belangrijk onderdeel van deze wijziging was het instellen van een maximum aantal nachtvluchten handelsverkeer van 32.000 vliegtuigbewegingen. Deze beperking opgelegd aan luchthaven Schiphol maakte onderdeel uit van de adviezen van de heer Alders. Daarnaast geldt dat in de uitspraak over het handhavingsverzoek met betrekking tot Schiphol dat het Ministerie van LNV, als bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming, heeft gekregen ook wordt gekeken naar welk laatste vastgestelde LVB als referentiejaar zou

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 698

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, 29 665, nr. 705

moeten gelden. Zoals aangegeven in de brief van 15 oktober<sup>3</sup> kan ik nu niet vooruitlopen op de reactie van het Ministerie van LNV.

#### Vraag 3

Welke referentiesituatie en referentiedatum worden gekozen in het thans te ontwikkelen concept-MER Schiphol ten behoeve van LVB-1?

#### Antwoord 3

De keuze voor de referentiesituatie hangt samen met de te onderzoeken milieueffecten, waarbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de effecten van de voorgenomen activiteit hiermee realistisch en conservatief in beeld dienen te worden gebracht. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de milieueffectrapportage «Nieuw Normen- en Handhavingstelsel» Schiphol is de referentiesituatie als volgt beschreven: *«de situatie zoals deze zonder de beoogde wijziging van de wet- en regelgeving zou zijn, oftewel: de situatie waarbij het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten wordt voorgezet»*. In de referentiesituatie wordt de beschikbare milieuruimte binnen de nu geldende regels maximaal benut. Voor meer achtergrond verwijs ik u naar het NRD<sup>4</sup>.

#### Vraag 4

Bent u het met mij eens dat de referentiesituatie die gekozen moet worden binnen het concept-MER voor LVB-1 de situatie moet zijn ten tijde van het laatste formeel vastgestelde LVB uit 2002? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Zie mijn antwoord onder 3.

#### Vraag 5

Bent u het met mij eens dat de referentiedatum voor de toename van de stikstofdepositie die gekozen moet worden binnen het concept-MER voor LVB-1 in ieder geval nooit na 2004 kan liggen, aangezien vanaf 2004 de verplichtingen ten gevolge van de Habitatrictlijn in werking zijn getreden en er sinds 2004 geen nieuwe MER noch LVB heeft plaatsgevonden? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Specifiek voor de effecten van het vliegverkeer op de Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie mocht destijds in de systematiek van het PAS voor de referentiesituatie uitgegaan worden van de stikstofdepositie die in de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2014 ten hoogste werd veroorzaakt. Met het wegvallen van het PAS zal er een nieuwe berekening gemaakt worden van de stikstofdepositie als gevolg van het vliegverkeer van Schiphol. Hierbij geldt, zoals hierboven ook staat aangegeven, dat het te hanteren referentiejaar voor deze berekening onderwerp is van het handhavingverzoek met betrekking tot Schiphol dat het Ministerie van LNV, als bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming, heeft gekregen. Zoals aangegeven kan ik hier niet op vooruitlopen.

#### Vraag 6

Bent u het met mij eens dat het op te stellen concept-MER voor LVB-1 alle milieueffecten moet bevatten van de toename sinds de situatie op 26 november 2002 (de vaststellingsdatum van het meest recente LVB) tot de gewenste voorgenomen activiteit (500.000 vliegbewegingen)? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Zie mijn eerdere beantwoording onder 3 en 5. De NRD en de Nota van Antwoord op de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. over deze NRD geven inzicht in de reikwijdte en detailniveau van de milieueffecten die in beeld moeten worden gebracht in het MER NNHS Schiphol.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 698

<sup>4</sup> Deze is te raadplegen op: <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p30/p3052/3052-002notrw.pdf>