

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

1962

Vragen van de leden **Bromet** en **De Hoop** (beiden GroenLinks-PvdA) aan de Minister voor Natuur en Stikstof over *de drie recente vonnissen met betrekking tot de handhavingsprocedures van Schiphol, Eindhoven Airport en RTHA* (ingezonden 26 april 2024).

Antwoord van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof) (ontvangen 11 juni 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 1755.

Vraag 1

Wat zijn volgens u de belangrijkste conclusie voor het beleid die getrokken moeten worden uit de drie recente vonnissen met betrekking tot de handhavingsprocedures van Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport?¹

Antwoord 1

MOB e.a. hebben verzocht om passende maatregelen jegens de luchthavens. Dat was op basis van de Wet natuurbescherming de mogelijkheid om activiteiten die kunnen leiden tot verslechtering van de kwaliteit van habitats in strijd met artikel 6, lid 2 Habitatrichtlijn te beperken. Dat kan door (gedeeltelijke) intrekking van de vergunning en aanpassing van de voorschriften. Ook kunnen beperkingen worden opgelegd voor zover geen vergunning nodig is, omdat binnen de referentiesituatie wordt gebleven. Thans, onder de Omgevingswet, is het mogelijk maatwerkvoorschriften op te leggen. De rechtbank heeft geoordeeld dat ik mijn besluit om geen passende maatregelen op te leggen onvoldoende heb gemotiveerd. Ik heb in de procedure gewezen op generieke maatregelen die al worden getroffen om de staat van de natuur te verbeteren. De rechtbank heeft geoordeeld dat ik per Natura 2000-gebied inzichtelijk had moeten maken welke specifieke maatregelen daarvoor worden getroffen. Daarmee had ik moeten motiveren of het al dan niet noodzakelijk is passende maatregelen jegens de betreffende nabijgelegen luchthaven te treffen. Naar aanleiding van het oordeel van de rechtbank dien ik opnieuw te besluiten in bezwaar op de verzoeken van MOB. Betreffende Schiphol heeft de rechtbank het rechtsgevolg van mijn besluit in

¹ Uitspraken van de rechtbank Arnhem op 16 april 2024: zaaknummers ARN 23/1469; ARN 23/1546 en ARN 23/2031

stand gelaten, omdat aan Schiphol inmiddels een vergunning is verleend, waartegen beroep is ingesteld.

Vraag 2

Gaat u in mogelijk volgende vergelijkbare gevallen rond andere vergunningen en activiteiten wél handhaven, nu de rechter heeft geoordeeld dat het afwijzen van de handhavingsverzoeken in al deze gevallen onterecht was?

Antwoord 2

Het gaat niet om het handhaven van een verleende vergunning of het ontbreken van een vergunning, maar om de vraag of het noodzakelijk is de activiteiten van de luchthavens te beperken via passende maatregelen, gelet op de staat van de natuur. In vergelijkbare gevallen zal ik beslissen met inachtneming van de overwegingen van de rechtbank.

Vraag 3

Klopt het dat de luchthavens van Eindhoven en Rotterdam stikstofrechten van boeren uitkopen om hun eigen emissies en deposities alsnog te legaliseren?

Antwoord 3

Een ieder die voor het uitvoeren van natuurvergunningplichtige activiteiten mitigerende maatregelen moet treffen, kan stikstofruimte verwerven van een andere bron (extern salderen). Daarbij moet gekeken worden of die stikstofruimte niet nodig is voor natuurherstel (toets op additionaliteit), en moet worden voldaan aan de beleidsregels.²

De Royal Schiphol Group heeft alleen ten behoeve van Rotterdam The Hague Airport voor de verwerving van stikstofruimte twee boerderijen gekocht. Dit, voor de zekerheid, zo heeft Rotterdam The Hague Airport in de media aangegeven. Mocht Rotterdam The Hague Airport op enig moment die stikstofruimte willen inzetten ten behoeve van een natuurvergunning dan zal het bevoegd gezag toetsen of aan de voorwaarden voor extern salderen, waaronder het additionaliteitsvereiste, wordt voldaan.

Vraag 4

Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de motie-Van der Plas c.s. (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 104) die expliciet vraagt om dit niet te doen? Hoe verhoudt dit zich tot de natuurdoelstellingen, legalisatie van PAS-melders, de stikstofbank en regie of afspraken met provincies?

Antwoord 4

In de kamerbrief van 30 juni 2023, 36 200 XIV, nr. 126 is gereageerd op hierboven genoemde motie. Daarin is het volgende aangegeven: *«Ondernemers hebben op vrijwillige basis overeenkomsten gesloten met Schiphol, waarin is afgesproken dat zij hun activiteiten geheel of gedeeltelijk beëindigen. Voor Schiphol geldt dat het proces van het verwerven van stikstofruimte in beginsel is afgerond. In het kader van de Wet natuurbescherming is toegestaan om mitigerende maatregelen te nemen door extern te salderen. Private ondernemingen zijn vrij om met elkaar transacties aan te gaan. Zoals ik in mijn eerdere beantwoording van schriftelijke vragen heb aangegeven, is het belangrijk dat Schiphol voldoet aan de wet- en regelgeving en in het bezit komt van een natuurvergunning. Het handelen van Schiphol is in lijn met het uitgangspunt dat initiatiefnemers in het kader van een aanvraag voor een natuurvergunning zelf verantwoordelijk zijn om mogelijke effecten van stikstofdepositie te mitigeren, bijvoorbeeld door extern te salderen. Dit uitgangspunt heeft het kabinet ook richting initiatiefnemers, waaronder Schiphol, uitgedragen.»*

Het kabinet heeft aangegeven meer regie te willen voeren op het extern salderen. Om te voorkomen dat overheden elkaar verrassen, hebben Rijk en provincies interbestuurlijke afspraken gemaakt over voorgenomen transacties ten behoeve van extern salderen. Daarnaast worden de beleidsregels voor extern salderen aangescherpt. Deze aanscherping bestaat uit het voorkomen dat salderen onbedoeld zorgt voor een feitelijke toename van de depositie; extern salderen met latente ruimte is straks niet meer mogelijk.

² Staatscourant 15 oktober 2020, nr. 52486

Het kabinet voelt zich verantwoordelijk om PAS-melders zo snel mogelijk een oplossing te bieden. Dat gaat nu niet snel genoeg. Daarom heb ik in de Kamerbief van 12 april jl. (Kamerstuk 35 334, nr. 295) aangegeven dat ik het legalisatieprogramma wil verbreden. De verbrede aanpak moet ertoe leiden dat meer PAS-melders sneller aan een oplossing geholpen kunnen worden. Zo introduceer ik naast het legaliseren van de bestaande situatie drie andere mogelijkheden waar PAS-melders geholpen kunnen worden. Dit betreffen het faciliteren van maatwerk, vrijwillige beëindiging en schadevergoeding. Het blijft altijd de keuze van de PAS-melder of gebruikt wordt gemaakt van een van deze alternatieve mogelijkheden. Ik blijf zoeken naar juridisch houdbare alternatieven waarmee meer PAS-melders sneller geholpen kunnen worden.

Vraag 5

Heeft u hierover overleg gevoerd met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat of de betrokken provincies? Werken de provincies hieraan mee?

Antwoord 5

Voor de natuurvergunning van de luchthavens, bedoeld in uw vragen ben ik het bevoegd gezag. In de meeste gevallen zijn de provincies bevoegd gezag voor het verlenen van natuurvergunningen. Provincies maken hun eigen afwegingen. Overigens zijn ook diverse provincies bezig met het aanscherpen van de regels voor extern salderen en/of het formuleren van een intrekking-beleid.

Het Ministerie van IenW is vanzelfsprekend een gesprekspartner als het gaat om zaken die luchtvaartbeleid raken, waaronder stikstof. Zowel ambtelijk als bestuurlijk vindt met IenW overleg plaats.

Vraag 6

Welke andere grote projecten vertrouwen op het hebben of verkrijgen van voldoende stikstofruimte op basis van landelijke generieke maatregelen? Wat is het vooruitzicht voor deze projecten en activiteiten nu de rechter het landelijke generieke beleid onvoldoende vindt?

Antwoord 6

De uitspraak van de rechtbank heeft betrekking op de genoemde drie luchthavens. De rechtbank heeft niet geoordeeld dat de landelijke generieke maatregelen onvoldoende zijn voor projecten om voldoende stikstofruimte te verkrijgen. De rechtbank heeft geoordeeld dat ik onvoldoende heb gemotiveerd dat voldoende andere passende maatregelen worden getroffen zodat geen beperkingen hoeven te worden opgelegd aan de luchthavens om verslechtering in strijd met artikel 6, lid 2, Habitatrichtlijn te voorkomen.

Vraag 7

Kunt u de Kamer een lijst met projecten doen toekomen waarvan de deposities gemitigeerd zouden moeten worden door landelijk generiek beleid en lopen hier handhavingsverzoeken op?

Antwoord 7

Nee, een project vergunnen als bedoeld in artikel 6 lid 3 Habitatrichtlijn enkel op basis van landelijk generiek beleid is niet mogelijk. Per project dat kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden dient middels een passende beoordeling inzichtelijk te worden gemaakt dat er geen kans is op schade voor de instandhoudingsdoelen van bij het project betrokken Natura 2000-gebieden, alvorens een vergunning kan worden verleend. De initiatiefnemer van het project moet zelf zorgdragen voor de daarvoor eventueel noodzakelijke stikstofruimte via extern salderen. Bij extern salderen moet bovendien worden aangetoond dat de betrokken depositiedaling aanvullend is aan hetgeen nodig is om verslechtering van de natuur in strijd met artikel 6, lid 2, Habitatrichtlijn te voorkomen (additionaliteitsvereiste). In dat kader kan wel worden verwezen naar landelijk generiek beleid.

Vraag 8

Wat betekent het gegeven dat de rechter generieke maatregelen onvoldoende vindt voor de juridische kansen van een algemene drempelwaarde voor stikstofemissies?

Antwoord 8

De rechtbank heeft niet in het algemeen geoordeeld dat generieke maatregelen onvoldoende zijn, alleen dat deze besluiten onvoldoende gemotiveerd waren. Uit deze uitspraak kan geen oordeel over een algemene drempelwaarde voor stikstofemissies worden afgeleid.

Vraag 9

Gaat u in beroep tegen deze uitspraken?

Antwoord 9

Nee, ik ga nieuwe besluiten nemen op het bezwaar van MOB voor RTHA en Eindhoven Airport, met inachtneming van de overwegingen van de rechtbank.