



# Eerste Kamer der Staten-Generaal

Minister voor Natuur en Stikstof  
Mevrouw Ch. van der Wal - Zeggelink  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

Kazernestraat 52  
2514 CV Den Haag  
postbus 20017  
2500 EA Den Haag

telefoon 070 312 92 00  
fax 070 312 93 90

e-mail [postbus@eerstekamer.nl](mailto:postbus@eerstekamer.nl)  
internet [www.eerstekamer.nl](http://www.eerstekamer.nl)

datum 21 februari 2023

betreft Nadere vragen naar aanleiding van de technische briefing van 15 november jl. over de stikstofproblematiek

ons kenmerk 168745.07U

Geachte mevrouw Van der Wal - Zeggelink,

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van uw antwoorden van 2 februari 2023, zoals opgenomen in het verslag schriftelijk overleg<sup>1</sup> op de vragen naar aanleiding van de technische briefing van 15 november jl. over de stikstofproblematiek. De leden van de fracties van GroenLinks, PvdD en OSF hebben naar aanleiding hiervan nog een aantal nadere vragen en opmerkingen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks**

De leden van de fractie van GroenLinks lezen in uw beantwoording dat emissies 'worden betrokken tot een hoogte van 3.000 voet. Daaraan liggen wetenschappelijke argumenten ten grondslag'. Kunt u aangeven welke wetenschappelijke onderzoeken u daar bedoelt?

Deze leden lezen dat u (opnieuw) aangeeft dat bij individuele projecten niet voldoende wetenschappelijke zekerheid bestaat over deposities buiten 25 km. Voor de Wnb-aanvraag Schiphol 2021 (welke aanvraag is opgesteld naar aanleiding van een handhavingsverzoek van september 2019, maar welke aanvraag nog niet definitief is) zijn destijds deposities berekend zoals weergegeven in de rapportage procedure bij de StAB inzake ViA15<sup>2</sup> (afkap 3.000 voet, 500.000 vtb). Berekeningen van Apollon milieu op basis van de data uit de ontwerp Wnb-vergunningaanvraag betreffende alle Luchtvaartbronnen voor het Schiphol 500.000 vtb scenario<sup>3</sup>, geven echter een ander resultaat<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Kamerstukken I, 2022-2023, 35334, AY

<sup>2</sup> Zie afbeelding 1 sheet 15 Appolon Milieu: «Toelichting op rapportage

Depositieberekeningen ViA15» Te raadplegen via: [https://apollonmilieu.nl/documenten/ViA15\\_presentatie\\_StAB.pptx](https://apollonmilieu.nl/documenten/ViA15_presentatie_StAB.pptx)

<sup>3</sup> Bijlage 14 bij ontwerpbesluit vergunningaanvraag Royal Schiphol Group N.V.: AERIUS Calculator berekening Schiphol 500k (GML).

<sup>4</sup> Zie afbeelding 2 sheet 15 Appolon Milieu: «Toelichting op rapportage

Depositieberekeningen ViA15» Te raadplegen via: [https://apollonmilieu.nl/documenten/ViA15\\_presentatie\\_StAB.pptx](https://apollonmilieu.nl/documenten/ViA15_presentatie_StAB.pptx)



datum 21 februari 2023

ons kenmerk 168745.07U

blad 2

De leden van de fractie van GroenLinks kunnen hieruit niet anders concluderen dan dat een groot deel (ruim 80%) van alle deposities op Nederlandse Natura 2000 met deze rekengrens tijdens de vergunningverlening buiten beeld blijven. Dat geldt ook binnen de 25 km-zone, want de rekengrens geldt per afzonderlijke emissiebron, aldus deze leden (van vliegtuigen die via Leiden/Den Haag landen/opstijgen wordt bijvoorbeeld geen deposities meer berekend in Alkmaar of Utrecht).

Zij blijven het onduidelijk vinden waarom het juridisch verantwoord is om geen volledig beeld te schetsen over de deposities in heel Nederland tijdens de vergunningverlening, te meer daar het bronmaatregelenprogramma (zie de brief over de voortgang integrale aanpak landelijk gebied, waaronder de Voortgang Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)<sup>5</sup>) die de depositie buiten de 25 km moet compenseren, slechts de helft van het beoogde resultaat lijkt te gaan behalen, zo concluderen de leden van de fractie van GroenLinks. Kunt u reflecteren welke risico's u hier neemt met de vergunningverlening?

Deze leden vragen of u gedetailleerd informatie kunt geven over hoe de monitoring wordt vormgegeven van de depositieontwikkeling buiten de 25 km-grens. Hoe wordt daarbij in de gaten gehouden dat de depositieontwikkeling geen negatieve effecten krijgt als gevolg van vergunningverlening met afkap en vergunningverlening op basis van extern salderen (waarvan ondertussen voldoende bewijs is dat hier veel latente vergunningsruimte wordt ingezet?

U geeft aan dat het rapporteren van uitstoot boven de 3000 voet in het kader van de NEC-richtlijn vrijwillig is en u dit graag wilt afstemmen met andere EU-landen. Deze leden zijn van mening dat er duidelijke richtlijnen zijn opgesteld over de beoordeling van de NEC-rapportage<sup>6</sup>. Zij vinden in deze richtlijnen tabel 2 op pagina 12 interessant, want daar staat letterlijk:

" The following memo items shall also be included: 1A3ai(ii) International aviation cruise (civil) 1A3aii(ii) Domestic aviation cruise (civil)" .

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het daarom niet helder hoe het kan dat u aangeeft dat het gaat om een vrijwillige melding, te meer daar (praktisch) alle EU-landen hieraan voldoen, behalve Nederland. Deze leden vragen daarom of het denkbaar is dat, zoals eerder bij de stikstofproblematiek is voorgekomen, u de eisen van Europese Commissie niet goed interpreteert. Zij wijzen u er voor de volledigheid op dat de NEC review richtlijnen specificeren met welke methoden in het EMEP/EEA guidebook moeten worden gebruikt om de emissies boven 3.000 voet vast te stellen. In zoverre kan er geen discussie zijn wat moet worden gerapporteerd en welke modelinvoer gebruikt moet worden om deposities boven 3.000 voet te kunnen berekenen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of u bereid bent dit alsnog te doen en of u kunt aangeven wanneer u hierover wel gaat rapporteren.

Deze leden lezen in uw beantwoording dat er geen modellen beschikbaar zijn voor het betrouwbaar

---

<sup>5</sup> Kamerstukken I, 2022-2023, 30252, H

<sup>6</sup> Air Emission Inventory Review Guidelines 2022. Te raadplegen via: <https://circabc.europa.eu/ui/group/cd69a4b9-1a68-4d6c-9c48-77c0399f225d/library/d7783203-97d3-434a-a7a2-2f62ae1976e2/details?download=true>



datum 21 februari 2023

ons kenmerk 168745.07U

blad 3

berekenen van de deposities van de luchtvaart in het cruise gedeelte (=non-LTO, ofwel boven 3.000 voet). In eerdere vragen hebben zij gewezen op een EU-rapport van 2004 waarin deze deposities met het model EMEP in beeld zijn gebracht. Ook heeft TNO een inschatting gedaan ten behoeve van de rapportage van Remkes en is er op de TU Delft een afstudeeronderzoek gedaan naar deze deposities. Dit zijn maar liefst drie onderzoeken waarin deposities van emissies boven 3.000 voet zijn berekend en welke onderzoeken bij u bekend zijn en waaruit u zelf ook citeert. Hoe kan het dan dat u aangeeft dat geen modellen beschikbaar zijn, zo vragen de leden van de GroenLinks-fractie.

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

De leden van de PvdD-fractie lezen in uw beantwoording het volgende: "De depositiebijdragen van projecten op grotere afstanden dan 25 km zijn verdisconteerd in de totale deposities".

Deze leden vragen of kan worden berekend hoeveel vluchten over Nederland van en naar Schiphol plaatsvinden. Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoeveel vluchten zijn dat?

Zij vragen wat (eventueel bij schatting) de uitstoot van stikstof per 100 km vluchtafstand is nadat het vliegtuig na vertrek van Schiphol 25 km verwijderd is van de luchthaven.

De leden van de fractie van de PvdD-fractie vragen wat (eventueel bij schatting) de uitstoot is van stikstof per 100 km vluchtafstand van een vliegtuig dat op weg is naar Schiphol zolang dat nog 25 km verwijderd is van de luchthaven.

Deze leden vragen of het juist is dat de uitstoot waarop de twee vorige vragen betrekking hebben, niet wordt toegerekend aan de exploitant van Schiphol.

In de brief van 9 juli 2021 van de toenmalig minister van LNV<sup>7</sup> wordt melding gemaakt van de zogeheten 'projectdeken' buiten de 25 km-grens die extra bronmaatregelen vereist. Daarbij wordt opgemerkt: "Daarnaast onderzoekt het kabinet de mogelijkheid om in de individuele vergunningverlening een bijdrage te vragen als passende maatregel voor effecten voor extra emissiereductie".

Draagt Schiphol bij in verband met de stikstofuitstoot die buiten de 25 km-grens door vluchten wordt veroorzaakt, zo vragen de leden van de PvdD-fractie en zo nee, waarom niet?

Deze leden vragen of berekend of geschat is welke stikstofreductie dient plaats te vinden in het kader van de vereiste instandhoudings- en passende maatregelen met het oog op de stikstofuitstoot die als gevolg van het hanteren van de 25 km-grens niet aan individuele projecten wordt toegerekend. Zo ja, welke maatregelen zijn er op dit moment getroffen om de stikstofdepositie te compenseren en waaruit blijkt dat die voldoende zijn? Zo nee, bestaat dan de kans dat de overheid opnieuw door de rechter zal worden teruggefloten?

Uw antwoord op vraag 16 in het verslag schriftelijk overleg gaat volgens de leden van de PvdD-fractie langs de vraag heen. Daarom stellen zij de vraag aldus verduidelijkt en gespecificeerd:

Als vaststaat dat vluchten buiten de 25 km-grens stikstofuitstoot veroorzaken die niet aan Schiphol wordt toegerekend maar voor rekening wordt genomen door de overheid die passende maatregelen zal treffen, maar die passende maatregelen blijven uit, moet een vergunningverlening aan Schiphol

---

<sup>7</sup> Kamerstukken I, 2020-2021, 35334, 158



datum 21 februari 2023

ons kenmerk 168745.07U

blad 4

dan niet uitblijven totdat vast staat dat de noodzakelijke maatregelen zijn getroffen? Als de totale stikstofuitstoot van een vlucht zowel binnen als buiten de 25 km-afstandsgrens plaatsvindt en dat totaal dient te worden gecompenseerd, mogen dan vluchten worden toegestaan als compensatie van een deel van dat totaal niet is verzekerd?

Tot slot vragen deze leden wanneer een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State te verwachten is met betrekking tot de vraag of het hanteren van de 25 km-afstandsgrens toelaatbaar is.

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

Onder punt 18 van het verslag schriftelijk overleg worden de vragen van het lid van de fractie van de OSF inzake normstelling in relatie tot 25 km-norm beantwoord. Hier staat onder andere het volgende: "De maximale rekenafstand van 25 kilometer past bij de Nederlandse rekenmethodiek en geldt daarom alleen voor Nederlandse situaties. Omliggende landen hanteren andere normen". Het is het lid van deze fractie niet duidelijk waarom deze normen ongelijk zijn met andere landen. Hij vraagt u daarom welke afstandsnormen hanteren respectievelijk Duitsland en België en is harmonisatie van deze normstellingen mogelijk.

Voorts vraagt dit lid welke consequenties harmonisatie van de normstellingen zou hebben voor het Nederlandse stelsel en of daarmee de ruimte voor stikstofdeposities groter of kleiner wordt.

In uw beantwoording geeft u aan dat "De maximale rekenafstand geldt vanaf de emissiebron, niet vanaf het natuurgebied".

Het gegeven antwoord gaat niet in op de genoemde voorbeeldproblematiek, aldus het lid van de OSF-fractie (1 chemisch bedrijf kan bijvoorbeeld bij een afstandsnorm van 25 km heel het hoogwaardige Zuid-Limburgse natuurlandschap beïnvloeden). Hij vraagt u welke consequenties dit heeft voor de hele regio Zuid-Limburg en voor de vergunningssystematiek in dat gebied, Dit voorbeeld kan ook worden doorgetrokken naar vergelijkbare grootschalige vervuilingssituaties zoals Tata Steel en Schiphol.

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 17 maart 2023.

Hoogachtend,

L.P. van der Linden

Voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit