

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

551

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Van Raan** (PvdD) en **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het handhavingsverzoek van Mobilisation for the Environment met betrekking tot Schiphol en de Wet natuurbescherming* (ingezonden 20 september 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 oktober 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 458.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het handhavingsverzoek van Mobilisation for the Environment (MOB) met betrekking tot Schiphol en de Wet natuurbescherming en bent u bekend met het bericht «Schiphol heeft al jaren geen natuurvergunning: «100.000 vluchten illegaal»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt de stelling van MOB dat Schiphol niet beschikt over een geldige vergunning met betrekking tot de Wet natuurbescherming? Zo ja, sinds wanneer bent u hiervan op de hoogte?

Antwoord 2

De luchthaven Schiphol beschikt niet over een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb).

Een vergunning kan noodzakelijk zijn indien er sprake is van een project of andere handeling die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, bijvoorbeeld als gevolg van (extra) stikstofdepositie.

Tot de inwerkingtreding van de Schipholwet was het beleid en juridisch kader voor Schiphol opgenomen in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving. Het eerste luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol dateert van

¹ EenVandaag, 16 september 2019 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/schiphol-heeft-al-jaren-geen-natuurvergunning-100000-vluchten-illegaal/>)

26 november 2002. Bij genoemde datum is ook het eerste luchthavenindeling-besluit voor Schiphol vastgesteld. Ten behoeve van beide besluiten is destijds een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Beide besluiten zijn op 20 februari 2003 in werking getreden. Deze besluiten liggen vóór de Europese referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat in 2002 nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.

Bij besluit van 18 september 2008 (in werking getreden op 8 oktober 2008) is het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gewijzigd. Ter voorbereiding op dit besluit is een MER opgesteld (*«Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio. Korte termijn»*), Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland, 2007). Ook hierbij zijn de natuurwaarden in beschouwing genomen. In het MER wordt geconcludeerd: *«Doordat het huidige planalternatief minder vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes laat zien met het lange termijn scenario van het MER «Schiphol 2003», zijn de conclusies van het onderzoek uit 2003 ook van toepassing op het planalternatief van het MER «Korte Termijn». Er is op geen enkel punt sprake van significante effecten op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet»*.

Het Ministerie van LNV heeft, als bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming, een handhavingsverzoek gekregen met betrekking tot Schiphol en de vraag of, en zo ja, in hoeverre Schiphol over een Wnb-vergunning dient te beschikken. Ik kan nu niet vooruitlopen op de reactie van het Ministerie van LNV.

Vraag 3

Klopt het verweer van Schiphol dat het als honderdjarige niet aan de wet hoeft te voldoen? Of klopt de stelling van MOB dat er voor Schiphol geen uitzondering is van de vergunningsplicht?

Antwoord 3

Ook Schiphol moet zich aan de wet houden. Noch voor Schiphol, noch voor de andere luchthavens geldt een uitzonderingspositie. Voor wat betreft het handhavingsverzoek kan ik nu niet vooruitlopen op de reactie van het Ministerie van LNV.

Vraag 4

Als Schiphol wel een vergunning heeft, is deze actueel, geldig en vergunt deze de huidige operatie en emissies?

Antwoord 4

Voor Schiphol zijn op grond van de Wet luchtvaart het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) van kracht. Ook heeft Schiphol krachtens de Wet luchtvaart een exploitatievergunning. In het LVB zijn grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken opgenomen, waaronder NO_x. Er is op dit moment een wijziging van het LVB in voorbereiding die voorziet in het vastleggen van het nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) en een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar (500.000).

Daarnaast is de milieuruimte voor Schiphol gekwantificeerd in de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria. Vijf van die criteria hebben betrekking op luchtkwaliteit, dat wil zeggen dat ze de maximale uitstoot van vijf luchtverontreinigende stoffen (CO, SO₂, NO_x, VOS en PM10) bepalen. De gelijkwaardigheidscriteria worden in de hiervoor genoemde wijziging van het LVB meegenomen.

Vraag 5

Hoe worden de stikstofemissie van Schiphol en zijn operaties nu gecontroleerd en gehandhaafd?

Antwoord 5

De Inspectie leefomgeving en transport (ILT) controleert of Schiphol voldoet aan de in het vorige antwoord genoemde luchtvaart-regelgeving en gelijkwaardigheidscriteria en rapporteert hierover twee keer per jaar. Deze handhavingsrapportages worden elke keer aan uw Kamer gestuurd (zie onder

meer de Handhavingsrapportage Schiphol 2018, bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 370). Het Ministerie van LNV is bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming.

Vraag 6

Hoeveel NO_x mag Schiphol met zijn operaties uitstoten en tot hoeveel depositie in de omliggende natuurgebieden leidt dit?

Antwoord 6

Het vliegverkeer van Schiphol mag 74,6 gram NO_x per ton startgewicht uitstoten (zie onder meer blz. 39 van de in het vorige antwoord genoemde handhavingsrapportage).

Voor het vastleggen van het nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt vanwege het wegvallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en de daaraan ten grondslag liggende passende beoordeling, de komende maanden door Schiphol een nieuwe berekening gemaakt van de stikstofdepositie als gevolg van het vliegverkeer van Schiphol. Daaruit zal opnieuw volgen tot hoeveel depositie de uitstoot van het vliegverkeer in Natura-2000 gebieden leidt en tot welke consequenties en vervolgacties dat (na het wegvallen van het PAS) leidt. De resultaten van de berekeningen worden opgenomen in het MER van het nieuw normen- en handhavingstelsel, dat als bijlage bij het te wijzigen LVB aan uw Kamer zal worden voorgelegd.

Vraag 7

Hoeveel meer is dat ten opzichte van de vorige/oude situatie voor de Natura 2000-gebieden op de lijst van communautair belang werden geplaatst en hoe wordt die extra depositie gecompenseerd?

Antwoord 7

Zie de antwoorden op de vragen 6 en 13.

Vraag 8

Klopt de stelling van MOB dat de vigerende vergunning die van december 2004 is en een omvang van de operaties en emissies aangeeft van ca. 400.000 vliegbewegingen? Klopt daarmee de conclusie van MOB dat 100.000 vluchten illegaal zijn? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 8

Met de wijziging van de Wet luchtvaart in 2003 door middel van de Schiphol-wet is een geluidstelsel voor de luchthaven Schiphol ingevoerd dat uitgaat van de vaststelling van grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten. Het eerste besluit waarin dit nieuwe geluidstelsel is vastgelegd, is het Besluit van 26 november 2002 tot vaststelling van een luchthavenverkeerbesluit voor de luchthaven Schiphol (Luchthavenverkeerbesluit Schiphol). In dit besluit is geen aantal vliegtuigbewegingen vastgelegd, maar het hiervoor genoemde systeem van handhavingspunten (de milieugebruiksruimte), waarbij Schiphol binnen de in het besluit opgenomen grenswaarden moet blijven. Momenteel loopt de procedure voor het wijzigen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), waarmee de maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020 en het nieuw normen- en handhavingstelsel juridisch worden verankerd.

Vraag 9, 10, 11, 12

Indien de omschrijving «illegaal» volgens u niet klopt, wat is dan volgens u de correcte benaming voor het aantal vliegbewegingen boven de ca. 400.000? Gaat u (of de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) handhaven zoals MOB verzoekt? Wat betekent dit voor de operaties op Schiphol?

Als u niet gaat handhaven en niet de emissies en deposities terugbrengt naar het vergunde niveau, gaat u dan de huidige emissies vergunnen/legaliseren? Als u niet gaat handhaven en niet de emissies en deposities terugbrengt naar het vergunde niveau, wat is dan de juridische status van de te veel uitgestoten deposities en emissies?

Antwoord 9, 10, 11, 12

Het Ministerie van LNV zal in het kader van het handhavingsverzoek de benodigde informatie verzamelen en zienswijzen opvragen. Ik kan nu niet vooruitlopen op de reactie van het Ministerie van LNV.

Vraag 13

Hoe zouden de huidige emissies of zelfs een mogelijke groei van de emissies gecompenseerd of gelegaliseerd kunnen worden, nu het Programma Aanpak Stikstof (PAS) geen ruimte verschaft?

Antwoord 13

Voor het vastleggen van het nieuw normen- en handhavingstelsel in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) wordt vanwege het wegvallen van het PAS de komende maanden door Schiphol een nieuwe berekening gemaakt van de stikstofdepositie als gevolg van het vliegverkeer van Schiphol. Daaruit zal blijken of, en zo ja, welke consequenties en vervolgacties aan de orde zijn.

Vraag 14

Hoe staat het met de vergunningen voor de in het handhavingsverzoek van MOB genoemde bouwactiviteiten, zoals de H-pier en de Tango-baan?

Antwoord 14

Zie het antwoord op de vragen 9 tot en met 12.

Vraag 15

Welke vergunningen hebben de overige Nederlandse vliegvelden met betrekking tot de Wet Natuurbescherming? En waar ze ontbreken, wat gaat u hieraan doen?

Antwoord 15

Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport beschikken niet over een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Groningen Airport Eelde beschikt wel over een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Deze is op 2 december 2009 door gedeputeerde staten van Groningen en Drenthe verleend. Voor een nadere toelichting verwijs ik naar de antwoorden op de vragen van de leden Bruins (ChristenUnie), Amhaouch (CDA) en Paternotte (D66) over het bericht «Schiphol is niet de enige: ook 5 andere Nederlandse vliegvelden missen natuurvergunning» (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 540).

Vraag 16

Kunt u van alle Nederlandse vliegvelden een tijdslijn verschaffen waarin duidelijk wordt gemaakt in welke periode deze luchthavens beschikten over welke vergunningen met betrekking tot de Wet Natuurbescherming?

Antwoord 16

Zie het antwoord op vraag 15.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Paternotte (D66) en Bruins (ChristenUnie), ingezonden 19 september 2019 (vraagnummer 2019Z17489).