

2024Z07776

Vragen van de leden **Hertzberger** en **Olger van Dijk** (beiden Nieuw Sociaal Contract) aan de Ministers voor Natuur en Stikstof en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels»* (ingezonden 2 mei 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels»?¹

Vraag 2

In het commissiedebat Stikstof NPLG en Natuur van woensdag 17 april jl. kwam het extern salderen van Schiphol aan bod en stelde u dat de vergunning voor Schiphol is verleend op basis van een technische beoordeling, wat behelste deze beoordeling?

Vraag 3

In welke mate wordt de kritische depositiewaarde (KDW) in de natuurgebieden waar Schiphol stikstof op deponeert overschreden in mol/hectare/jaar in 2023 voordat de natuurvergunning van Schiphol van kracht werd? Hoeveel stikstof deponeert Schiphol op deze gebieden en hoe zou de verleende natuurvergunning van Schiphol deze overschrijding vergroten? Kunt u het antwoord op voorgaande vragen uitsplitsen per natuurgebied?

Vraag 4

Met welke ordegrrootte verschilt deze totale depositie ten opzichte van een gemiddelde Programma Aanpak Stikstof (PAS)-melder of garnalenvisser in dit gebied?

Vraag 5

Klopt het dat er geen zorgvuldig onderzoek is verricht naar de overbelasting van de nabijgelegen natuurgebieden en of de beschikbaar gekomen stikstofruimte noodzakelijk is om de depositie op die gebieden te verlagen? Zo ja, waarom niet?

¹ NRC, 29 april 2024, «Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels», (<https://www.nrc.nl/nieuws/2024/04/29/ministerie-zwakte-stikstofregels-voor-schiphol-af-a4197404#/krant/2024/04/30/#101>)

Vraag 6

Op basis waarvan heeft u geoordeeld dat hier stikstofruimte kon worden gekocht zonder dat het additionaliteitsvereiste gold?

Vraag 7

Is bij de aankoop van stikstofrechten voor Rotterdam The Hague Airport en voor Eindhoven Airport ook van deze werkwijze gebruik gemaakt? Geldt hier wel het additionaliteitsvereiste en zo ja, hoe is hiermee om gegaan?

Vraag 8

Waarom is er voor de vergunningverlening aan Schiphol geen beroep gedaan op het «groot maatschappelijk belang» waarvoor ruimte is in de Vogel- en Habitatrichtlijn?

Vraag 9

Hoe gaan andere Europese lidstaten om met het vergunnen van hun luchthavens en de Europese natuurrichtlijnen?

Vraag 10

Wat was het ambtelijk advies van het Ministerie van LNV aan u voor de referentiesituatie (jaar, aantal banen en vluchtbewegingen) van Schiphol?

Vraag 11

Is er afgeweken van deze referentiesituatie in de uiteindelijke vergunning? Indien ja, hoeveel en hoe is dit gerechtvaardigd?

Vraag 12

Klopt het dat in het ambtelijk advies alleen een natuurvergunning op basis van 440.000 vluchten haalbaar werd geacht en dat Schiphol uiteindelijk een natuurvergunning werd verleend voor 500.000 vluchten? Zo ja, welke bestuurlijke en juridische risico's waren bij dit besluit in beeld en hoe zijn die gewogen?

Vraag 13

In de onderliggende Wet open overheid (Woo-)documenten opgevraagd door MOB wordt gesproken over een «1 mol maatregel», wat wordt hiermee bedoeld?

Vraag 14

Kunt u bovenstaande vragen één voor één beantwoorden binnen 2 weken?

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Vedder (CDA), Grinwis (ChristenUnie), Bromet (GroenLinks-PvdA), ingezonden 2 mei 2024 (vraagnummer 2024Z07775).