29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 487 Brief van de minister voor Natuur en Stikstof

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 oktober 2023

Tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 11 oktober 2023 is verzocht om een toelichting waarom de natuurvergunning aan Schiphol is verleend ondanks de controversieelverklaring en niet is gewacht tot de controversiële status van dit onderwerp is opgeheven. Voorts is in het tweeminutendebat Luchtvaart naar aanleiding van een vraag van het lid Kröger (GL) een schriftelijke beantwoording toegezegd van haar vraag of 'additionele stikstofruimte' die Schiphol vergund is, kan worden ingezet voor een natuurvergunning voor Lelystad Airport (Handelingen II 2023/23, nr. 6, Tweeminutendebat Luchtvaart). Hierbij informeer ik u over beide vragen.

Toelichting waarom natuurvergunning Schiphol niet kon wachten

Zoals ik in de Kamerbrief van 26 september 2023 over de natuurvergunning voor Schiphol heb aangegeven (Kamerstuk 29665, nr. 485), betreft het een besluit op een aanvraag waarop overeenkomstig het wettelijke toetsingskader en wettelijke besluitvormingsprocedures is beslist. Er is geen sprake van politieke besluitvorming door uw Kamer.

In lijn met wat mijn ambtsvoorganger hierover naar aanleiding van het controversieel verklaren van de natuurvergunning voor Lelystad op 20 mei 2021 (Aanhanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2750) aan u Kamer aangaf, heb ook ik - in het geval dat uw kamer een dossier controversieel verklaart - mij te houden aan wettelijke procedures. In dit geval ben ik als bevoegd gezag op basis van de ingediende stukken tot de conclusie gekomen dat de aanvraag van Schiphol voldoet aan de vereisten uit de wet. Daarom heb ik, conform de wet, de vergunning verleend.

Bovendien vind ik het belangrijk dat Schiphol voldoet aan wet- en regelgeving en dus over een natuurvergunning beschikt.

Van belang hierbij is dat de wettelijke beslistermijn reeds ruimschoots was overschreden en er diverse juridische procedures aanhangig zijn gemaakt, onder andere met betrekking tot afgewezen handhavingsverzoeken. In deze procedures heb ik mij steeds op het standpunt gesteld dat sprake is van aanzienlijke bestaande rechten en er concreet zicht op legalisatie bestaat. Dat standpunt is mede vanwege de lange duur van de besluitvorming betwist. Ook in het kader van procedures inzake het verzoek passende maatregelen te treffen (op grond van artikel 2.4 Wet natuurbescherming) is het van belang dat er duidelijkheid komt over de aanvraag van Schiphol.

Met het verlenen van de natuurvergunning bestaat er nu een ingang bij de rechter om de vastgestelde referentiesituatie c.q. de bestaande rechten inhoudelijk te laten toetsen. Dat draagt bij aan de gewenste duidelijkheid en rechtszekerheid voor alle belanghebbenden.

Reactie op vraag van het lid Kröger ingediend tijdens het Tweeminutendebat Luchtvaart op 28 september jl.

In de natuurvergunning die aan Schiphol is verleend zijn in de voorschriften bepalingen opgenomen over emissies die zijn gerelateerd aan het aantal toegestane vliegtuigbewegingen. Ook is daarin bepaald dat op het moment dat op Schiphol maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen zijn toegestaan (dan wel een hoger maximum aantal dat volgt uit het LVB), de emissies daarvan dienen te worden bepaald op basis van de reëel te verwachten vlootsamenstelling bij dat aantal vliegtuigbewegingen, zodat het bevoegd gezag kan vaststellen welke emissies ten hoogste zijn toegestaan voor de vergunde activiteit (zie voorschriften 11, 13 en 14). De stikstofruimte is dan via de vergunningvoorschriften overeenkomstig ingeperkt. Daarmee is er bij de overgang van 500.000 naar 440.000 vliegtuigbewegingen (dan wel een hoger maximum aantal dat volgt uit het LVB) geen sprake van het 'vrij vallen' van stikstofruimte die zou kunnen worden ingezet ten behoeve van Lelystad Airport.

Wel kan mogelijk sprake zijn van restruimte die Schiphol niet nodig heeft als mitigerende maatregel ten behoeve van haar natuurvergunning. Het betreft stikstofruimte die de Royal Schiphol Group (RSG) heeft verkregen door de (gedeeltelijke) aankoop van agrarische bedrijven. RSG kan die stikstofruimte uitsluitend gebruiken als mitigerende maatregel voor de luchthaven Lelystad Airport als aan alle juridische vereisten daarvoor wordt voldaan.

Zo dient er onder meer een directe samenhang te bestaan tussen het te vergunnen project en de beëindiging van het saldogevende bedrijf. Die directe samenhang wordt aangenomen als de milieutoestemming of de natuurvergunning van het saldogevende bedrijf daadwerkelijk is of zal worden ingetrokken ten behoeve van het nieuwe project. Dit kan blijken uit het intrekkingsbesluit of uit een overeenkomst tussen het saldogevende en saldo-ontvangende bedrijf over de overname van het stikstofdepositiesaldo van de in te trekken natuurvergunning of milieutoestemming.

Overigens is thans nog geen sprake van een volledige aanvraag voor Lelystad Airport. Zodra die aanvraag volledig is zal ik die toetsen aan alle (juridische) vereisten. Ik kan op die beoordeling niet vooruitlopen.

De minister voor Natuur en Stikstof,
Ch. van der Wal-Zeggelink