



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Mevrouw drs. C.J. Schouten
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
internet www.eerstekamer.nl

datum 30 november 2021

betreft Nadere vragen n.a.v. een aantal brieven aangaande stikstofbeleid

ons kenmerk 166410.04U

Geachte mevrouw Schouten,

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief¹ van 17 november 2021, in reactie op de brief met vragen van de commissie van 12 oktober 2021 met vragen naar aanleiding van een aantal brieven inzake stikstofbeleid. De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** hebben naar aanleiding hiervan gezamenlijk een aantal aanvullende vragen en opmerkingen.

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA bedanken de minister voor de informatie die de Kamer heeft ontvangen over de stand van zaken op het gebied van stikstofreductie. Deze leden stellen een groot belang in een snelle, zorgvuldige en structurele beperking van de stikstofuitstoot. Om verdere verslechtering van de Nederlandse natuur te voorkomen, zien de leden met belangstelling uit naar de aanvullende maatregelen die het kabinet op korte termijn zal treffen. In reactie op de informatie die het kabinet reeds heeft verstrekt hebben zij een aantal vragen.

Juridische implicaties stikstofreductiestrategie

In de PAS-uitspraak van 29 mei 2019² is het buiten de beoordeling laten van deposities verder dan 3 km voor hoofdwegen en 5 km voor hoofdvaarwegen, zoals beschreven in het vigerende Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof, onverbindend verklaard. Toch is besloten om een depositiemodel te gebruiken voor wegverkeer met een rekengrens op 5 km. Zijn er als gevolg van de uitspraak van 29 mei 2019 mogelijkheden verkend om te komen tot een werkwijze waarbij het wegverkeer niet wordt afgekapt op 5 km? Is ten behoeve hiervan advies bij het RIVM gevraagd? Welke overwegingen hebben een rol gespeeld?

¹ Zie verslag schriftelijk overleg: *Kamerstukken I*, 2021-2022, 35334 / 33576 / 35600, AL.

² Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2019:1603.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 2

Welke ministeries zijn betrokken geweest bij het besluit om tegen de PAS-uitspraak in een reken-grens voor wegverkeer te blijven hanteren? Heeft daarover in de ministerraad overleg plaatsgevon-den? Welke rol heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) als het gaat om de ont-wikkeling van modellen voor het bepalen van stikstofdeposities? Waarom heeft het ministerie van IenW deze rol? Hoe wordt geborgd dat tegenstrijdige belangen (bijvoorbeeld het verbreden van we-gen versus behoud natuur, of verbreden wegen versus volksgezondheid) in balans worden gehou-den?

Er is een tracélijst overgelegd zonder onherroepelijk toestemmingsbesluit. Kunt u ook een tracélijst overleggen waarbij na de PAS-uitspraak het toestemmingsbesluit onherroepelijk is geworden, maar waarbij bij de bepaling van depositie-effecten geen rekening is gehouden met deposities die verder dan 5 km vanaf de bron kunnen optreden? In hoeverre beschouwt het kabinet deze besluiten juri-disch juist? Heeft het kabinet daarvan de depositie-effecten alsnog in beeld gebracht? In hoeverre kunnen de besluiten redelijkerwijze nog worden opgeschort en/of kan een andere oplossing worden gevonden, zo vragen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA.

In de ViA15-uitspraak³ van 21 januari 2021 heeft de rechter geoordeeld dat een nadere onderbou-wing nodig is voor het gebruik van de rekengrens op 5 km in het toegepaste depositiemodel voor het wegverkeer. Zijn na deze uitspraak toestemmingsbesluiten genomen voor tracébesluiten, waar-bij geen rekening is gehouden dat deposities ook verder dan 5 km vanaf de bron kunnen optreden? Indien dergelijke besluiten zijn genomen, welke zijn dat en in hoeverre beschouwt het kabinet deze besluiten dan als juridisch houdbaar?

Na de ViA15-uitspraak zijn geen aanpassingen aan het nationaal rekeninstrument AERIUS voorgenomen om de deposities verder dan 5 km vanaf de bron bij wegverkeer te berekenen. Waarom heeft het kabinet het besluit genomen om het nationaal rekeninstrument AERIUS niet aan te passen? In welke mate negeert het kabinet met het niet aanpassen van het instrumentarium de gerechtelijke uitspraak?

Heeft het kabinet in januari 2021 overwogen om eerder afgegeven onherroepelijke toestemmingsbe-sluiten van tracébesluiten, waarbij geen rekening is gehouden dat deposities ook verder dan 5 km vanaf de bron kunnen plaatsvinden, alsnog in te trekken, met het doel om alsnog de gevolgen van deposities die verder dan 5 km optreden inzichtelijk te krijgen? Ligt deze besluitvorming hierover bij het ministerie van LNV? Is het kabinet bereid om deze toestemmingsbesluiten alsnog in te trekken, met het doel om alsnog tot een volledige vaststelling en beoordeling van de deposities te komen? Zo nee, waarom niet? Kunt u aangeven welke juridische risico's het kabinet ziet bij zijn handelwijze in dezen? Heeft het kabinet deze risico's in kaart gebracht en zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de Eer-ste Kamer deze analyse ontvangen?

Meetmethoden en stikstofregistratie

Erkent het kabinet dat NO_x en NH₃ op verschillende manieren neerslaan? Waarom is er, gegeven deze context voor eenzelfde afkapgrens gekozen? Kunt u deze keuze inhoudelijk onderbouwen?

³ Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, ECLI:NL:RVS:2021:105.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 3

Kunt u aangeven welk aandeel van NOx en respectievelijk NH3 neerslaat binnen 25 km en daarbuiten? Kunt u het antwoord op deze vraag uitsplitsen voor 1) de industrie; 2) de luchtvaart; 3) de agrarische sector en 4) het wegverkeer?

Is onderzocht wat de gevolgen van het invoeren van de vaste afstandsgrens voor alle emissiebronnen zijn voor het totaal aan depositiebijdrage op Natura 2000-gebieden? Zal de depositie hier per saldo door gaan stijgen? Zo ja, met hoeveel? Welke consequenties heeft dit voor het stikstofreductieprogramma? En welke maatregelen stelt het kabinet daar tegenover?

Is het daarmee vooraf uit te sluiten dat stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden op een afstand van meer dan 25 kilometer van vergunde projecten gaat toenemen en is het, gezien de slechte staat van instandhouding en de depositie die al veel te hoog is, uit te sluiten is dat er geen verslechtering van gevoelige habitattypen optreedt? Zo niet, kunt u juridisch onderbouwen hoe het kabinet met deze werkwijze voldoet aan de regels ten aanzien van het verslechtingsverbod uit de vogel- en habitatrichtlijn?

U geeft aan dat de bevindingen van de commissie Hordijk aanleiding zijn om een afkap op 25 km vanaf de bron in te voeren.⁴ Klopt het dat de commissie Hordijk geen advies geeft over een afkapgrens voor alle sectoren op 25 km en dat in het advies van de commissie het "afschaffen afstandscriterium" een belangrijk aanbeveling is?

Het kabinet komt tot de conclusie dat ten behoeve van het hanteren van deze afkapgrens vervolgens aanvullend generiek beleid nodig is om de nadelige effecten van deze afkap te kunnen mitigeren. Het kabinet heeft dit ook aangekondigd. Om welke maatregelen gaat het, of is uitsluitend het aankondigen van maatregelen volgens u voldoende? Waarom zijn opnieuw de maatregelen nog niet bekend? In hoeverre vereist de Habitatrichtlijn dat eerst de maatregelen worden aangekondigd en worden vormgegeven dan wel uitgevoerd voordat besluiten worden genomen die negatieve gevolgen op natuur kunnen hebben?

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA lezen de volgende passage in uw beantwoording van 10 september jl.: "De som van de depositiebijdragen buiten de 25 kilometer (projectendeken genoemd) van nieuwe en aangepaste vergunningen is naar schatting van RIVM hooguit enkele molen/ha/jaar en mogelijk zelfs minder. Dit wordt nog nader onderzocht."⁵ Betekent dit niet simpelweg dat naast het feit dat de maatregelen nog niet bekend zijn, dat evenmin bekend is hoe groot de omvang van de benodigde maatregelen is? Kunt u alsnog een onderbouwing opstellen van de omvang van de benodigde mitigerende maatregelen voor de 25 km afkap?

Hoe kijkt het kabinet naar de optie om de extra ruimte die door generiek beleid kan ontstaan primair in te zetten voor de verhoging van de generieke drempelwaarde in plaats van een extra afkap? In hoeverre beantwoordt volgens het kabinet een hogere drempelwaarde de door de commissie Hordijk genoemde "onbalans tussen het gewenste detailniveau van berekenen en de onzekerheid van het

⁴ Kamerstukken I, 2020-2021, 35334, AG, blz. 6.

⁵ Kamerstukken I, 2020-2021, 35600, AD, blz. 9.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 4

rekenmodel"? Heeft het kabinet rekentechnisch de gevolgen van deze twee mogelijkheden naast elkaar gelegd? Zo ja, wat is daarvan de uitkomst? Zo niet, waarom niet?

Verder geeft u aan dat het niet hanteren van een afstandsgrens om technisch modelmatige redenen bezwaarlijk is.⁶ De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA constateren dat op dit moment probleemloos zonder een dergelijke afstandsgrens wordt gerekend. Op welke wijze zijn er thans daadwerkelijk technisch modelmatige bezwaren voor de huidige vergunningsaanvragen zonder afkap en op welke wijze uiten zich deze beperkingen? In hoeverre kan juist het in twijfel trekken van de Operationele Prioritaire Stoffen model (OPS) berekeningen verder dan 25 km zich vertalen naar het in twijfel trekken van de juistheid van de GCN/GDN berekeningen? U geeft aan dat de onderzoekslast met deze afkap wordt vereenvoudigd.⁷ Klopt het dat u daarmee aangeeft dat vergunningsaanvragen met een 25 km afkap makkelijker kunnen worden toegekend doordat de stikstofgevolgen minder volledig worden onderzocht? Of wilt u daarmee (ook) iets anders aangeven? Hoe verhoudt dit antwoord zich tot de verplichtingen die voortkomen uit de Habitatrichtlijn?

Voor de afkap op 25 km verwijst u naar de onderzoeken van het RIVM en naar deel 1 van een TNO-rapportage. Klopt het dat het RIVM-onderzoek juist niet concludeert tot een afkap op 25 km (letterlijk: "Er blijken geen wetenschappelijke argumenten te zijn die tot één maximale afstandsgrens leiden. Beleidsmatige keuzes zijn nodig om te bepalen na welke afstand de overheid wil stoppen met rekenen."⁸)? Waarom hecht het kabinet meer waarde aan deel 1 van het TNO-onderzoek (twee auteurs), dan aan het RIVM-onderzoek (acht auteurs)? In hoeverre kan het TNO-onderzoek als wetenschappelijk onomstreden worden gezien als het RIVM anders concludeert?

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA constateren dat het TNO-onderzoek deel 2 niet beschikbaar is. U geeft aan dat deel 2 van het TNO-onderzoek niet relevant is om te komen tot een beslissing voor de 25 km afkap. Echter zoals u schrijft "Fase 2 is bedoeld om kennis te vergroten en wordt gekeken naar de mate van onzekerheden in modellen voor berekeningen op grote afstanden en de wijze waarop met meer zekerheid uitspraken gedaan kunnen worden over differentiatie aan de hand van bronkenmerken (zoals hoogte en emissiesterkte)."⁹ Deze aspecten lijken juist relevant voor het besluit of een generieke afkap op 25 km wenselijk is. In het TNO-rapport staat: "Het onderzoek omvat twee fasen. De hier beschreven eerste fase omvat een eerste onderzoek op basis van beschikbare kennis en inzichten over de werking van de rekenmodellen. In de tweede fase worden ook kwantitatieve analyses uitgevoerd. Deze fase kan worden gezien als een verdieping van de eerste fase."¹⁰ Kortom, voor een kwantitatieve keuze zou men juist ook deel 2 moeten betrekken. Waarom wacht het kabinet de uitkomsten van dat onderzoek niet af?

Het TNO-rapport Deel 1 concludeert: "Het gebruik van trajectoriën in het OPS stelt het model in staat om over grotere afstanden dan 25 km de projectbijdragen te berekenen. Voor het bepalen van de totale stikstofdepositie (de cumulatieve bijdrage van alle bronnen) heeft het OPS-model bewezen

⁶ Kamerstukken I, 2020-2021, 35334, AD, blz. 9.

⁷ Kamerstukken I, 2020-2021, 35334, AG, blz. 8.

⁸ RIVM rapport 2021-0115, G. Roest et al., 'Verkenning afstandsgrens depositieberekeringen voor projecten', blz. 3.

⁹ Kamerstukken I, 2020-2021, 35 600, AD, blz. 12.

¹⁰ TNO Notitie: Afbakening in de modellering van depositiebijdragen van individuele projectbijdragen (Fase 1), blz. 1. Bijlage bij: Kamerstukken I, 2020-2021, 35334, AG.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 5

goede resultaten te geven.”¹¹ Vervolgens volgt een uitleg over toenemende onzekerheid bij grotere afstanden, maar een gefundeerde getalsmatige onderbouwing afhankelijk van de afstand die een review in een wetenschappelijk tijdschrift zou kunnen weerstaan ontbreekt. Uiteindelijk wordt de grens van 25 km getalsmatig onderbouwd niet zozeer door middel van onzekerheden in OPS, maar doordat in het buitenland ook afbakeningen op vergelijkbare afstanden plaatsvinden. Auteurs plaatsen daarbij wel een kanttekening, dat aldaar hogere drempelwaardes van toepassing zijn. Deelt het kabinet de conclusie dat de geleverde onderbouwing van de afkapgrens op 25 km een beperkte en wellicht zelfs een onvoldoende wetenschappelijke basis heeft? Kan het kabinet reflecteren op de juridische risico's hiervan?

In de beantwoording van de vragen¹² bent u niet diepgaand ingegaan op de bevoordeling van specifieke sectoren en de gevolgen daarvan voor andere sectoren door de afkap op 25 km, zoals de luchtvaart. Naar de mening van de fractieleden van GroenLinks en de PvdA schrijft u ontwijkend: “Bovendien zijn de projectbijdragen na 25 kilometer zeer klein, zodat deze niet leiden tot een impliciete bevoordeling van sectoren.”¹³ Voor de Schiphol MER 2021 geldt dat de emissiebronnen zich in een gebied van 60x60 km verspreiden en dat derhalve met zekerheid kan worden gesteld dat bij het toepassen een 25 km rekengrens op alle receptorpunten deposities buiten beeld worden gehouden. Emissies die middels generieke maatregelen in het agrarische domein opgelost zullen moeten worden. Verder is vanwege de hogere emissiehoogte en vanwege het feit dat het gaat om NOx sprake van een landsdekkend verspreidingsgebied, terwijl bij een afkap op 25 km een groot aantal receptorpunten die helemaal niet worden beoordeeld. Wilt u alsnog ingaan op de bevoordeling van sectoren door de afkap op 25 km? Kunt u bij de beantwoording ingaan op het sentiment onder boeren dat zij achtergesteld worden bij andere sectoren? Ziet het kabinet in het eigen handelen een oorzaak voor dit sentiment? Zo ja, welke conclusies trekt het kabinet daaruit? Zo niet, waarom niet?

In uw beantwoording van 10 september jl. geeft u aan dat met de keuze voor een afstandsgrens van 25 km niet impliciet is erkend dat een maximale rekenafstand van 5 km niet verantwoord is.¹⁴ Op welke wijze kan een maximale rekenafstand van 5 km specifiek voor het wegverkeer verantwoord zijn? In het nieuwe TB van de ViA15 wordt geen onderbouwing voor de afkap op 5 km gegeven maar met een afkap op 25 km gerekend. In hoeverre deelt u de conclusie van de commissie Hordijk, dat de rekenafstand in SRM2 leidt tot een “niet-verdedigbaar verschil in de beoordeling van verkeersactiviteiten ten opzichte van andere activiteiten”?

Tot nu toe heeft het kabinet de rekengrens op 5 km verdedigd doordat deposities afkomstig van wegverkeer verder dan een afstand van 5 km niet meer “(betekenisvol) herleidbaar zijn tot een specifiek project”. In de onderbouwing van het TB voor de ViA15 vinden de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA deze redeneerlijn niet terug. Is het juist dat deze uitleg niet meer gehanteerd wordt? Wat wordt precies bedoeld met “(betekenisvol) herleidbaar”? Deposities zonder afkap op 5 of 25 km kunnen met OPS voor elk rekenpunt en voor elk afzonderlijk project worden

¹¹ TNO Notitie: Afbakening in de modellering van depositiebijdragen van individuele projectbijdragen (Fase 1), blz. 2. Bijlage bij: *Kamerstukken I*, 2020-2021, 35334, AG.

¹² *Kamerstukken I*, 2020-2021, 35 600, AD.

¹³ *Kamerstukken I*, 2020-2021, 35 600, AD, blz. 11.

¹⁴ *Kamerstukken I*, 2020-2021, 35 600, AD, blz. 8.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 6

berekend. Wat maakt dat deze rekenresultaten zonder afkap op 5 km voor een specifiek project volgens de redeneerlijn niet meer herleidbaar zijn tot dat project?

Verder geeft u in uw beantwoording van 10 september jl. aan voornemens te zijn om AERIUS 2021 zo aan te passen dat voor het wegverkeer vanaf 5 km verder wordt gerekend met OPS (rekenoptie OPS road). Dit is, zoals u schrijft, beschikbaar in AERIUS Connect API, maar kan niet gebruikt worden bij de vergunningverlening (AERIUS Calculator en Scenario).¹⁵ Dit betekent dat, ondanks dat er geen uitleg is gegeven bij de ViA15 over de 5 km afkap, in de praktijk voor andere projecten nog steeds met een afkap van 5 km wordt gerekend. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA vragen u of het kabinet bereid is om per ommegaande de rekenmethodiek waarbij uitsluitend met SRM2 het wegverkeer wordt doorgerekend in AERIUS Calculator en Scenario voor de vergunningverlening te beëindigen, en AERIUS-calculator zodanig aan te passen dat er wel verder dan 5 km wordt gerekend (rekenoptie OPS all). Wat heeft ertoe geleid dat het kabinet niet eigenstandig op 9 juli 2021 tot het besluit is gekomen om het huidige gebruik van SRM2 in AERIUS per ommegaande te beëindigen? Welke argumenten zijn bij deze besluitvorming meegewogen en op basis van welke argumenten is het besluit uitgevallen zoals het is uitgevallen?

Is het kabinet bereid om ook nog eens kritisch te kijken naar de afkap van onderzoeksgebieden rond luchthavens en de afkap op 3000 ft/1000 meter in de luchtvaart? In hoeverre acht het kabinet in het licht van de PAS en ViA15 uitspraak deze afkap nog verantwoord?

Is het kabinet bekend met het rapport *Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030: een analyse*?¹⁶ Uit dit rapport blijkt hoezeer de Nederlandse natuur al onder druk staat, al verslechterd is. Hoe verhoudt dit zich tot de plannen om een afstandsgrens te introduceren? Kan het kabinet haar appreciatie van dit rapport geven?

In uw beantwoording van vragen komt naar voren dat het kabinet de aanbevelingen ter harte wil nemen van de commissie Hordijk, te weten "het gebruik van verschillende onderliggende rekenmodellen (SRM2 en OPS) bij de vergunningverlening."¹⁷ Toch wordt in dezelfde beantwoording aangegeven dat het kabinet SRM2 (nu in combinatie met OPS vanaf 5 km) voor het wegverkeer wil blijven gebruiken, wat afwijkt van andere bronnen. Is het kabinet het eens met de zienswijze dat SRM2 ten opzichte van OPS systematisch en in betekenisvolle mate minder deposities berekent? Zo nee, waarom niet? De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA ontvangen graag een inhoudelijke onderbouwing hiervoor. Zo ja, in hoeverre vindt het kabinet het verantwoord om specifiek voor de sector wegverkeer een afwijkend depositiemodel te blijven gebruiken, dat systematisch en in betekenisvolle mate minder deposities berekent dan bij andere sectoren gebruikelijk is?

U stelt dat SRM2 uitvoering is gevalideerd.¹⁸ Deze validatie heeft echter betrekking op luchtkwaliteit en niet op de depositieberekening. In het doelmatigheidsonderzoek van TNO uit 2015 zijn juist een aantal kritische aspecten over de depositieberekening in SRM2 naar voren gebracht. Genoemd wordt

¹⁵ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 600, AD, blz. 12–13.

¹⁶ Roland Bobbink in opdracht van Greenpeace Nederland, *Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030: een analyse* 16 maart 2021.

¹⁷ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 600, AD, blz. 8.

¹⁸ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 600, AD, blz. 12.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 7

een andere interpretatie van de depositiesnelheid (NO_x vs. NO₂) en het rekenkundig verlagen van gevalideerde concentraties vanwege depletie. In hoeverre acht het kabinet het voortdurende gebruik van SRM2 in dit licht verantwoord?

Verder geeft u aan dat SRM2 rekening houdt met specifieke wegeigenschappen zoals de hoogte en diepteligging en de aanwezigheid van schermen.¹⁹ Dit doet SRM2 door al deze eigenschappen om te rekenen naar één invoerparameter te weten de initiële verticale dispersie. De initiële verticale dispersie kan echter, zo hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA begrepen, al dan niet in aangepaste vorm worden meegegeven in een OPS-berekening zodat de specifieke wegeigenschappen ook met OPS kunnen worden beschreven. In hoeverre heeft het kabinet dit gewogen? Waarom blijft het kabinet desondanks bij de keuze voor SRM2?

Eerder was OPS voor het wegverkeer geïmplementeerd in AERIUS. Het waren zoals TNO in haar doelmatigheidsonderzoek schrijft "andere overwegingen" die ertoe hebben geleid dat OPS in AERIUS is vervangen door SRM2. Welke ministeries hebben bij de besluitvorming om OPS te vervangen voor SRM2 een rol gespeeld en wat waren destijds de overwegingen geweest? Op welke wijze zijn de natuur- en landbouwbelangen bij deze besluitvorming betrokken? Op welke wijze werden in de eerdere versie van AERIUS de door het kabinet benoemde specifieke wegkenmerken in OPS beschreven?

Heeft het kabinet, in navolging van de Via15 uitspraak, ook overwogen om in plaats van de combinatie SRM2 en OPS uitsluitend het model OPS te gebruiken? Zo ja, waarom is daar niet voor gekozen? Heeft het kabinet hierover advies gevraagd aan het RIVM? Hebben in deze overweging ook proefberekeningen die minder gunstig voor IenW uitpakten een rol bij de beslissing gespeeld? Hoe is binnen het kabinet tot het besluit gekomen om de combinatie van SRM2/OPS te gebruiken in plaats van OPS?

Zoals uit uw beantwoording blijkt is een nieuwe AERIUS-versie in ontwikkeling. Deze zal eind dit jaar of begin volgend jaar beschikbaar komen. Wanneer is een pre-release van deze versie beschikbaar en wie hebben toegang tot deze pre-release? Waarom is een pre-release niet openbaar toegankelijk? Wat is het doel van het beschikbaar stellen van de pre-release aan een selecte groep gebruikers, zo vragen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA.

Resultaten van de stikstofreductiestrategie en vervolgacties

In de zienswijze van MOB voor de consultatie op de voorgenomen wijziging van de regeling natuurbescherming (Rnb) wordt een tabel²⁰ gepresenteerd waarin de verwachte autonome verschoning voor de SSRS-rekenbestanden in 2030 voor de verschillende emissiefactoren inzichtelijk wordt gemaakt waarbij ook de verwachte depositieruimte van het SSRS is berekend.

¹⁹ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 600, AD, blz. 12.

²⁰ Brief van Mobilisation for the Environment aan de minister van LNV inzake AERIUS Calculator versie 2021 en wijziging stikstofregistratiesysteem, 12 september 2021, referentie: G036/Wnb-PAS-Aerius versie 2021, blz. 3.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 8

Tabel: Emissies en depositieruimte conform SSRS-rekenbestanden, voor verschillende vaststellingsdata van Emissiefactoren

Zichtjaar 2030	AERIUS 2016L PAS uitspraak	AERIUS 2019 SSRS per apr 2020	AERIUS 2020 SSRS per okt 2020	AERIUS 2021 Voorgenomen?
Ref zonder snelheidsverlaging NOx [kton/jaar] NH3 [kton/jaar]	11,99 2,00	14.73 2.60	17.74 3.01	18.85 2.87
Huidige situatie met 100 km/u NOx [kton/jaar] NH3 [kton/jaar]	11.17 1,96	14.09 2.57	17.10 2.94	17.99 2.82
Ruimte in het SSRS in 2030* huidige berekening OPS/SRM2 volledige berekening OPS	0.868 mol/ha/jr 0.991 mol/ha/jr	0.726 mol/ha/jr n.v.t.	0.956 mol/ha/jr n.v.t.	1.005 mol/ha/jr n.v.t.

De gemiddelde depositieruimte is berekend met AERIUS API Connect 2020 waarbij voor NOx en NH3 afzonderlijk een schaling van voertuigaantallen heeft plaatsgevonden per wegsegment en voertuigcategorie op basis van het betreffende verschil in emissiefactoren voor de verschillende vaststellingsdata (2017, 2019, 2020 en 2021). De verschillen in emissiefactoren zijn daarmee verdisconteerd. De verschillen in rekenmodellen, die overigens beperkt zijn, niet. Er is uitgegaan van een middeling van de in het Nationaal Georegister aangewezen stikstofgevoelige hexagonen met aftrek van 30% ten behoeve van natuurherstel. De uitkomsten voor AERIUS 2020 komen nagenoeg overeen met de gemiddelde initiële depositieruimte in het Nationaal Georegister (=0.955 mol/ha/jaar). Kunt u de juistheid van deze tabel bevestigen en/of acht u de inhoud daarvan aannemelijk? Indien bovenstaande tabel juist is, dan blijkt dat de in 2030 berekende depositieruimte van het SSRS 0,7 mol/ha/jr bedraagt, een en ander berekend met de emissiefactoren behorend bij de eerste vaststelling van het SSRS. Dit is kennelijk even groot als het gezamenlijk effect van de tracébesluiten waarover nog geen onherroepelijk toestemmingsbesluit is genomen. Is dat een juiste constatering? Hoe beoordeelt het kabinet de gemiddeld 0,7 mol/ha voor 2030 vanuit dit perspectief?

In uw beantwoording van 10 september jl. geeft u aan dat de autonome verschoning van het wagenpark een belangrijk onderdeel is van de benodigde stikstofreductie ten behoeve van het natuurherstel.²¹ Uit bovenstaande blijkt dat de verwachte verschoning ten tijde van de PAS uitspraak sterk terugloopt: Van een verwachte 12 kton NOx emissie zonder snelheidsverlaging op de wegen,

²¹ Kamerstukken I, 2020–2021, 35 600, AD, blz. 13.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 9

uitgaande van de emissiefactoren ten tijde van de PAS-uitspraak naar 18 kton NO_x, met snelheidsverlaging in 2030 berekend met de meest recente emissiefactoren. Welke plannen zijn er om het te-genvallende effect van de autonome verschoning op te vangen? In hoeverre is de regering juridisch gebonden om de beoogde emissiereductie voor het wegverkeer te behalen? Komt er een extra reductie-bijdrage van het wegverkeer, nu blijkt dat de nationale emissiereductie nog steeds niet snel genoeg gaat?

Het valt de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA op dat veel mensen zich op de snelweg niet aan de snelheidslimiet van 100 kilometer per uur houden. Hoe handhaaft het kabinet deze snelheidslimiet? Heeft het kabinet zicht op de gerealiseerde snelheidsverlaging op de snelwegen? Deze leden ontvangen graag een geabstraheerd overzicht van de gerealiseerde snelheden in 2020 en 2021 tot op heden op het hoofdwegennet. Heeft het kabinet zicht op de gerealiseerde stikstofreductie als gevolg van de verlaging van de snelheidslimiet? Welke conclusies verbindt het kabinet aan deze inzichten?

Uit bovenstaande tabel blijkt verder dat de beschikbare ruimte in het SSRS bij het opnieuw vaststellen per oktober 2020 is toegenomen terwijl tegelijkertijd geconstateerd wordt dat de verwachte emissies van dezelfde wegennetten in 2030 eveneens toegenomen. Kunt u uitleggen hoe het kabinet tot een besluit is gekomen waarbij de beschikbare ruimte in het SSRS toeneemt terwijl juist geconstateerd moet worden dat de eerder verwachte emissiereductie niet wordt gehaald? Wat betekent dit voor de vereiste wetenschappelijke zekerheid die van een mitigerende maatregel uitgaat?

Heeft het kabinet zicht op hoeveel extra emissiereductie er noodzakelijk is om zowel de extra depositie die voortkomt uit de invoering van de afstandsgrens, compensatie van de latente ruimte, de gebruiksruimte van de woningbouw, en de PAS-melders te compenseren?

Is het kabinet voornemens om ook extra maatregelen te treffen wanneer eind dit jaar internationaal verband de KDW's (naar verwachting naar beneden) zullen worden bijgesteld?

In uw brief van 16 juli jl. schrijft u dat het Havenbedrijf Rotterdam samen met het havenbedrijfsleven en overheden werkt aan een 'Facetplan stikstof Maasvlakte 2', waarbij ook het Rijk betrokken is.²² Wat behelst dit facetplan? Hoe wordt dit facetplan planologisch en juridisch vormgegeven? Welke resultaten verwacht het kabinet dat dit facetplan oplevert?

Ten slotte schrijft u dat het kabinet bezig is om tot een overzicht van alle interimmers te komen.²³ Behoren Lelystad Airport en Schiphol tot de interimmers? Kunt u bevestigen of dit wel of niet het geval is? Hoe gaat het kabinet om met de handhaving van de PAS-melding op Lelystad Airport? In tegenstelling tot de PAS-melders van de boeren, leidt het niet handhaven hiervan nadrukkelijk wel tot meer stikstofdepositie omdat het tot nieuwe activiteiten leidt. Tot welke hoeveelheid mol kan Lelystad Airport dan volgens het kabinet activiteiten ontplooiën? De ingediende 1 mol van de PAS-melding of de later correct berekende 4 mol uit de berekeningen van Aldegeest? Worden de kosten voor

²² Kamerstukken I, 2020-2021, 35334, AI, Blz. 7.

²³ Kamerstukken I, 2020-2021, 35334, AI, blz. 10.



datum 30 november 2021

ons kenmerk 166410.04U

blad 10

de leges voor Schiphol ook tot 1600 euro verlaagd, zo vragen de leden van de fracties van Groen-Links en de PvdA.

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 10 december 2021.

Hoogachtend,

L.P. van der Linden

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