

Vergaderjaar 2021–2022

30 175

Luchtkwaliteit

T

## VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 4 oktober 2021

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving<sup>1</sup> hebben kennisgenomen van de brief<sup>2</sup> van 19 maart 2021 waarin de vragen van de leden van de fracties van GroenLinks en FVD over de elfde NSL<sup>3</sup>-monitoringsrapportage 2020 worden beantwoord.

De leden van de fracties van **GroenLinks** en **PvdD** wensten naar aanleiding van de beantwoording nog enkele vervolgvragen te stellen over voormelde tussenrapportage van het NSL.

Naar aanleiding hiervan is op 14 april 2021 een brief gestuurd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De Staatssecretaris heeft op 10 mei 2021 aangegeven dat het niet haalbaar was om deze vragen binnen de gestelde termijn te beantwoorden.

De Staatssecretaris heeft op 1 oktober 2021 inhoudelijk gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde nader schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Dragstra

<sup>1</sup> Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*).

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2020/21, 30 175, S.

<sup>3</sup> Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

## **BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING**

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 14 april 2021

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief<sup>4</sup> van 19 maart 2021 waarin u de vragen van de leden van de fracties van GroenLinks en FVD over de elfde NSL<sup>5</sup>-monitoringsrapportage 2020 heeft beantwoord.

De leden van de fracties van **GroenLinks** en **PvdD** wensen naar aanleiding van uw beantwoording nog enkele vervolgvragen te stellen over voormelde tussenrapportage van het NSL.

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

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben de volgende vervolgvragen te stellen, met name in het licht van de recent aangenomen Wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (Wet stikstofreductie en natuurverbetering)<sup>6</sup>.

Een vergunningsaanvraag voor een uitbreiding van een veehouderij moet geweigerd worden als de uitbreiding ertoe leidt dat de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden, schrijft de Staatssecretaris<sup>7</sup>. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij in dit kader om wil gaan met de zogenaamde PAS-melders, bedrijven die onder het PAS geen vergunning nodig hadden, maar nu via het zogenaamde legaliseringsprogramma onder de Wet stikstofreductie en natuurverbetering, alsnog een vergunning moeten krijgen?

De leden van de fractie van GroenLinks zien bij de legalisering mogelijk een conflict ontstaan tussen het belang van de betreffende bedrijven en dat van burgers die gezondheidsschade ondervinden door slechte luchtkwaliteit. Kan het kabinet aangeven hoe het legalisering van deze duizenden bedrijven juridisch vorm gaat geven in gebieden waar de luchtkwaliteit nog niet voldoet aan de normen? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe daarbij de belangen van omwonenden op het vlak van luchtkwaliteit worden beschermd? Immers, niet alleen de PAS-melders hebben recht op een betrouwbare overheid, ook burgers die last hebben van een slechte luchtkwaliteit, moeten erop kunnen vertrouwen dat de overheid de regels, die ertoe dienen om hun welzijn en gezondheid te beschermen, naleeft.

De vraag of, wanneer het kabinet niet zelf over de informatie over de mer/mer<sup>8</sup>-beoordeling beschikt, het kabinet bereid is deze op te vragen bij decentrale overheden, is niet beantwoord. De tijd lijkt het kabinet in dezen behulpzaam te zijn geweest, daar in het kader van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering informatie over aangevraagde PAS-meldingen/vergunningen recent is opgevraagd. De informatie is dus mogelijk (en grotendeels) al in het bezit van het Ministerie van Landbouw, Natuur en

<sup>4</sup> *Kamerstukken I 2020/21*, 30 175, S.

<sup>5</sup> Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

<sup>6</sup> *Kamerstukken I 2020/21*, 35 600.

<sup>7</sup> *Kamerstukken I 2020/21*, 30 175, S, p. 4.

<sup>8</sup> Mileueffectrapportage.

Voedselkwaliteit. Gelet hierop ontvangen de leden van de GroenLinks-fractie de gevraagde informatie graag alsnog.

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

De leden van de **PvdD**-fractie lezen in de tussenrapportage van het NSL dat schone lucht belangrijk is voor de volksgezondheid. Toch is op veel plekken in Nederland de luchtkwaliteit dusdanig slecht dat die schadelijk is voor de volksgezondheid. Niet voor niets is de PvdD voorstander van het hanteren van de grenswaarden van de World Health Organization in plaats van de minder strenge grenswaarden van de EU. De leden van de PvdD-fractie hebben de volgende aanvullende vragen over de tussenrapportage van het NSL.

Lelystad Airport heeft «stikstofruimte» nodig om open te kunnen gaan. Daarvoor wordt stikstofruimte van Schiphol overgeheveld naar Lelystad. De natuurvergunning die daarvoor nodig is, ligt nu ter inzage. Is de Staatssecretaris het met de PvdD-fractieleden eens dat de stikstofruimte van Schiphol ten onrechte op de maximale geluidsbelasting van de nationale luchthaven is gebaseerd en niet op basis van de voorziene stikstofuitstoot? Waarop baseert de Staatssecretaris de aanname dat Schiphol stikstofruimte over zou hebben? En wanneer die stikstofruimte er zou zijn, is het dan niet zo dat die ruimte moet worden ingezet voor het herstel van de kwetsbare Natura2000-gebieden, zoals de Europese Habitatrichtlijn<sup>9</sup> dat voorschrijft? Is de Staatssecretaris het met de PvdD-fractieleden eens dat het openen van Lelystad Airport een verslechtering van de luchtkwaliteit (en deels ook bodemkwaliteit) van Nederland tot gevolg zou hebben door de uitstoot van kerosine, fijnstof en stikstof? Zo ja, waarom verbindt de Staatssecretaris hieraan dan niet de conclusie dat Lelystad Airport gesloten moet blijven?

Kan de Staatssecretaris aangeven waarom in de vergunningaanvraag voor Lelystad Airport is uitgegaan van 10.000 vluchten per jaar, terwijl vaststaat dat de ambitie van de luchthaven is om 45.000 vluchten per jaar uit te voeren? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de verwachte aanzuigende werking is op autoverkeer van en naar de luchthaven, hoe die onderbouwd is en is de Staatssecretaris bereid de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de maximale ambitie van Lelystad Airport vanaf heden in de vergunningverlening mee te wegen voor zowel vlieg- als autoverkeer?

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdD zien uit naar een afdoende en uitvoerige beantwoording van hun vragen.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat, H.J. Meijer

---

<sup>9</sup> Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 mei 2021

De leden van de fracties van Groen Links en PvdD van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben op 14 april 2021 vervolgvragen gesteld naar aanleiding van mijn antwoordbrief<sup>10</sup> van 19 maart.

Hierbij wil ik u informeren dat het, vanwege de benodigde interdepartementale afstemming, niet haalbaar is gebleken om deze vragen binnen de gevraagde termijn te beantwoorden. Ik streef ernaar u de antwoorden zo spoedig mogelijk te sturen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

---

<sup>10</sup> Kamerstukken I 2020/2021, 30 175, S.

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2021

Hierbij ontvangt u, mede namens de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), de antwoorden op de aanvullende vragen van de GroenLinks- en PvdD-fractieleden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving naar aanleiding van mijn brief betreffende de elfde monitoringsrapportage van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van 19 maart<sup>11</sup>.

### Beantwoording vragen GroenLinks

De leden van de fractie van GroenLinks hebben vervolgvragen gesteld naar aanleiding van mijn eerdere conclusie dat een vergunningsaanvraag voor een uitbreiding van een veehouderij geweigerd moet worden als de uitbreiding ertoe leidt dat de luchtkwaliteitsnormen, en dan met name in het licht van de recent aangenomen Wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (Wet stikstofreductie en natuurverbetering).

#### **Vraag 1**

Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij in dit kader om wil gaan met de zogenaamde PAS-melders, bedrijven die onder het PAS geen vergunning nodig hadden, maar nu via het zogenaamde legaliseringsprogramma onder de Wet stikstofreductie en natuurverbetering, alsnog een vergunning moeten krijgen?

De leden van de fractie van GroenLinks zien bij de legalisering mogelijk een conflict ontstaan tussen het belang van de betreffende bedrijven en dat van burgers die gezondheidsschade ondervinden door slechte luchtkwaliteit.

#### **Vraag 2**

Kan het kabinet aangeven hoe het legalisering van deze duizenden bedrijven juridisch vorm gaat geven in gebieden waar de luchtkwaliteit nog niet voldoet aan de normen?

#### **Vraag 3**

Kan de Staatssecretaris aangeven hoe daarbij de belangen van omwonenden op het vlak van luchtkwaliteit worden beschermd? Immers, niet alleen de PAS-melders hebben recht op een betrouwbare overheid, ook burgers die last hebben van een slechte luchtkwaliteit, moeten erop kunnen vertrouwen dat de overheid de regels, die ertoe dienen om hun welzijn en gezondheid te beschermen, naleeft.

#### **Antwoord 1,2 en 3**

De legalisering van de PAS-melders ziet op het verstrekken van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Bij de verlening van een Wnb-vergunning voor een veehouderij worden de gevolgen hiervan voor een Natura-2000 gebied beoordeeld. Bij de verlening van een Wnb-vergunning vindt geen toetsing plaats aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze toetsing vindt plaats in het kader van de verlening van een omgevingsvergunning milieu op grond van de Wabo.

<sup>11</sup> Kamerstukken I 2020/21, 30 175, S.

De Wnb en de regelgeving voor luchtkwaliteit betreffen twee verschillende juridische kaders. Voor PAS-meldingen geldt dat niet alleen juridisch, maar ook inhoudelijk er sprake is van 2 verschillende aspecten. De legalisering betreft de depositie van stikstof. Uitstoot van ammoniak (een van de veel voorkomende stikstofverbindingen) draagt, behalve aan de belasting van natuurgebieden met stikstofverbindingen, bij aan de vorming van secundair fijnstof op grotere afstanden. Het effect op de gezondheid van secundair fijnstof vindt derhalve niet primair plaats in de gebieden waar sprake is van legalisering van PAS-melders.

#### **Vraag 4**

De vraag of, wanneer het kabinet niet zelf over de informatie over de mer/mer-beoordeling beschikt, het kabinet bereid is deze op te vragen bij decentrale overheden, is niet beantwoord. De tijd lijkt het kabinet in dezen behulpzaam te zijn geweest, daar in het kader van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering informatie over aangevraagde PAS-meldingen/vergunningen recent is opgevraagd. De informatie is dus mogelijk (en grotendeels) al in het bezit van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Gelet hierop ontvangen de leden van de GroenLinks-fractie de gevraagde informatie graag alsnog.

#### **Antwoord 4:**

Een mer of mer-beoordeling is niet vereist voor de verlening van Natura 2000-vergunningen, dus ook niet voor de te legaliseren PAS-meldingen. In de antwoorden die mijn voorganger op 19 maart 2021 aan uw Kamer heeft gezonden, staat reeds beschreven dat het de verantwoordelijkheid en bevoegdheid is van het bevoegd gezag, de gemeente, om te beslissen over een mer-beoordeling. In die antwoorden staat ook dat, gelet op deze wettelijke verantwoordelijkheidsverdeling, ik niet beschik over gegevens over aantallen mer-beoordelingen of afwegingen daartoe. Deze informatie hoefden initiatiefnemers ook niet aan te leveren voor de verificatie en legalisatie van hun PAS-melding. Om die reden en vanwege de eerdergenoemde wettelijke verantwoordelijkheidsverdeling is het niet aan de Minister van LNV en mij om de gevraagde informatie op te vragen.

#### Beantwoording vragen PvdD

De leden van de fractie van de PvdD hebben de volgende vragen gesteld naar aanleiding van de vergunningaanvraag voor Lelystad Airport.

#### **Vraag 5**

Is de Staatssecretaris het met de PvdD-fractieleden eens dat de stikstofruimte van Schiphol ten onrechte op de maximale geluidsbelasting van de nationale luchthaven is gebaseerd en niet op basis van de voorziene stikstofuitstoot?

#### **Vraag 6**

Waarop baseert de Staatssecretaris de aanname dat Schiphol stikstofruimte over zou hebben?

#### **Vraag 7**

En wanneer die stikstofruimte er zou zijn, is het dan niet zo dat die ruimte moet worden ingezet voor het herstel van de kwetsbare Natura2000-gebieden, zoals de Europese Habitatrichtlijn dat voorschrijft?

#### **Antwoord 5, 6 en 7:**

De ontwerpvergunningen op grond van de Wet natuurbescherming voor de luchthavens Schiphol en Lelystad hebben van 16 februari tot en met 29 maart 2021 ter inzage gelegen. Met het zetten van de procedurestap in het kader van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van

afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen te geven over de ontwerpbesluiten op de vergunningaanvragen. De in uw vragen aan de orde gestelde onderwerpen zijn ook naar voren gebracht door indieners van zienswijzen. Deze zienswijzen worden op dit moment beoordeeld door het bevoegd gezag, te weten het Ministerie van LNV. In een nota van antwoord bij de definitieve besluiten zullen de zienswijzen worden beantwoord en zal worden aangegeven in hoeverre de zienswijzen hebben geresulteerd in een aanpassing van het definitieve besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit. Ik wil daar op dit moment niet op vooruitlopen.

#### **Vraag 8**

Is de Staatssecretaris het met de PvdD-fractieleden eens dat het openen van Lelystad Airport een verslechtering van de luchtkwaliteit (en deels ook bodemkwaliteit) van Nederland tot gevolg zou hebben door de uitstoot van kerosine, fijnstof en stikstof?

#### **Antwoord 8**

De effecten van de opening van Lelystad Airport op de luchtkwaliteit zijn beschreven in de actualisatie van het mer Lelystad Airport<sup>12</sup>. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat als gevolg van de opening van Lelystad geen sprake is van overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen.

#### **Vraag 9**

Zo ja, waarom verbindt de Staatssecretaris hieraan dan niet de conclusie dat Lelystad Airport gesloten moet blijven?

#### **Antwoord 9**

De effecten van de opening van Lelystad Airport op de omgeving zijn gewogen in het Luchthavenbesluit 2015. Thans wordt dit besluit gewijzigd. Hiervoor is een ontwerpwijzigingsbesluit in procedure gebracht. Voor luchtkwaliteit geldt dat er geen sprake is van overschrijdingen van de normen, zie hiertoe het antwoord op vraag 8.

#### **Vraag 10**

Kan de Staatssecretaris aangeven waarom in de vergunningaanvraag voor Lelystad Airport is uitgegaan van 10.000 vluchten per jaar, terwijl vaststaat dat de ambitie van de luchthaven is om 45.000 vluchten per jaar uit te voeren?

#### **Antwoord 10**

N.V. Luchthaven Lelystad heeft onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS) een melding voor de exploitatie en uitbreiding van Lelystad Airport met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer (ook wel aangeduid als groot luchtverkeer) per jaar aangevuld met klein luchtverkeer (general aviation) bij het Ministerie van LNV gedaan. De onder het PAS gedane melding voor 45.000 vliegtuigbewegingen is betrokken bij de lopende legalisatie van de PAS-meldingen. Vooruitlopend hierop is een vergunning voor 10.000 vliegtuigbewegingen aangevraagd.

#### **Vraag 11**

Kan de Staatssecretaris aangeven wat de verwachte aanzuigende werking is op autoverkeer van en naar de luchthaven, en hoe die onderbouwd is?

---

<sup>12</sup> <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/documenten-lelystad+airport/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1302631>.

**Antwoord 11**

De verwachte verkeersaantrekkende werking van en naar Lelystad Airport is opgenomen en onderbouwd in de ontwerpvergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor de situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer<sup>13</sup>.

Op 16 februari is de passende beoordeling, inclusief de achtergrondrapportage en de onderliggende in- en uitvoerbestanden van de stikstofdepositieberekeningen u reeds aangeboden door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat<sup>14</sup>. In de passende beoordeling is ook voor de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer de verkeersaantrekkende werking in beeld gebracht.

**Vraag 12**

Is de Staatssecretaris bereid de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de maximale ambitie van Lelystad Airport vanaf heden in de vergunningverlening mee te wegen voor zowel vlieg- als autoverkeer?

**Antwoord 12**

Zie antwoord 5, 6, 7 en 9

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S.P.R.A. van Weyenberg

---

<sup>13</sup> De ontwerpvergunning is nog raadpleegbaar via: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/02/Ontwerpbesluit-vergunningaanvraag-NV-Luchthaven-Lelystad.pdf>.

<sup>14</sup> Kamerstukken (I) 31 936, X. Deze brief verwijst naar Kamerstukken (II) 31 936, nr. 839.