



**Christen
Unie**

CDA

Mondelinge vragen BBB, Christen Unie en het CDA voor in het vragenuur PS 13 mei 2024.

NB vergunning Schiphol.

Schiphol heeft met het opkopen van ammoniakrechten 100% benutting gekregen voor het gebruik van deze rechten. Er is geen 30% afoming geweest omdat Schiphol een private partij zou zijn. Hoezo private partij? Als gemeente Amsterdam 20%, het rijk 69% en gem.Rotterdam 2% aandeelhouders zijn. Niet private ondernemingen hebben wel 30% afoming. Ook is bij dit extern salderen geen additionaliteits toets gehouden. Dit houdt in dat er niet gekeken is naar de staat van instandhouding van de natuur waar Schiphol de uitstoot op heeft. Er is niet gekeken of de natuur deze uitstoot aan kan. Alle PAS melders, interimmers en vrijgestelde bedrijven moeten wel aan deze vereisten voldoen. Dit wekt bij BBB de indruk dat er in relatie tot Schiphol met twee maten gemeten wordt.

Daarbij heeft BBB de volgende vragen.

1. Deelt GS de mening van BBB dat de conclusie dat Schiphol een private partij is discutabel is en mogelijk niet rechtsgeldig is.
2. Kan de provincie bevestigen dat andere partijen (zoals PAS-melders, commerciële bedrijven of de Rijksoverheid) op dezelfde Natura 2000 gebieden als Schiphol in Noord-Holland eventueel vrijvallende stikstofruimte sowieso kunnen gebruiken voor extern salderen?
3. Op basis van het gelijkheidsbeginsel: zouden andere ondernemingen nu ook gebruik kunnen maken van de route die Schiphol heeft genomen, uitgaande van gelijke monniken, gelijke kappen?
4. Kan de provincie prioriteren hoe om te gaan met vrijkomende stikstofruimte zodat, naar aanleiding van de toezegging door het ministerie van LNV, eerst PAS-melders gelegaliseerd kunnen worden?
5. Is GS bereid de staat van instandhouding van de natuur intensiever te monitoren en de betreffende gegevens jaarlijks terug te koppelen aan PS?

Aanvullende vragen ChristenUnie:

In Trouw van 1 mei 2024 wordt beschreven hoe het ministerie van LNV er bewust voor heeft gekozen om van Schiphol geen onderbouwing te vragen over het effect van de uitkoop op de natuur. Uit recente uitspraken van de rechter blijkt dat stikstofruimte die vrijkomt bij de uitkoop van boeren alleen mag worden ingezet voor andere doelen als die niet nodig is voor het herstel van natuurgebieden. Gezien de staat van de Noord-Hollandse natuurgebieden zoals het Naardermeer en het Wormer- en Jisperveld is het volgens de Volkskrant onaannemelijk dat de stikstofruimte voor de natuurvergunning van Schiphol mag worden ingezet.

Experts op het gebied van omgevingsrecht noemen de verleende Wnb-vergunning van Schiphol daarom "zeer wankel" en verwachten dat deze bij de rechter geen standhoudt. In antwoord op eerdere vragen over de stikstofhandel door Schiphol heeft GS aangegeven daarover wel contact te hebben gehad met het ministerie, maar geen rol te hebben gespeeld bij de uitkoop van boeren.

1. Klopt het dat stikstofruimte die vrijgekomen is bij de uitkoop van 12 boerenbedrijven allereerst nodig is voor het herstel van de natuur? Is het mogelijk een schriftelijk overzicht te sturen van de locaties (bij benadering), de vrijgevallen stikstofruimte, en het effect daarvan op Noord-Hollandse Natura2000 gebieden?

2. Heeft het Ministerie van LNV of Schiphol aan de provincie gevraagd of de betreffende stikstofruimte nodig is voor natuurherstel? Of om analyses te doen om deze vraag te beantwoorden?
3. Heeft de provincie Schiphol en/of LNV pro-actief gewezen op de noodzaak van de betreffende stikstofruimte voor natuurherstel van Noord-Hollandse natuurgebieden? Zo nee, waarom niet?
4. Kan de provincie vanaf nu preventief aangeven aan andere partijen (zoals commerciële bedrijven of de Rijksoverheid) op welke plaatsen in Noord-Holland eventueel vrijvallende stikstofruimte sowieso niet gebruikt mag worden voor extern salderen omdat deze ruimte nodig is voor natuurherstel?
5. Is de Provincie Noord-Holland volgens u in staat om voldoende tegengas te geven aan grote partijen zoals het ministerie van LNV of het staatsbedrijf Schiphol? Wat is er nodig om voldoende tegenwicht te bieden?

Aanvullende vragen van het CDA:

Het lijkt erop dat het bevoegd gezag de additionaliteit per geval en per gebied kan beoordelen. Er is dus een risico dat dat ook voor andere vliegvelden of industriën gaat gebeuren. Deze vorm van vergunningverlening voor Schiphol is funest voor het vertrouwen vanuit de agrarische sector in de stikstofaanpak.

1. Wat is de rol van GS geweest bij het beoordelen van de vergunningsaanvraag voor Schiphol?
2. Waarom heeft GS destijds niet aan de bel getrokken en aangegeven dat Schiphol gelijk moet worden behandeld als andere (private) partijen?
3. Kan en wil de provincie als bevoegd gezag in Noord-Holland dezelfde strategie toepassen bij vergunningverlening aan PAS melders, interimmers en vrijgestelde bedrijven als de minister heeft gedaan bij Schiphol?
4. Is er een mogelijkheid dat in Noord-Holland andere kleinere vliegvelden of industrieën ook een stikstofvergunning krijgen zonder dat zij aan het additionaliteitsvereiste voldoen?