

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe (GroenLinks-PvdA) en A.M. Negash (GroenLinks-PvdA)
(d.d. 22 april 2024)

Nummer
4083

Onderwerp
Vraagtekens bij opkopen stikstofrechten van veehouders door RTHA

Toelichting

Recent heeft de rechter de overheid opgedragen om meer te doen aan stikstofreductie, waarbij specifiek Rotterdam The Hague Airport (RTHA) onder de loep ligt vanwege het ontbreken van een natuurvergunning.¹ Al in 2020 was bekend dat een vliegveld natuurvergunning nodig heeft om 'in de lucht' te mogen blijven. Ondanks deze vereiste heeft RTHA tot op heden nagelaten gepaste maatregelen te treffen, wat resulteerde in ingrijpen van de rechtbank Gelderland.² De Nederlandse overheid is daarom gemaand om 'passende maatregelen' te nemen om de stikstofuitstoot van RTHA te verminderen.

Nu blijkt dat Schiphol Group een andere aanpak heeft. Ze hebben stikstofrechten gekocht van boeren, waaronder twee boeren uit Zuid-Holland, om vergunningen te krijgen voor verschillende luchthavens, waaronder RTHA. Als GroenLinks-PvdA Zuid-Holland maken wij ons zorgen over wat dit betekent voor de natuur en de omgeving rondom RTHA.³

1. *Was GS op de hoogte van het voornemen van de Schiphol Group om stikstofrechten op te kopen? Zo ja, wanneer werd hiervan kennisgenomen?*

Antwoord

Schiphol heeft GS niet op de hoogte gesteld van dit voornemen.

2. *Hoe oordeelt GS over het feit dat Schiphol de rechten van 2 boeren heeft overgekocht? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord

Extern salderen is in Zuid-Holland toegestaan. Dit betekent dat wanneer een private partij verzoekt om een eigen natuurtoestemming (deels) in te trekken ten behoeve van saldering met een andere partij dan dient de provincie dit verzoek te toetsen aan de geldende wet- en regelgeving, inclusief jurisprudentie en de Beleidsregel salderen Zuid-Holland. Als het verzoek aan deze kaders voldoet, dan is de provincie gehouden hiermee in te stemmen. Het is niet mogelijk extern salderen voor bepaalde partijen te beperken.

¹ [Rechter tikt overheid op de vingers: doe meer aan stikstofreductie van vliegvelden | Trouw](#)

² [ECLI:NL:RBGEL:2024:2156, Rechtbank Gelderland, AWB - 23_1546 \(rechtspraak.nl\)](#)

³ [Schiphol koopt weer stikstofrechten van boeren, ditmaal voor luchthaven Rotterdam | de Volkskrant](#)

3. *Deelt GS de opvatting van GroenLinks-PvdA dat de luchtvaartsector evenredig moet bijdragen aan de reductie van stikstof, net zoals individuele boeren? Zo ja, welke stappen worden er gezet om deze bijdrage te waarborgen?*

Antwoord

Vooropgesteld moet worden opgemerkt dat GS niet het bevoegd gezag is met betrekking tot Schiphol en RTHA; dat is het Rijk. Meer specifiek is de Minister voor Natuur en Stikstof bevoegd gezag inzake vergunningverlening voor deze beide luchthavens in het kader van de Omgevingswet en Natura 2000 activiteiten.⁴ De reductieopgave voor ammoniak (NH₃) is voor de gehele landbouwsector op provinciaal niveau nader uitgewerkt in de Startnotitie Nationaal Programma Landelijk gebied.⁵ Hiervoor dragen provincies de verantwoordelijkheid, met financiële ondersteuning van het rijk. Voor de stikstof NO_x reductieopgave rust de verantwoordelijkheid niet bij de provincies; deze taak ligt immers bij het Rijk.

Voor mobiliteit, waar luchtvaart onder valt, gaat het om een landelijke reductiedoelstelling van 25% ten opzichte van 2019. GS deelt de opvatting dat alle sectoren evenredig moeten bijdragen aan de stikstofreductieopgave. Hieronder volgt een verdere toelichting.

Het kabinet heeft, onder meer in de kamerbrief van 10 februari 2023⁶ met betrekking tot de voortgang integrale aanpak van het landelijk gebied, aangegeven dat alle sectoren een evenredige bijdrage moeten leveren aan de oplossingen van het stikstofvraagstuk. In dezelfde brief zijn de indicatieve doelstellingen voor de sectoren industrie en mobiliteit verder uitgewerkt. Het is belangrijk om aan te geven dat de reductieopgave per sector verschillend is vanwege de (juridische) kaders waarbinnen de sector opereert. De sectoren mobiliteit en industrie zijn gebonden aan forse doelen, opgaven en maatregelen met betrekking tot klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid, opdat emissies van broeikasgassen (zoals CO₂) en luchtverontreinigende stoffen (zoals fijnstof en stikstof in de vorm van NO_x) sterk afnemen. Voor de landbouwsector is de stikstof (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (VHR))- en waterkwaliteitsopgave (Kaderrichtlijn water (KRW)) een van de sterkste drijfveren om maatregelen te nemen, omdat ammoniak vanuit de landbouw de grootste binnenlandse bron van depositie is. Daarnaast is de reductiedoelstelling voor ammoniak op provinciaal niveau vertaald, terwijl de NO_x-reductiedoelstelling een landelijke is.

Volgens het RIVM⁷ had de luchtvaart stijgend en landend in Nederland een zeer gering aandeel in de stikstofdepositie: in 2021 was dit 0,1%. Verder is het zo dat internationale afspraken alleen de rapportage van emissies van vliegverkeer tot 3000 voet (ruim 900 meter) verplichten. De stikstofdepositie afkomstig uit luchtvaart tot 3000 voet (zowel landend in Nederland als overvliegend) is volgens het RIVM circa 3-4 mol N/ha/jaar, dat is in totaal 0,2% van de gehele stikstofdepositie in Nederland. Vliegverkeer boven de 3000 voet heeft een zeer kleine

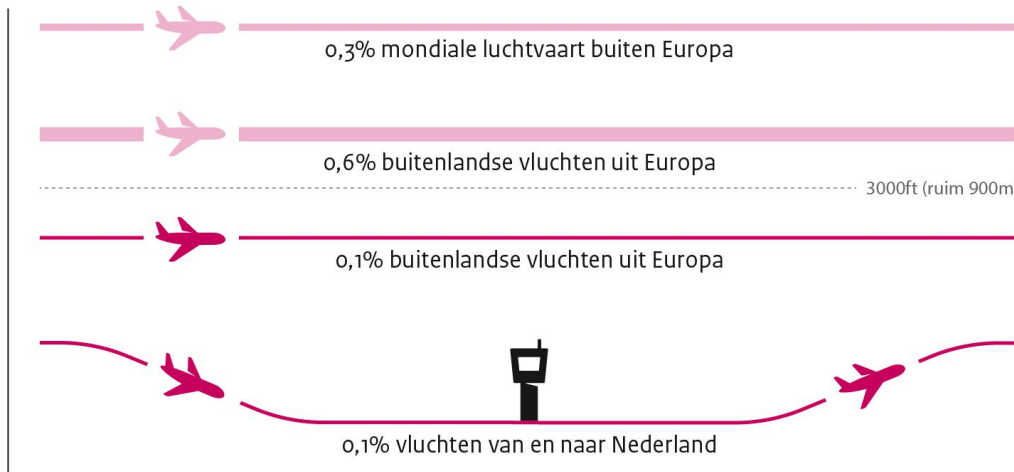
⁴ Artikel 4.12 Omgevingsbesluit. Dit geldt ook voor de overige luchthavens Eelde, Lelystad en Maastricht.

⁵ Startnotitie Nationaal Programma Landelijk Gebied van 10 juni 2022,
<https://open.overheid.nl/documenten/ronl-957152a40e305ec279cee2f0104e86013339b9c1/pdf>

⁶ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-a4ffa738a48c84c23a419fc9b7682b30f01213be/pdf>

⁷ <https://www.rivm.nl/stikstof/wat-is-stikstof/stikstofdepositie#:~:text=Bijdrage%20van%20luchtvaart,mol%2Fha%2Fjaar%20zijn>

stikstofdepositie van 0,9%. Naar schatting is de totale bijdrage van het vliegverkeer 1,1% van de totale stikstofdepositie in Nederland. Onderstaand beeld geeft inzicht in deze percentages.



Figuur 1 Bijdrage stikstofdepositie van de luchtvaart.

Bron: <https://www.rivm.nl/stikstof/wat-is-stikstof/stikstofdepositie#:~:text=Bijdrage%20van%20luchtvaart,mol%2Fha%2Fjaar%20zijn>

Emissies boven de atmosferische menglaag⁸ kunnen niet op korte afstand tot depositie leiden, gezien er geen tot weinig menging plaats vindt tussen de lucht boven de menglaag en in de menglaag. Overdag is de menglaag 500 tot 1.500 meter hoog, terwijl deze in de nacht met 50 tot 300 meter doorgaans veel lager is. De emissies van vliegverkeer worden daarom (behalve het stijgen en landen) voor het overgrote deel uitgestoten boven de menglaag.

De stabiele gelaagdheid boven de menglaag zorgt ervoor dat emissies in een smalle pluim blijven en er het grootste deel van de tijd geen vermenging terug naar de menglaag plaats vindt. De transportafstand wordt bovendien vergroot doordat het vaak veel harder waait boven de menglaag dan erbinnen. Hierdoor leggen emissies boven de menglaag in de regel enorme afstanden (tienduizenden kilometers) af voordat deze tot depositie leiden.

De consequentie is dat emissies in Nederland boven de menglaag veelal in het buitenland gedeponerd worden. Dit is bijvoorbeeld ook de reden waarom de emissies van vliegverkeer boven 3000 voet (= ruim 900m; ongeveer de gemiddelde menglaaghoogte) niet meegenomen worden in

⁸ De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen twee lagen van de atmosfeer, de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt. https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/beoordelen/koppeling/nieuw-nationaal/handreiking-nieuw/handreiking-nieuw/4_4_meteorologie_en/#:~:text=De%20menglaaghoogte%20vormt%20een%20scheiding,bij%20bewolking%20tot%20500%20meter

berekeningen op lokaal of nationaal niveau. De 0,9% depositie afkomstig van vliegverkeer boven de 3000 voet is dus voor het overgrote deel geen vliegverkeer boven Nederland, maar vliegverkeer ergens anders ter wereld.

4. *Is GS in gesprek met RTHA over maatregelen om de stikstofuitstoot te verminderen?*
a. *Zo ja, op welke wijze worden deze gesprekken gevoerd?*
b. *Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Zoals aangegeven bij vraag 3 is GS niet het bevoegd gezag met betrekking tot Schiphol en RTHA; dat is het Rijk. De Minister voor Natuur en Stikstof is bevoegd gezag inzake vergunningverlening voor deze beide luchthavens in het kader van de Omgevingswet en Natura 2000 activiteiten. Daarnaast is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd gezag met betrekking tot het luchthavenbesluit waarin het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven worden gereguleerd. Dat betekent dat GS niet de partij is die zorgt voor beleidsvorming ten behoeve van stikstofreductie in de luchtvaartsector, hiervoor zijn landelijke doelstellingen gegeven.

5. *Welke specifieke maatregelen worden momenteel door GS genomen om de uitstoot van RTHA te verminderen? En zijn deze maatregelen naar het oordeel van GS voldoende?*

Antwoord

Zie het antwoord bij vraag 4.

6. *Hoe beoordeelt het College de vergelijking tussen de stikstofuitstoot van RTHA en die van andere luchthavens, zoals Lelystad Airport? Wordt deze vergelijking meegenomen in de beleidsvorming rondom stikstofreductie bij RTHA?⁹*

Antwoord

Vooropgesteld moet worden opgemerkt dat GS niet het bevoegd gezag is met betrekking tot beleidsvorming rondom stikstofreductie van RTHA of andere luchthavens van nationale betekenis; dat is het Rijk.

In december 2023 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit. Dit is in kaart gebracht op basis van de gegevens van 2019.

Zie: [“Effecten van luchtvaart op lokale luchtkwaliteit”](#)

RTHA ligt in een omgeving waarin wegverkeer (62%) en scheepvaart (14%) en andere bronnen (21%) veel grotere bijdragen leveren dan de luchtvaartoperaties op RTHA (3,1%).

In bijvoorbeeld Groningen zijn wegverkeer (52%) en Landbouw (26%) en andere bronnen (20%) evenzo veel grotere bijdragen dan luchtvaart (2,2%). Maastricht (EHBK) toont een hogere relatieve bijdrage zien voor luchtvaart van 4,5% ten opzichte van wegverkeer: 49%, chemische industrie (31%) en overige bronnen: 16%. Eindhoven laat de hoogste relatieve bijdrage zien voor luchtvaart van 9,5% ten opzichte van wegverkeer (77%), werktuigen (6%) en overige bronnen (7%).

⁹ [Dagblad070 | Opkopen boerderijen door Rotterdam The Hague Airport is miskleun](#)

De beleidsvorming van de Provincie Zuid-Holland rondom stikstofreductie is al benoemd in het antwoord op vraag 3. Op dit moment heeft de Rechtbank Gelderland op 16 april 2024 geoordeeld dat de minister met betrekking tot de luchthavens van Rotterdam en Eindhoven nieuwe besluiten moet nemen om weigeringsbesluiten in te trekken voor natuurtoestemmingen van de luchthavens van Rotterdam en Eindhoven. Het college volgt met belangstelling de vervolgstappen van het bevoegd gezag.

7. *Is GS bereid om actiever gebruik te maken van de stikstofbank, zodat niet alleen de kapitaalkrachtigen de natuurvergunningen opkopen, maar dat de overheid zorg draagt voor een level-playing field?*
- a. *Zo ja, welke concrete stappen worden er overwogen om dit te bewerkstelligen?*
- b. *Zo nee, wat zijn hiervoor de voornaamste redenen?*

Antwoord

Op 4 april 2023 is de Depositiebank algemeen Zuid-Holland bij GS besluit in werking getreden. Hiervoor heeft GS op 30 januari 2024 de Beleidsregel depositiebank algemeen Zuid-Holland 2024 vastgesteld. PS is hier per GS-brief van dezelfde datum over geïnformeerd (PZH-2023-845822497). Zoals staat aangegeven in de beleidsregel is het doel van de bank het mogelijk maken van provinciale projecten die stikstofruimte behoeven en het legaliseren van PAS-melders.

De vraag ziet niet zozeer op het actiever gebruik maken van de stikstofbank zelf – dat is immers niets meer dan een registratieinstrument – maar op het opkopen van gronden en/of opstallen met de bijbehorende stikstofruimte. Zoals bij vraag 2 aangegeven is extern salderen voor alle partijen in Zuid-Holland toegestaan. De provincie voert zelf een actief grondbeleid, als onderdeel van de realisatiestrategie van de verschillende beleidsopgaven. Dit is echter wel ingekaderd door de hiervoor beschikbare middelen.

Den Haag, 21 mei 2024

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA drs. J.N. Baljeu