

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Prinses Irenestraat 6
2595 BD DEN HAAG

**Directoraat-generaal Natuur
en Visserij**

Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Datum 3 februari 2023
Betreft Kamervragen over de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel
Schiphol 2023 en de natuurvergunning voor dit groot onderhoud

Ons kenmerk

DGNV-NV / 26250772

Uw kenmerk

2022Z21783

Geachte Voorzitter,

Op 11 november 2022 zijn door de leden Van Raan en Vestering (beiden PvdD) schriftelijke vragen gesteld aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 en de natuurvergunning voor dit groot onderhoud. Deze vragen zijn op 5 december -gedeeltelijk- beantwoord. In het antwoord op vraag 1 is het volgende aangegeven:

“Zodra een beslissing op het handhavingsverzoek is genomen, zal de minister voor Natuur en Stikstof de Kamer daarover informeren en de vragen 2 tot en met 9 beantwoorden. Op dit moment kan hierop, gelet op het ingediende handhavingsverzoek, niet vooruit worden gelopen.”

Op 29 december jl. is een besluit genomen op dat handhavingsverzoek. Gelet daarop ontvangt u hierbij, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de beantwoording van de vragen 2 tot en met 9.

Christianne Van der Wal-Zeggelink
Minister voor Natuur en Stikstof

2022Z21783

Ons kenmerk
DGNV-NV / 26250772

Vragen 2 tot en met 9 van de leden Van Raan en Vestering (beiden PvdD) aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023¹ en de natuurvergunning voor dit groot onderhoud

2

Kunt u de aanvraag (en mogelijke beoordeling) delen met de Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Zoals aangegeven in het [besluit op het handhavingsverzoek](#) is voor het project Schiphol als luchthaven met vier banen toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum van 10 juni 1994 (Vogelrichtlijngebieden). Die toestemming geldt ook voor het daarmee onlosmakelijk verbonden beheer en onderhoud, zodat deze activiteiten deel uitmaken van de referentiesituatie. Voor zover de in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 aangekondigde werkzaamheden zien op regelmatig terugkerende onderhoudswerkzaamheden aan de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan, Oostbaan is derhalve sprake van een bestaand recht dat niet beoordeeld hoeft te worden.

In 2003 is Schiphol uitgebreid met de Polderbaan. Dat betekent dat voor Natura 2000-gebieden aangewezen vóór 2003 geen sprake is van bestaand recht en ook het onderhoud ervan niet als bestaand recht kan worden aangemerkt. Schiphol heeft reeds een aanvraag ingediend voor haar activiteiten die niet als bestaand recht kunnen worden aangemerkt. Ik heb geconstateerd dat in de aanvraag en de daarbij behorende passende beoordeling geen (of in ieder geval onvoldoende) rekening is gehouden met het beheer en onderhoud van de Polderbaan met betrekking tot de Natura 2000-gebieden die vóór 2003 zijn aangewezen. Ik heb Schiphol op 23 december 2022 verzocht de passende beoordeling vóór 15 februari 2023 op dit punt aan te vullen.

3

Deelt u de mening dat, zeker nu de bouwvrijstelling is vervallen, voor deze activiteit een passende beoordeling gemaakt moet worden, waaruit kan blijken dat deze een natuurvergunning behoeft? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is deze passende beoordeling gemaakt en wat kwam hier uit? Kunt u deze delen met de Kamer?

Antwoord

Zoals bij de beantwoording van vraag 2 is aangegeven, meen ik dat voor zover sprake is van onderhoudswerkzaamheden aan de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan en Oostbaan sprake is van een bestaand recht dat niet beoordeeld hoeft te worden en waarvoor geen vergunningplicht ingevolge de Wnb geldt. Voor die werkzaamheden behoefde dus geen beroep te worden gedaan op de bouwvrijstelling. De omstandigheid dat de

¹ Stcrt. 2022, 34067.

bouwwijziging is vervallen, heeft dus geen gevolgen voor het geplande onderhoud aan de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan en Oostbaan.

Voor zover er geen sprake is van bestaand gebruik op de Europese referentiedatum, behoort het baanonderhoud onderdeel uit te maken van (de passende beoordeling die ten grondslag ligt aan) de reeds ingediende aanvraag voor een natuurvergunning voor de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Zoals hiervoor bij de beantwoording van vraag 2 aangegeven, heb ik geconstateerd dat in de aanvraag en de daarbij behorende passende beoordeling geen (of in ieder geval onvoldoende) rekening is gehouden met het beheer en onderhoud van de Polderbaan met betrekking tot de Natura 2000-gebieden die vóór 2003 zijn aangewezen en heb ik Schiphol gevraagd de passende beoordeling op dit punt aan te vullen. De definitieve passende beoordeling zal bekend worden gemaakt zodra de vergunning is verleend.

4

Kunt u uitsluiten dat deze activiteiten significante negatieve effecten hebben op een Natura 2000-gebied? Zo ja, op welke manier? Zo nee, hoe groot zijn die significante negatieve effecten dan?

Antwoord

Zoals bij de beantwoording van vraag 2 is aangegeven, meen ik dat voor zover sprake is van onderhoudswerkzaamheden aan de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan en Oostbaan sprake is van een bestaand recht dat niet beoordeeld hoeft te worden en waarvoor geen vergunningplicht ingevolge de Wnb geldt.

De beoordeling van het gebruik van de Polderbaan (en daarmee ook het onderhoud ervan) is onderdeel van de Wnb-vergunningaanvraag die Schiphol heeft ingediend. De passende beoordeling zal op dit punt uiterlijk 15 februari 2023 worden aangevuld. Dit is ruimschoots vóór de datum dat een aanvang wordt gemaakt met de in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 aangekondigde onderhoudswerkzaamheden aan de Polderbaan (9 t/m 17 oktober 2023). De verwachting is dat voordat de werkzaamheden aan de Polderbaan starten, op de vergunningaanvraag van Schiphol is beslist. Overigens, zal er - anders dan bij het voor 2023 aangekondigde groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan - bij het voor 2023 aangekondigde onderhoud aan de Polderbaan geen sprake zijn van een groot aantal vrachtbewegingen. De werkzaamheden beslaan slechts één week waardoor ik verwacht dat de extra stikstofdepositie als gevolg van deze werkzaamheden beperkt zal zijn.

5

Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke) door de 5.600 vrachtwagenbewegingen die nodig zijn om het bestaande asfalt af te voeren?

Antwoord

U refereert bij de vragen 5 en 6 kennelijk aan de in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 beschreven onderhoudswerkzaamheden aan de Zwanenburgbaan. Zoals aangegeven bij de beantwoording van vragen 2, 3 en 4, vallen de onderhoudswerkzaamheden aan de Zwanenburgbaan binnen het

bestaand gebruik waarvoor op de referentiedatum toestemming was verleend.
Die werkzaamheden hoeven dus niet passend te worden beoordeeld.

6

Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke) door de 5.400 vrachtwagenbewegingen die nodig zijn om het nieuwe asfalt aan te voeren?

Antwoord

Zie antwoord op vraag 5.

7

Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke) door de overige activiteiten die zullen plaatsvinden?

Antwoord

Zoals aangegeven bij de beantwoording van vragen 2, 3 en 4 zien de aangekondigde onderhoudsactiviteiten grotendeels op bestaand gebruik. Voor zover de onderhoudswerkzaamheden niet zien op bestaand gebruik is een vergunning aangevraagd en maken de activiteiten deel uit van de passende beoordeling, die op dit punt nog zal worden aangevuld. De definitieve passende beoordeling zal bekend worden gemaakt zodra de vergunning is verleend.

8

Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke), doordat het vliegverkeer op de andere banen tijdelijk toeneemt, omdat de baan waar onderhoud aan plaatsvindt tijdelijk buiten gebruik wordt gesteld en dit op de andere banen moet worden verwerkt?

Antwoord

Voor zover het onderhoud aan de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan en Oostbaan leidt tot een andere verdeling van de stikstofdepositie vanwege tijdelijke veranderingen in baangebruik, merk ik op dat die veranderingen in baangebruik deel uitmaken van de referentiesituatie die niet passend hoeft te worden beoordeeld.

Voor zover het onderhoud aan de Polderbaan leidt tot een andere verdeling van de stikstofdepositie vanwege veranderingen in baangebruik, behoren die tijdelijke veranderingen in baangebruik onderdeel uit te maken van (de passende beoordeling die ten grondslag ligt aan) de reeds ingediende aanvraag voor een natuurvergunning voor de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Zoals aangegeven bij vragen 2, 3, 4 en 7 zal de aanvraag en de passende beoordeling op dit punt nog worden aangevuld.

Mede gelet op de beperkte duur van de geplande onderhoudswerkzaamheden aan de Polderbaan in 2023 (een week), verwacht ik dat de gevolgen van de veranderingen in baangebruik voor de verdeling van de stikstofdepositie zeer beperkt zullen zijn.

9

Deelt u de stelling dat de mogelijk lagere stikstofdepositie op het ene Natura 2000-gebied (door buitenwerkingstelling van de baan) niet verrekend mag worden

met de toegenomen depositie op een ander gebied (door het toegenomen verkeer daar)? Zo nee, waarom niet?

Ons kenmerk
DGNV-NV / 26250772

Antwoord

Zoals bij de beantwoording van vraag 8 is aangegeven, meen ik dat voor zover sprake is van een andere verdeling van de stikstofdepositie vanwege tijdelijke veranderingen in baangebruik als gevolg van onderhoudswerkzaamheden aan de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan en Oostbaan, sprake is van een bestaand recht dat niet beoordeeld hoeft te worden.

Voor zover sprake is van een andere verdeling van de stikstofdepositie vanwege tijdelijke veranderingen in baangebruik als gevolg van onderhoudswerkzaamheden aan de Polderbaan, behoort het gewijzigde baangebruik onderdeel uit te maken van de passende beoordeling. Ik deel uw stelling dat in dat geval de mogelijk lagere stikstofdepositie op het ene Natura 2000-gebied niet verrekend mag worden met de toegenomen depositie op een ander gebied.