

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1987

Vragen van de leden **Podt** en **Bamenga** (beiden D66) aan de Minister voor Natuur en Stikstof over *het bericht ««Niet bewust getraineed»; Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels»* (ingezonden 2 mei 2024).

Antwoord van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof) (ontvangen 14 juni 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 1874

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kunt u bevestigen dat bij het opkopen van bedrijven voor stikstofruimte, eerst gekeken moet worden of de aanwezige stikstofruimte nodig is voor het herstellen van kwetsbare natuur?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2

Ja, ik was altijd al van mening dat dit moet gebeuren bij extern saldeertransacties waar een overheidspartij bij betrokken is en dat is ook gebeurd. De RvS heeft in haar uitspraak van februari jl. geoordeeld dat bij extern salderen tussen private partijen eveneens getoetst moet worden op additionaliteit. Sindsdien volg ik deze lijn.

#### Vraag 3

Klopt het dat van de negen opgekochte boerenbedrijven alle stikstofruimte naar de vergunning van Schiphol is gegaan en dat hierbij geen rekening is gehouden met kwetsbare natuurgebieden in de buurt van de luchthaven? Zo

<sup>1</sup> NRC, 29 april 2024, «Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels», (<https://www.nrc.nl/nieuws/2024/04/29/ministerie-zwakke-stikstofregels-voor-schiphol-af-a4197404>).

<sup>2</sup> Raad van State, 6 maart 2024, «Tracébesluit ViA15 bijna in orde, Minister moet alleen extern salderen beter motiveren», (Tracébesluit ViA15 bijna in orde, Minister moet alleen extern salderen beter motiveren – Raad van State).

ja, waarom is deze werkwijze toegepast en bent u zich ervan bewust dat dit tegen de Programma Aanpak Stikstof (PAS)-uitspraak ingaat?

Antwoord 3

Niet alle aangekochte stikstofruimte is benut voor activiteiten van Schiphol. Er is wel degelijk afgeroomd overeenkomstig het daarover door mijn ambtsvoorganger vastgesteld beleid.<sup>3</sup> Dat betekent dat alleen gesaldeerd mag worden met depositie van de vergunde, feitelijke gerealiseerde capaciteit en maximaal 70% van deze depositie benut kan worden voor de luchthaven en minimaal 30% is afgeroomd. Dit gaat niet in tegen de PAS-uitspraak. De PAS-uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 29 mei 2019 maakt duidelijk dat een maatregel die naar z'n aard ook geschikt is om te worden ingezet als instandhoudingsmaatregel om in een Natura 2000-gebied de instandhoudingsdoelen te realiseren in de zin van artikel 6, lid 1, van de Habitatrichtlijn of als passende maatregel om verslechtering in het gebied te voorkomen in de zin van artikel 6, lid 2, Habitatrichtlijn, alleen mag worden ingezet als mitigerende maatregel bij toestemmingverlening voor projecten met mogelijk significante gevolgen in de zin van artikel 6, lid 3, Habitatrichtlijn als dat aanvullend is aan hetgeen nodig is voor de natuur (additionaliteitstoets).

Uit de uitspraak Logistiek Park Moerdijk uit 2020 is vervolgens gebleken dat de overheid alleen extern kan salderen na een additionaliteitstoets. Dat was wat mij betreft destijds geen reden om aan te nemen dat extern salderen tussen private partijen ook moest worden getoetst aan additionaliteit. Ik was daarvan overtuigd omdat alleen de overheid maatregelen kan nemen in de zin van artikel 6, lid 1 en 2, Habitatrichtlijn, en niet een willekeurige private partij.

Vraag 4

Bent u het ermee eens dat het zeer onwenselijk is om een onhoudbare vergunning te verstrekken om tijd te rekken? Zo ja, waarom is dit dan toch gebeurd?

Antwoord 4

Ja dat zou inderdaad onwenselijk zijn. Dit is, anders dan u suggereert echter niet het geval geweest.

Vraag 5

Bent u het ermee eens dat Schiphol niet anders behandeld dient te worden dan boeren (of andere bedrijven) bij het verkrijgen van een natuurvergunning? Zo ja, waarom is voor Schiphol dan een andere werkwijze toegepast en waarom krijgt dit bedrijf een uitzonderingspositie?

Antwoord 5

Ik heb bij het verlenen van een natuurvergunning aan de luchthaven Schiphol niet anders gehandeld dan bij het verlenen van andere natuurvergunningen, waar extern salderen tussen private partijen onderdeel uitmaakte van de aanvraag om vergunning.

Vraag 6

Kunt u uiteenzetten waarom u denkt dat de vergunning zoals deze is verstrekt wel houdbaar is?

Antwoord 6

Gelet op de lopende beroepsprocedure kan ik hierover geen inhoudelijke uitspraken doen.

Vraag 7

Is het mogelijk nu al de natuurvergunning van Schiphol te herzien en daarmee niet de uitspraak van de rechter af te wachten in de aangespannen procedures? Zo ja, bent u daartoe bereid? Zo nee, waarom niet?

---

<sup>3</sup> Staatscourant nr. 52486 15 oktober 2020

#### Antwoord 7

Het is mogelijk om een aanvullende motivering te leveren in beroep. De wet voorziet voorts in de mogelijkheid om een herstelbesluit te nemen (op grond van 6:19 Algemene wet bestuursrecht). Het beroep is in dat geval dan ook tegen een dergelijk herstelbesluit gericht. Gelet op de lopende beroeps-procedure kan ik hierover verder geen inhoudelijke uitspraken doen.

#### Vraag 8

Indien deze manier van vergunningen verstrekken wel houdbaar zou zijn, waarom wordt deze dan niet toegepast voor bijvoorbeeld PAS-melders?

#### Antwoord 8

Door de recente uitspraak van de Raad van State is duidelijk geworden dat additionaliteit moet worden getoetst bij elke extern saldeertransactie. Dit geldt voor alle initiatiefnemers (zowel overheidspartijen als private partijen) die een overeenkomst ten behoeve van extern salderen sluiten.

De inzet van het Rijk is om via bronmaatregelen van de Structurele Aanpak Stikstof te komen tot legaliseren van PAS-melders. Tot nu toe heeft dit niet voldoende PAS-melders geholpen. Daarom verken ik samen met provincies ook andere mogelijkheden.

In mijn brief van 12 april jl. heb ik aangegeven dat ik vind dat er onvoldoende snelheid is op het legaliseren van PAS-meldingen. Daarom heb ik een verbreding van het programma aangekondigd. De verbrede aanpak moet ertoe leiden dat meer PAS-melders sneller aan een oplossing geholpen kunnen worden. De nieuwe lijnen die ik heb uitgezet en die de komende tijd verder worden uitgewerkt zijn: maatwerk, vrijwillige beëindiging en schade-vergoeding. Ik blijf zoeken naar juridisch houdbare alternatieven waarmee meer PAS-melders sneller geholpen kunnen worden.

#### Vraag 9

Kunt u toezeggen dat deze handelwijze niet toegepast zal worden op het verkrijgen van een vergunning voor Rotterdam Airport en Eindhoven Airport?<sup>4</sup>

#### Antwoord 9

Bij het verlenen van nieuwe vergunningen waarbij sprake is van extern salderen toets ik in alle gevallen aan additionaliteit conform de recente uitspraak van de hoogste bestuursrechter.

---

<sup>4</sup> Trouw, 19 april 2024, «Rechter tikt overheid op de vingers: doe meer aan stikstofreductie van vliegvelden», (<https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/rechter-tikt-overheid-op-de-vingers-doe-meer-aan-stikstofreductie-van-vliegvelden~be0cfc6d/?referrer=https://www.google.com/>)