

2024Z07775

Vragen van het lid **Vedder** (CDA), **Grinwis** (ChristenUnie), **Bromet** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister voor Natuur en Stikstof over *het bericht «Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels»* (ingezonden 2 mei 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels»¹?

Vraag 2

Klopt het dat u de stikstofregels voor Schiphol heeft afgezwakt, ondanks een negatief advies van uw eigen hoogste stikstofambtenaar?

Vraag 3

Klopt het tevens dat andere bedrijven, zoals bijvoorbeeld Programma Aanpak Stikstof (PAS-)melders, geen aanspraak kunnen maken op een zelfde soort uitzondering of speciale behandeling?

Vraag 4

Is het juist dat het bevoegd gezag additionaliteit per geval en per gebied moet beoordelen en dat, in uw woorden, voldoen aan de additionaliteitsvereiste pas aan de orde is als vaststaat dat de natuurdoelen uit het Nationaal Programma Landelijk Gebied worden gehaald²?

Vraag 5

In hoeverre zijn de natuurdoelen uit het Nationaal Programma Landelijk Gebied al gehaald?

Vraag 6

Geldt de bovengenoemde uitspraak die u tijdens het debat van 17 april jl. deed alleen voor de PAS-melders waar toen over gesproken werd of geldt deze in alle gevallen?

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

² Conceptverslag commissiedebat Stikstof, NPLG en natuur, documentnummer: 2024D16828.

Vraag 7

Is het met in achtneming van het bovenstaande dan juist om te stellen dat ook bij het verlenen van de natuurvergunning aan Schiphol eerst had moeten worden aangetoond dat de boerderijen waarvan de stikstofruimte is opgekocht niet nodig zijn om natuur te herstellen of in stand te houden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8

Wat was de inschatting van uw ministerie over de juridische risico's die kleefden aan het verlenen van een natuurvergunning aan Schiphol?

Vraag 9

Klopt het dat binnen uw ministerie bekend was dat er grote juridische risico's kleefden aan het verlenen van de natuurvergunning aan Schiphol en dat de kans groot was dat deze aanpak geen stand zou houden bij de rechter, maar dat er dan in ieder geval tijd zou zijn gewonnen?

Vraag 10

Kunt u tevens uitleggen waarom u de Tweede Kamer niet expliciet over deze strategie heeft geïnformeerd?

Vraag 11

In hoeverre hadden ook de provinciale bevoegde gezagen van dezelfde strategie, als die u hebt gekozen bij het verlenen van een natuurvergunning voor Schiphol, gebruik kunnen maken bij bijvoorbeeld het legaliseren van PAS-melders? Waren de provincies op de hoogte van deze optie en het feit dat u deze aanpak toepaste bij Schiphol of zijn ook zij daarover niet geïnformeerd?

Vraag 12

Waarom heeft u de aangenomen Kamermotie uit december 2022³, die u expliciet verzocht een halt toe te roepen aan de stikstofjacht op boeren voor snelwegen en luchtvaart en de stikstofruimte in te zetten voor legalisatie PAS-melders en natuurherstel, niet uitgevoerd?

Vraag 13

Waarom geldt bij zo iets schaars als stikstofruimte nog altijd het recht van de sterkste, ondanks uw eigen ambities in dezen en veel breed gesteunde oproepen tot regulering en evenredigheid in de Kamer⁴?

Vraag 14

Herinnert u zich het debat van 17 april jl. over de stikstofaanpak en de volgende uitspraak die u tijdens dat debat deed: «Deze aanpak gaat over vertrouwen.»?

Vraag 15

Begrijpt u dat deze gang van zaken waarin een groot bedrijf zoals Schiphol wel een natuurvergunning krijgt dankzij extern salderen en ondanks de grote juridische risico's die daaraan kleven, terwijl er tegelijkertijd nog maar zeven(!) PAS-melders zijn gelegaliseerd omdat de additionaliteitsvereiste bij hen wel wordt toegepast, volledig funest is voor het vertrouwen in de stikstofaanpak?

Vraag 16

Wat is uw boodschap voor alle PAS-melders, interim-mers en andere boerenbedrijven die nu al jaren leven in onzekerheid over wat de stikstofaanpak voor hen gaat betekenen over hoe de overheid omgaat met hun zorgen en belangen versus hoe diezelfde overheid omgaat met de belangen van de grote industrie en Schiphol?

³ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 104.

⁴ Kamerstukken 30 252, nr. 58; 33 576, nr. 305; 36 410 A, nr. 41.

Vraag 17

Kunt u aangeven of met de recente opkoop van stikstofrechten van veehouders in Zuid-Holland door de Schiphol Group ten behoeve van de natuurvergunning voor Rotterdam The Hague Airport dezelfde strategie wordt gevolgd als voor het verlenen van de natuurvergunning voor Schiphol? In hoeverre gelden daar dan ook dezelfde juridische risico's? Is de verwachting dat deze aanpak standhoudt bij de rechter?

Vraag 18

Indien er bij Rotterdam The Hague Airport wordt aangekoerst op het al dan niet terecht verlenen van een natuurvergunning die daarna eventueel door een rechter wordt getoetst, hoeveel tijd zal er dan naar verwachting zijn verstreken voordat er een andere basis voor het verlenen van een vergunning moet worden gezocht?