

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

### 1874

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).

Mededeling van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof) (ontvangen 30 mei 2024).

Vraag 1

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

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>

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

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?

<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).

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?

Vraag 6

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

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?

Vraag 8

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

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>3</sup>

### **Mededeling**

De vragen van de leden Podt en Bamenga (beiden D66) gesteld aan mij over het bericht «Niet bewust getraïneerd; Kabinet versoepelde exclusief voor Schiphol de bestaande stikstofregels» (ingezonden 2 mei 2024, kenmerk 2024Z07777), kunnen niet binnen de gebruikelijke termijn van drie weken beantwoord worden, omdat de voor de beantwoording noodzakelijke afstemming meer tijd vraagt. De antwoorden zullen u zo spoedig mogelijk worden toegezonden.

---

<sup>3</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/>)