# **Versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol**

Versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol  
  
Aan de orde is het **debat** over **versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol**.

De **voorzitter**:  
Aan de orde is het debat over versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol. Een hartelijk woord van welkom aan de minister voor Natuur en Stikstof en aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Fijn u weer te zien. Als u uw bestelling heeft geplaatst bij de horecamensen, geef ik graag als eerste spreker het woord aan de heer Flach van de Staatkundig Gereformeerde Partij. Hij is de aanvrager van dit debat, en hij heeft zoals iedereen vier minuten spreektijd. Het woord is aan de heer Flach.

De heer **Flach** (SGP):  
Voorzitter. Ik wil graag beginnen met een iets ingekort citaat van de Natuurminister tijdens het debat over de Natuurherstelverordening eerder dit jaar, op 28 maart. "Ik twijfel of ik het moet doen, en ik ga het wel doen. Ik ga de Kamer een spiegel voorhouden. Want ik ben ontzettend blij dat ik de hele Kamer hoor praten over het belang van natuurherstel, maar ik weet ook dat op het moment dat er echte keuzes gemaakt moeten worden tussen economische activiteiten of de natuur, uw Kamer vaak kiest voor economische activiteiten." Na het lezen van de NRC-publicatie over de besluitvorming rond de natuurvergunning voor Schiphol vraag ik me voortdurend af: heb ik hier geluisterd naar een stuk zelfreflectie van de minister in plaats van een spiegel? Ik ben het in de afgelopen maanden regelmatig oneens geweest met de minister als ze in mijn ogen een verkeerde afweging maakte tussen het belang van stikstofreductie en dat van boerenbedrijven. Maar de minister onderbouwde dat tenminste nog met het argument dat het haar ging om de natuur, zonder geitenpaadjes. De NRC-stukken tonen een ander beeld: afzwakking van de stikstofregels tegen ambtelijk advies in, een vertragingsstrategie in vijf stappen, vergunningverlening zonder additionaliteitstoets, terwijl eerder was vastgesteld dat dit wel nodig zou zijn, en de Polderbaan in de referentie, terwijl de baan na de referentiedatum is aangelegd. Dan dringt zich toch het beeld op van Schiphol, van de economie, vóór alles.  
  
De minister schrijft dat de NRC-weergave niet klopt, dat ze gewoon de beleidslijn heeft gevolgd dat bij salderen tussen private partijen de additionaliteitstoets niet nodig was. In de stukken lees ik wat anders. Sinds 2021 was op de departementen duidelijk dat een additionaliteitstoets nodig was, ook voor salderen door Schiphol. Toen aangegeven werd dat dit de salderingsroute serieus dwarsboomde, is de toets aan de kant gezet. Veel provincies zijn juist bewust gestopt met extern salderen of hanteren ook voor private partijen het additionaliteitsvereiste. Er lagen bestuurlijke afspraken met provincies, en dan deze lijn van het Rijk haaks erop. Ik kan het niet volgen. Het gaat over dezelfde natuurgebieden.  
  
Hier bleef het niet bij. Het kabinet heeft richting de Kamer aangegeven dat het initiatief voor opkoop bij Schiphol lag, dat er ongemak was maar dat er niks aan te doen was. De stukken laten een ander beeld zien. IenW had procesregie en stuurde aan op opkoop en ook Financiën drong aan op de achtergrond. Rotterdam The Hague Airport wordt vergund op basis van een positieve weigering. De minister schrijft dat Rotterdam mag terugvallen op het aanwijzingsbesluit uit 2010 als referentie, omdat dit besluit passend beoordeeld zou zijn. Ja, het is wel beoordeeld, maar voor zover ik weet niet op het aspect stikstofdepositie. Dan kan dit toch niet de stikstofreferentie zijn?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Het was ons ook opgevallen dat het bestaand gebruik over een besluit uit 2010 ging, maar de referentiesituatie die is gebruikt, is 2019, het jaar waarin de allerhoogste aantallen vluchten in Rotterdam en Eindhoven plaatsvonden. Dat vonden wij opmerkelijk. Vindt mijn collega Flach dat ook opmerkelijk?

De heer **Flach** (SGP):  
Klopt. Dat beluistert u, denk ik, goed in mijn vraag. Daar heb ik graag een antwoord op van de minister. Zeker, ja.  
  
Voorzitter, ik ga verder. Beseffen de bewindslieden dat dit alles de geloofwaardigheid aantast van uitspraken over omvallende natuur, over het voorkomen van geitenpaadjes en over de allerhoogste prioriteit voor legalisering van de vele schrijnende PAS-knelgevallen? Dit is meten met twee maten.  
  
Voorzitter. Ik sluit af met drie vragen. Hoe gaat het kabinet zorgen voor een geloofwaardige natuurvergunning voor Schiphol en andere luchthavens? Gaat het kabinet net zo hard zijn best doen om onder meer de duizenden PAS-knelgevallen die ten einde raad zijn, aan de broodnodige vergunning te helpen? Ik zie dat het Rijk alle zeilen heeft bijgezet om ONE-Dyas een aangepaste vergunning te geven voor gaswinning boven Schiermonnikoog. Er liggen opkoop van boerenbedrijven en externe saldering onder en een additionaliteitstoets. Dat kan blijkbaar allemaal. Waar blijft dan de inzet van het kabinet om PAS-knelgevallen, bijvoorbeeld in het Noorden, er een voor een doorheen te slepen en aan een vergunning te helpen?  
  
Tot slot. Er is veel ruis over extern salderen. Wanneer gaan Rijk en provincies hier echt samen in optrekken? Zorg dat je weet wat met alle opgekochte stikstofruimte gebeurt en benut de mogelijkheden die er zijn.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
De heer Flach is kritisch over extern salderen en wil dat we alles weten als overheden. Maar wat vindt hij van het fenomeen extern salderen an sich? Daar ben ik eigenlijk benieuwd naar.

De heer **Flach** (SGP):  
Er is de juridische werkelijkheid en die laat zien dat je de additionaliteitstoets moet doen, maar op zich is extern salderen een logisch instrument.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Maar is dat wel zo? Sinds de uitspraak van de Raad van State in 2019 is het eigenlijk de enige mogelijkheid om nog wat ontwikkelingen in ons land te vergunnen, dus als zodanig is het logisch. Maar als het een private actie is, dan geldt het recht van de sterkste. Een initiatiefnemer met diepe zakken, bijvoorbeeld Schiphol, kan dan individuele boerenbedrijven eenvoudig opkopen en zo zijn eigen stikstofruimte organiseren. Is het niet veel eerlijker om extern salderen helemaal onder te brengen bij de overheid, bij de SSRS, de Rijksbank voor stikstof, en bij de provinciale stikstofbanken, zodat wat ooit publiekrechtelijk is uitgedeeld met vergunningen om te vervuilen ook publiekrechtelijk georganiseerd blijft worden? Want nu geldt eigenlijk het recht van de sterkste en zegt de minister: als een initiatiefnemer komt met een goed onderbouwde vergunningaanvraag — we gaan het later nog hebben over hoe goed het allemaal was — kan ik als bevoegd gezag niet anders dan de vergunning verlenen, want anders is het détournement de pouvoir.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik ben blij met deze aanvullende vraag, want al zou ik in mijn vorige antwoord hebben aangegeven dat ik de route van extern salderen op zich prima zou vinden, dan ben ik nog steeds van mening dat de PAS-knelgevallen, een schreeuwend onrecht in ons land, echt met prioriteit op 1 zouden moeten staan. We zouden er, als Kamer en kabinet, ook een erekwestie van moeten maken met elkaar om dat nu voor eens en voor altijd goed op te lossen. We constateren nu dat het recht van de sterkste dreigt te gaan gelden. Als de oplossing van de heer Grinwis om die rechten wat meer naar de overheid toe te trekken en ze onder te brengen bij een bank daarbij zou kunnen helpen, zou ik dat alleen maar toejuichen.

De **voorzitter**:  
Prima. Ik beperk het aantal interrupties tot zes p.p. in deze termijn. Mevrouw Bromet, fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Voorzitter. Ik spreek vandaag ook namens D66. Ik wil eigenlijk beginnen met het voorrecht van waar ik woon, want ik woon naast zo'n Natura 2000-gebied. Ik ben vanochtend om 6.00 uur opgestaan — dat doe ik heel vaak — om een wandeling te maken. Ik loop dan langs dat Natura 2000-gebied. Ik zag vanochtend een haas en een lepelaar; er waren nog wat tureluurs en wat kieviten. De grutto's zijn net weggevlogen. Dit — het Varkensland heet het natuurgebied — is een onderdeel van een groter Natura 2000-gebied, bestaande uit het Varkensland, het Ilperveld, het Wormer- en Jisperveld en het Twiske. Dat is het natuurgebied dat onder druk staat door Schiphol. Er is te veel stikstof in het natuurgebied. Het natuurgebied lijdt eronder, omdat Schiphol daar stikstofvervuiling veroorzaakt.  
  
Voorzitter. We hebben de afgelopen vijf jaar, nadat de rechter zei dat Nederland beter moet zorgen voor de natuur, al talloze debatten gevoerd over stikstof. Wetende dat stikstof een grote drukfactor is, zullen we daarmee aan de slag moeten. Het was eigenlijk wel mooi om te horen dat bijna iedereen vandaag dezelfde passage als de heer Flach net in herinnering bracht. Hij had het over de emotionele oproep die minister Van der Wal aan de Kamer deed, en zei: de Kamer kiest altijd voor economische belangen, maar nooit voor het natuurbelang. Maar mijn vraag aan de minister is eigenlijk gelijkluidend aan het betoog van de heer Flach: is dit nou het ware VVD-gezicht? Als er gekozen moet worden tussen de luchtvaart en de natuur, is het dan zo dat de VVD altijd kiest voor de luchtvaart? Of is de luchtvaart ook een economisch belang dat soms zal moeten wijken voor de natuur?

De **voorzitter**:  
Ik teken daarbij aan dat de minister hier namens het kabinet zit en niet namens een partij.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Uit de vraag van mevrouw Bromet in de richting van de VVD — voorzitter, u wijst erop dat deze minister hier zit vanuit het kabinet, maar mevrouw Bromet wijst op de VVD — maak ik op dat zij veronderstelt dat er een bepaalde prioritering is geweest bij de afweging om Schiphol een in recht staande vergunning te geven na het salderen. Klopt die veronderstelling die ik bij mevrouw Bromet hoor?

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Het lijkt erop dat inderdaad het recht van de sterkste gegolden heeft in deze kwestie. Schiphol is daarbij een grote partij. Het belang van Schiphol is ook heel groot. Het lijkt erop dat het kabinet heeft gedacht: het kan niet zo zijn dat Schiphol nu moet lijden onder de natuur in het Ilperveld.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ja, "het lijkt erop", zegt mevrouw Bromet en dat is nou precies het probleem. Ik ben het zelfs met mevrouw Bromet eens; we kennen allemaal die PAS-melders, die knelgevallen. We hebben allemaal aan die keukentafels gezeten en die gesprekken gevoerd met die ondernemers. Die gezichten van mensen die in de problemen terecht zijn gekomen, kennen we hier allemaal als we dit debat voeren. Daartegenover zien we die grote luchthaven met zo'n raad van bestuur, die het "wel even regelt" met het kabinet. Dat beeld zet mevrouw Bromet hier neer en bestendigt zij in de richting van het kabinet. Mevrouw Bromet is anders dan ikzelf ook wethouder geweest; ik ben slechts alleen volksvertegenwoordiger geweest in mijn leven. Hoe ging zij ermee om als er aan haar bureau een vergunning werd aangevraagd en zij dat moest beoordelen? Als haar organisatie, als zij, de bestuurlijke verantwoordelijkheid droeg voor het beoordelen van die vergunning, hoe ging zij daar dan mee om?

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Als je een besluit moet nemen als bestuurder, weeg je allerlei belangen en kijk je ook naar de regels die je van tevoren hebt afgesproken. Juist hier lijkt dat anders gegaan te zijn. Want het zogenaamde additionaliteitsbeginsel vraagt — dat is de hele stikstofkwestie — om ook te kijken of de stikstofruimte die nu door Schiphol is opgekocht bij boeren, niet eerst ten gunste had moeten komen aan de natuur voordat er weer wat vluchten gerechtvaardigd werden.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dan denk ik dat het goed is dat de GroenLinks-Partij van de Arbeidfractie de stukken beter leest, want het kabinet verwijst voor die afweging héél duidelijk naar de uitspraak van de Raad van State uit 2019. We hebben het hier over rechtsoverweging 13.6 en 13.7 van de PAS-uitspraak van mei 2019. Daarin is door de Raad van State heel duidelijk aangegeven dat het slechts de overheid is die de verplichting draagt om de natuurherstellende maatregelen te nemen bij het salderen. Dus de minister heeft hierbij vanuit haar verantwoordelijkheid als bevoegd gezag, wat we daar ook van kunnen vinden, gerefereerd aan en gehandeld langs de lijn van de uitspraak van de Raad van State. Erkent mevrouw Bromet dat?

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Nou, er zijn inmiddels ook andere rechterlijke uitspraken gedaan. Ik worstel met deze discussie, omdat ik geen jurist ben. Allerlei rechtszaken verdelen dit dossier. Er zijn ook andere rechters geweest die in andere zaken, bij andere luchthavens, hebben gezegd: ja, ook als het een luchthaven betreft, ook als het een private partij betreft, moet je rekening houden met dat additionaliteitsbeginsel.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Mevrouw Bromet hoeft geen jurist te zijn. Dat ben ik ook niet. Maar mevrouw Bromet maakt wel deel uit van de wetgevende macht. Ze is medewetgever. Zij neemt hier een andere medewetgever de maat. Deze wetgever, zijnde het kabinet, het bevoegd gezag, heeft zich te verhouden tot de wetgeving zoals die hier is vastgesteld en de arresten van de Raad van State. Mevrouw Bromet impliceert hier dat het kabinet hierin een willekeurige afweging heeft gemaakt. Sterker nog, mevrouw Bromet heeft gelijk: de spelregels lijken te zijn veranderd, omdat de Raad van State in februari 2024 heeft verwezen naar het feit dat ook particulieren moeten toetsen aan het additionaliteitsprincipe. Heel eerlijk, als we kijken naar de Vogel- en Habitatrichtlijn, vind ik dat niet eens een rare uitspraak. Dat erkent het kabinet ook; dat erkent het kabinet ook gewoon. Maar ik vind het kwalijk dat mevrouw Bromet hier het kabinet het verwijt lijkt te maken dat grote industrieën en grote luchtvaartbedrijven de boventoon voeren ten koste van PAS-melders, waarvoor dit kabinet niet eens het bevoegd gezag is, want dat zijn de provincies. Het zou mevrouw Bomet sieren als zij als lid van de wetgevende macht zich ook verhoudt tot de rechterlijke uitspraken en de spelregels waar de andere wetgever zich toe heeft te verhouden en zich áán heeft te houden. Als het bevoegd gezag, zijnde de minister, zich namelijk niet had gehouden aan die eerdere uitspraak van de Raad van State uit 2019, dan weet ik wel zeker dat Schiphol naar de rechter was gegaan om de minister daaraan te houden. Dan hadden we moeten zien wat daarvan de uitkomst was geweest. Dus laten we het hier wel even zuiver houden in plaats van beelden op te roepen die het voor de achterban en voor de antiluchtvaartagenda van mevrouw Bromet misschien heel goed doen, maar die alleen maar het kabinet in de beklaagdenbank zetten en in een positie manoeuvreren waarin het niet thuishoort.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
De heer Van Campen reageert nogal emotioneel. Dat kan ik me ook wel voorstellen als VVD'er. Het stikstofdossier is namelijk echt een verschrikkelijk naar dossier als je moet kiezen tussen het inkrimpen van de luchtvaart, het verkleinen van de veestapel en het verlagen van de snelheid op wegen. Dat zijn de keuzes die voorliggen als je de natuur in Nederland wilt beschermen. Ik betoog hier eigenlijk het volgende. Er worden mij allemaal woorden in de mond gelegd. Ik vind precies dat wat net in het interruptiedebatje tussen de heren Grinwis en Flach naar voren kwam, namelijk dat het Rijk, de overheid, regie zou moeten voeren op het uitgeven van stikstof in plaats van dat je een machtige partij als Schiphol overal boerderijen laat opkopen zonder dat je bekijkt of dat ten goede komt aan de natuur. Dat hebben deze bewindspersonen nagelaten. Het wordt meteen ingevuld met vluchten. Dat vinden wij niet oké. Voor PvdA-GroenLinks is het helemaal niet moeilijk om die keus te maken, want ja, wij willen inderdaad dat de luchtvaart krimpt, dat er niet te hard gereden wordt op de snelwegen en dat de veestapel kleiner wordt. Dus voor ons is het helemaal niet zo moeilijk. Voor de VVD is het wel heel moeilijk.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik heb in de afgelopen weken, waarin er in dit land politiek heel veel heeft plaatsgevonden, de GroenLinks-Partij van de Arbeidfractie op heel veel momenten het pleidooi horen voeren voor het belang van het koesteren van de rechtsstaat. Dat zijn woorden die mij uit het hart gegrepen zijn. Dat weet mevrouw Bromet ook. Ik vind alleen dat mevrouw Bromet … Zij formuleert hier een aantal wensen op basis van hoe GroenLinks-Partij van de Arbeidfractie aankijkt tegen de toekomst van de luchtvaart. Dat recht heeft zij. Zij heeft als volksvertegenwoordiger het recht om die visie neer te leggen voor de luchtvaart en de wijze waarop we in dit land de schaarse ruimte verdelen. Zij heeft als voormalig bestuurder ervaring als bevoegd gezag. Zij weet hoe het is wanneer het bevoegd gezag zich moet houden aan de afspraken en de spelregels die zijn vastgesteld. Laten we een debat voeren over de vraag of dat gebeurd is. Ik heb tot op dit moment nog geen argument gehoord van mevrouw Bromet waaruit blijkt dat dit kabinet zich niet heeft gehouden aan zijn verantwoordelijkheid als bevoegd gezag. Het zou de kwaliteit van dit debat ten goede komen als zij zich op de inhoud zou concentreren.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Het is goed dat de heer Van Campen begint over de rechtsstaat. We leven in een samenleving waarin er vijf jaar geleden een uitspraak is gedaan door de hoogste rechter. De enige maatregel die in de afgelopen vijf jaar genomen is, is een snelheidsverlaging, terwijl het nieuwe kabinet alweer voornemens is om die teniet te doen. Zo ga je niet om met rechterlijke uitspraken. In een rechtsstaat geef je als overheid het goede voorbeeld. Als iets je door de rechter wordt opgedragen, dan doe je dat ook. Ik kan geen burger in Nederland uitleggen dat je vijf jaar mag wachten om vervolgens te gaan bakkeleien en nadenken over hoe je dat gaat invullen, terwijl je ondertussen het zwakkere belang, het natuurbelang, verwaarloost.

De heer **Van Campen** (VVD):  
In een rechtsstaat hoort het voor de vergunningverlening niet uit te maken of je een luchthaven of een melkveehouder bent, niet goedschiks en niet kwaadschiks. Het is niet aan de politieke agenda van de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid om te bepalen op welke wijze de regels moeten worden geïnterpreteerd. Het bevoegd gezag heeft zich in een rechtsstaat te houden aan de afspraken die we met elkaar hebben gemaakt, aan de rechterlijke uitspraken die door de Raad van State zijn gedaan en aan de kaders die door dit parlement worden gesteld. Dat is wat het kabinet hier heeft gedaan. Het siert mevrouw Bromet niet als zij hier haar eigen luchtvaartagenda projecteert op het bevoegd gezag, dat de spelregels gewoon heeft gevolgd, zoals dat gaat in een rechtsstaat. Dat beschermt de meerderheid tegen de minderheid en dat is hier ook gebeurd.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
We hebben gezien dat ook deze minister adviezen heeft gekregen van ambtenaren waarin staat dat de route die zij bewandelt, juridisch gezien risicovol is. Maar de minister heeft die route toch bewandeld. Dit verhaal is nog niet afgelopen, want er komen nog beroepen en rechtszaken hierover. Dan zal ik de heer Van Campen opnieuw spreken over hoe het is gesteld met de rechtsstaat, want ik ben ervan overtuigd dat die rechtszaken ook kunnen leiden tot hele andere conclusies.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Ik zou graag horen of mevrouw Bromet het met mij eens is dat Schiphol een ondernemer, een private partij, in vrijwilligheid heeft opgekocht, dat daar geen enkele dwangmatige opkoop aan te pas is gekomen en dat dit dus gewoon heel legitiem was.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Iedereen mag alles kopen wat hij wil, maar daar gaat het nu natuurlijk niet om. Het gaat erom dat wij een maatschappelijk probleem hebben dat opgelost moet worden, namelijk de natuur, die in slechte staat is. Ik noemde net een aantal natuurgebieden. Als je het goed aanpakt, dan heb je als Rijk de regie over het uitgeven van die opgekochte boerderijen. Maar daar zal ik straks in mijn bijdrage nog wat over zeggen. Nu is het zo dat Rijkswaterstaat wat boerderijen heeft opgekocht voor een snelweg en dat Schiphol wat boerderijen heeft opgekocht om de natuurvergunning veilig te stellen. Dezelfde partijen die mij nu aanvallen, zoals de heer Van Campen, die zegt dat het allemaal volgens de regels is gegaan, huilen mee met de PAS-melders, die vijf jaar geleden van Carola Schouten de belofte hebben gekregen dat ze gelegaliseerd konden worden. De enige manier om gelegaliseerd te worden, is stikstofvermindering. Daar moet regie op gevoerd worden, want in de visie van GroenLinks-PvdA gaan wij als maatschappij die stikstofruimte verdelen, eerst naar de natuur en dan naar de woningbouw en de PAS-melders, en dus niet naar vliegtuigen.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Die laatste prioritering leggen wij iets anders. Voor ons is het inderdaad ook prioriteit nummer één dat de PAS-melders gelegaliseerd worden. Tegelijkertijd moeten we ook het maatschappelijk en economisch belang van een bedrijf zoals Schiphol afwegen, ook ten aanzien van de werkgelegenheid en de zekerheid voor mensen om hun boodschappen te kunnen kopen. Maar dat belang is helemaal geen onderdeel geweest van het hele besluit. Op dat moment was het landelijk niet zo dat er een additionaliteitstoets gedaan moest worden. Schiphol heeft die boerderijen en die stikstofruimte in alle vrijheid kunnen opkopen. Daar kunt u wat van vinden; dat begrijp ik ook. Maar ik denk dat hier helemaal geen discussie is en dat de feiten gewoon helder zijn.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Het feit is dat het kabinet er niet voor heeft gekozen dat bij extern salderen de overheid de regie heeft. Daardoor kan Schiphol boerderijen opkopen en zeggen: kijk, wij hebben onze natuurvergunning op deze manier geregeld. Hoe dat zal aflopen in de rechtszaken zullen we verder zien. Maar ik merk aan de woorden van de PVV dat het ook voor de PVV moeilijk is om te kiezen tussen al die economische belangen. Laat nou eens zien waar je voor kiest. Als je de natuur wil redden — dat is wat de rechter gezegd heeft en dat is wat je in een rechtsstaat moet doen als de rechter gesproken heeft — welk belang gaat dan inboeten? Is dat de luchtvaart? Is het de snelheid op de wegen? Nee, want ik heb het akkoord gelezen. Is het de krimp van de veestapel? Nee, want het ministerie van LNV wordt straks bestuurd door de BBB. Dus we blijven in de loophole zitten van het heel erg vinden dat de PAS-melders geen vergunning krijgen, maar ondertussen geen maatregelen nemen om de stikstofuitstoot naar beneden te brengen. Dat vind ik echt zo dieptriest.

De **voorzitter**:  
U continueert.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Voorzitter. Ik heb in de antwoorden al een heleboel van mijn betoog verteld. Dat ga ik niet herhalen. Het zijn de tegenstellingen tussen economie en natuur die hier een rol spelen. Het is groot tegen klein. Het zijn individuele boeren tegen een grote machtige partij als Schiphol. Maar het zijn ook de provincies ten opzichte van het Rijk. Ik noemde net al die stikstofruimte die opgekocht is voor de verbreding van wegen door het Rijk ten koste van de provincies, die allemaal hun best doen om met gebiedsprocessen de stikstofruimte daar eerlijk te verdelen maar die elke keer het onderspit delven. Dat vinden die provincies niet oké, en dat snap ik heel goed.  
  
Voorzitter. Ik heb nog wel een vraag aan de bewindspersoon. Als vertraging een tactiek is, als je zegt "ik weet dat iets juridisch een risico is, maar ik ga het toch doen, want dan hebben we toch maar mooi weer anderhalf jaar gewonnen om die vluchten plaats te kunnen laten vinden", is dat dan hoe je als rechtsstaat wilt functioneren? Is dat dan hoe je het vertrouwen in de overheid terug wil winnen? Ik geloof daar niet in. Waarom kiest de minister voor deze weg? Waarom kiest zij voor een weg die echt willens en wetens aanstuurt op vertraging? Bovendien snap ik ook niet waarom je dat als bedrijf prettig zou vinden, wetende dat je nog anderhalf jaar de ruimte krijgt maar dat dan alsnog het zwaard van Damocles valt.  
  
Voorzitter, tot slot. Ik ga straks een voorstel indienen om de regie van het Rijk op de stikstofruimte te verankeren; dat gaat via een stikstofbank. Dat zal ik in tweede termijn voorlezen.

De **voorzitter**:  
Heel goed. Mevrouw Hertzberger, Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Voorzitter. Het is inmiddels vijf jaar na de PAS-uitspraak. In alle provincies ligt de vergunningverlening vrijwel stil. Alleen creatieve of moedige juristen durven het her en der aan om een vergunning te verlenen. Voor PAS-melders en interimmers is het al jarenlang uitzichtloos. Het ondernemen is hun onmogelijk gemaakt. Door overheidsfalen zitten zij in een juridisch moeras waar niemand hen uit kan helpen.  
  
De garnalenvissers zitten ook in grote onzekerheid of zij voor hun microdeposities wel een natuurvergunning kunnen krijgen. En te midden van dit stikstofslot krijgt Schiphol, dat veruit de meeste stikstof in heel Nederland uitstoot, een natuurvergunning. 200 pagina's aan geopenbaarde documenten laten zien hoe alles op alles is gezet bij de ministeries om de luchthaven vergund te krijgen. In een van die mails is bijvoorbeeld het verzoek te lezen om "met zo veel mogelijk welwillendheid en creativiteit te kijken naar oplossingen voor mitigatie en vooral ook de vormgeving van de vergunning".  
  
Afgelopen week werd een nieuw hoofdstuk aan het dossier toegevoegd. De luchthavens van Eindhoven en Rotterdam blijken niet eens een vergunning nodig te hebben, volgens de minister. Iedereen in dit land heeft een vergunning nodig, maar twee behoorlijk omvangrijke luchthavens met zo'n 100.000 vliegwegingen in totaal per jaar niet. Het is niet uit te leggen. Dit beleid is niet uit te leggen.  
  
Voorzitter. Het stikstofbeleid is heel complex en technisch gemaakt. Het is bijna niet meer navolgbaar welke politieke keuzes hier nu achter liggen, maar die zijn er wel degelijk. Die zie je in het centrum, met als werkpaard een ingewikkeld treintje aan modellen dat het "AERIUS Calculator"-rekeninstrument heet. Dat velt het oordeel: wel een vergunning of geen vergunning; Schiphol wel, een biologisch bedrijf met 40 koeien op 10 kilometer afstand van een natuurgebied niet. Wie onder de motorkap van de modellen van de vergunningverlening en de gehanteerde voortoets kijkt, ziet hoe scheef het is en hoe onbegrijpelijk.  
  
Ik vraag aan de ministers: hoe kan het dat voetstoots werd aangenomen dat er niet op additionaliteit hoefde te worden getoetst, ook al lagen er gerechtelijke uitspraken over handhavingsverzoeken waarbij dat wel nodig was? Hoe kan het dat het model allerlei methodologische en statistische grenzen kent? Denk aan een afstandsgrens van 25 kilometer, waardoor de chemie en de infrastructuur in de modellenwerkelijkheid veel minder stikstof deponeren dan ze in werkelijkheid doen. Of denk aan een hoogtegrens van 900 meter, waardoor Schiphol maar voor 10% tot 20% van de 54 miljoen kilo stikstof verantwoording hoeft af te leggen. 80% wordt buiten beschouwing gelaten, terwijl we voor boeren doorrekenen tot drie getallen achter de komma en er voor hen helemaal geen kortingen zijn. Waarom komen luchthavens zo makkelijk weg? En hoe kan het dat voor het referentiejaar voor Rotterdam en Eindhoven niet het bestaand gebruik van het besluit uit 2010 is aangehouden, maar het jaar 2019, waarin veruit de hoogste stikstofuitstoot werd behaald? Hoe kan het dat de overheid bij het extern salderen op additionaliteit moet toetsen en Rijkswaterstaat toch steeds weer wel extern kan salderen? Hoe kan het dat die regels voor extern salderen en additionaliteit zo onduidelijk zijn gebleven? Waarom is er in de praktijk sprake van zulke verschillende opvattingen, met zulke rechtsongelijkheid tot gevolg? Hoe kan het dat wij hier keer op keer van de minister hebben gehoord dat allerlei oplossingen, van de ondergrens tot de oplossingen voor de visserij en de PAS-melders, niet mogelijk waren omdat ze juridisch riskant waren, terwijl het ministerie voor Schiphol bereid was om wel alle risico's te nemen, met als resultaat een zeer onzekere vergunning? Waarom was dat wel geoorloofd?  
  
Dan nog een laatste vraag. Kunnen de ministers schetsen hoe de luchtvaart in de toekomst nu wel gaat bijdragen aan de stikstofreductie en zijn verantwoordelijkheid wel gaat nemen? Het is hoognodig dat de minister nu duidelijk maakt wat mag, want er is er maar één die de wet maakt, en die wet werkt op dit moment niet. Als je snel wil gaan, moet je alleen gaan. Als je ver wil gaan, moet je samen gaan. Wat we nodig hebben, is dat we iedereen meenemen in deze transitie. Daarvoor hebben we beleid nodig dat we weer uit kunnen leggen. Alleen zo gaan wij het vertrouwen terugwinnen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Ik ben het echt voor een heel groot deel met dit betoog van mevrouw Hertzberger eens. Het is niet uit te leggen, zei mevrouw Hertzberger. Ze sprak ook over rechtsongelijkheid. Ik zit die laatste tien minuten eigenlijk even met elkaar te vergelijken. Net hoorde ik namelijk een woordvoerder, de heer Van Campen, tegen mevrouw Bromet tekeergaan en zeggen dat het beleid juist de rechtsstaat zou hebben versterkt of daarmee in lijn zou zijn. Als je iets anders zou doen, zou dat helemaal afbreuk doen aan de rechtsstaat. Ik zou graag aan mevrouw Hertzberger willen vragen wat ze van dat soort uitspraken vindt.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Dank voor deze vraag. We zien in ieder geval dat er in de praktijk door het bevoegd gezag enorm selectief is omgesprongen met referentiejaren. Er is selectief omgesprongen met juridische risico's. Er is selectief omgesprongen met rekeninstrumenten en statistiek. Er is selectief omgesprongen met de interpretatie van rechterlijke uitspraken. Dat vinden wij heel kwalijk, want wie hier durft te beweren dat de praktische ongelijkheid in het land niet het gevolg is van politieke besluiten, kan ik niet meer echt serieus nemen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Ik had ook echt het gevoel dat de bank altijd wint. Dat komt straks ook in mijn woordvoering terug. Je kunt meedoen, en we zijn allemaal gelijk; alle dieren zijn gelijk, maar één varkentje lijkt altijd meer gelijk. Dat zijn die hele grote economische belangen. Ik ben er ook wel benieuwd naar hoe de fractie van NSC nu verder wil. Deze vergunning is mogelijkerwijs juridisch wankel, maar mijn vraag gaat eigenlijk over de PAS-melders. Er zijn er de afgelopen vijf jaar zeven geholpen, geloof ik. Dat is natuurlijk wel heel erg wrang. Wat zijn voorstellen die we nu kunnen doen? Er werd net al gezegd: maak dat extern salderen nou publiek en room ook een deel verder af om aan PAS-melders te geven. Zijn dat nou twee voorstellen waar de fractie van NSC ook achter zou kunnen staan?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Om eerlijk te zijn: alles wat werkt. Het is: laat duizend bloemen bloeien. Als er een is dat deze mensen uit deze penibele situatie gaat helpen, dan is het goed. Wij stemmen daar dan allemaal voor. Maar ik moet wel zeggen dat het de voorkeur van Nieuw Sociaal Contract heeft om modellen, rekeninstrumenten, een toepassingsbereik te geven. Stel dat je zegt: we kunnen niet uitrekenen hoeveel stikstof er bijvoorbeeld buiten de 25 kilometer neervalt. En stel dat die redenering standhoudt bij de Raad van State. Wij vinden dat je dat dan ook voor de ondergrens moet doen. Want rapport na rapport na rapport — ik noem dat van Leen Hordijk, maar ook dat van TNO en dat van De Nieuwe Denktank met een expertoordeel van Arthur Petersen — heeft geconcludeerd dat AERIUS Calculator, vanwege de kleine hexagonen waarop de stikstof berekend wordt, maar ook vanwege het gebrek aan een ondergrens niet doelgeschikt is voor vergunningverlening. Daarom heeft het bij Nieuw Sociaal Contract onze voorkeur om modellen op een wetenschappelijk verantwoorde manier te gaan gebruiken. Maar uiteindelijk is dat stap één. Daarna moet de KDW uit de wet. Naar emissiebeleid gaan vinden we ook erg belangrijk. Dat is op termijn namelijk wat nodig is, denken we.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Voorzitter, ik zou via u graag aan mevrouw Hertzberger willen vragen waar ze haar cijfers vandaan haalt. Als ik kijk in de rapportage van het CBS, kom ik namelijk op 3,9% van de emissie van stikstofoxiden. Beschouwt zij het CBS dan niet als een betrouwbare bron? Zij komt namelijk met hele andere cijfers. Waar haalt ze die vandaan?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Ik beschouw het CBS zeker als een betrouwbare bron. Hier is natuurlijk die mooie truc van de 900 meter uitgehaald. Als er op een vliegveld, dus met opstijgen en landen, elke één à twee minuten een vliegtuig vertrekt, dan kom je tot een veel grotere stikstofuitstoot dan waarvoor je verantwoording voor hoeft af te leggen als de hoogtegrens 900 meter is. Daar hebben boeren, vissers en zelfs de chemie niks aan, maar de luchtvaart wel. Daar zitten de grote verschillen in. Daarom lijkt het ook altijd alsof de landbouw veel meer uitstoot dan hij daadwerkelijk uitstoot. Dat is omdat wij droge ammoniakdepositie in het model zwaar overschatten en de uitstoot van de luchtvaart zwaar onderschatten. Dat is precies het selectief omspringen met modellen.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Ik ga hier niet in discussie over waar het allemaal neer zou kunnen dwarrelen. Dat is namelijk een eindeloze discussie. Ik constateer toch dat mevrouw Herzberger, met haar benaming van een "trucje" dat uitgehaald is in de rapportage van het CBS, het CBS niet als betrouwbaar beschouwt. Dat vind ik, laat ik het maar zeggen, niet oké. Het lijkt me dat er veel gebruik van wordt gemaakt hier in dit huis. Laten we alstublieft dat soort organen niet beschouwen alsof ze met trucjes werken om ons cijfers voor te schotelen.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Laat ik dat dan heel even verhelderen: ik vind het CBS, het Centraal Bureau voor de Statistiek, honderd procent betrouwbaar. Tenminste, ik vind het verregaand betrouwbaar. Ik wil alleen schetsen dat er nogal een verschil is tussen wat je in realiteit uitstoot ... Het heeft namelijk ook gepubliceerd wat Schiphol daadwerkelijk voor emissies meeneemt. Er zijn dan wat afwegingen, bijvoorbeeld of je het verkeer dat van en naar Schiphol rijdt en het taxiën meeneemt. Dat soort beslissingen moet je maken. Dat is allemaal meegenomen. Als je vervolgens zegt alleen maar mee te nemen wat tot 900 meter telt — daar is het Centraal Bureau voor de Statistiek volledig helder in; daarin is het dus ook betrouwbaar — dan kom je tot veel lagere hoeveelheden stikstof.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Mevrouw Hertzberger heeft echt een studie gemaakt van alle modellen. Ze heeft gekeken hoe het werkt, wanneer het beter zou werken en hoe de verdeling van stikstof anders zou zijn als je bijvoorbeeld de 900 metergrens los zou laten. Maar de vraag waar je de reductie nou vandaan gaat halen, heb ik eigenlijk nog nooit door Nieuw Sociaal Contract beantwoord gezien. Moeten we volgens Nieuw Sociaal Contract eerst alles uitrekenen voordat we weten welke keuzes we gaan maken? Of zegt Nieuw Sociaal Contract: het is evident dat de luchtvaart een groot aandeel heeft; we moeten zorgen dat dat gaat krimpen?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
In de toekomst willen wij heel graag dat de luchtvaart verantwoordelijkheid gaat nemen. Op dit moment is het enorm scheef. De grote uitstoters hebben eigenlijk de minste problemen en de laagste uitstoters, de PAS-melders, zitten in de grootste problemen. Dat is de wereld op z'n kop. Dat is precies het tegenovergestelde van wat je wil. Als je een grote uitstoot hebt, vinden wij dat je ook een grote opgave en een grote verantwoordelijkheid hebt. We hebben natuurlijk allerlei zaken voorgesteld, ook in het verkiezingsprogramma. Ik noem btw op vliegtickets, accijns op kerosine, afstandsafhankelijke vliegbelasting en dat emissiebeleid waarbij je voor de emissie van stikstof moet afrekenen en niet voor de depositie op natuurgebieden. Dat zijn allemaal dingen die wij graag zouden zien. Voor de luchtvaart moeten we wel de internationale component meenemen. Daarin moeten we natuurlijk gezamenlijk optrekken met andere Europese lidstaten.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Verantwoordelijkheid nemen lijkt een beetje op over de schutting gooien. Gelukkig noemt mevrouw Hertzberger ook een paar maatregelen die zij met haar partij voorstaat. Kunnen we daar ook voorstellen van verwachten de komende tijd?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Zoals u weet, werken wij samen met vier politieke partijen. Daar zijn compromissen over gesloten. We zullen zien hoe dat in de komende regeerperiode vorm gaat krijgen.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Ik heb het toch goed begrepen dat dit een extraparlementair kabinet zou zijn waarin de fracties ook de vrijheid hebben om met eigen voorstellen te komen? Ik heb niks gelezen over btw op vliegtickets. Klopt dat?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Dat klopt. We zullen zien wat we daar de komende tijd over willen voorstellen. Dat gaat in samenspraak met alle partners.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Maar wat is "in samenspraak met"? Welke partners bedoelt mevrouw Hertzberger? Bedoelt ze dan haar coalitiegenoten of de hele Tweede Kamer?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
De gehele Tweede Kamer en ook de coalitie. We hebben straks een regering die door die vier partijen wordt gesteund en er zit voor een deel een extraparlementair karakter aan. Ik ben dus heel erg benieuwd hoe dat allemaal gaat lopen.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Mevrouw Beckerman van de SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Voorzitter, ik dacht na de BBB te spreken, maar die zijn er inderdaad niet.  
  
Voorzitter. Stel dat we twee, drie of vier jaar geleden een loterij opgezet hadden en iedereen de volgende vraag hadden gesteld. We hebben hier een kleine boer zonder vergunning, een zogenoemde PAS-melder, en we hebben hier een grote luchthaven waarin de Staat een financieel belang heeft, namelijk Schiphol. We zouden iedereen die mee wil doen aan de loterij vragen: wie denk je dat er als eerste een vergunning heeft? Iedereen zou hebben ingezet op Schiphol. En ja hoor, Schiphol kreeg de vergunning, terwijl 1.865 PAS-melders wachten en de natuur niet voldoende is hersteld. Dat gegeven op zichzelf is natuurlijk al zeer pijnlijk. Ondanks alle mooie woorden over het helpen van de natuur, de PAS-melders en de woningbouw, is het altijd weer Schiphol dat wint. Hoe cynisch is het ook dat we er eigenlijk al niet meer op vertrouwen dat de natuur en kleine boeren een gelijke kans maken als Schiphol ook meedoet? Alle dieren zijn gelijk, zeggen we. Kleine dieren zijn ons ook dierbaar. Maar uiteindelijk is er één dier meer gelijk dan alle andere: varkentje Schiphol. Je kunt mee hebben gedaan aan de loterij, maar het huis wint altijd.  
  
Voorzitter. Schiphol heeft een grote voorsprong. Kapitaal wint. Schiphol kon 20 miljoen tot 25 miljoen inzetten om vier veehouderijen in de buurt te kopen en emissierechten van acht agrarische bedrijven over te nemen. Recent zijn er weer nieuwe bedrijven aangekocht. Welk natuurgebied heeft dat geld? Welke kleine boer heeft dat geld? Kapitaal heeft de tijd en de juristen. PAS-melders hebben dat niet en de natuur al helemaal niet. De vraag van dit debat is natuurlijk niet alleen of Schiphol die voorsprong heeft, maar ook of Schiphol daar hulp bij heeft gehad of een extra voorsprong heeft gekregen door het kabinet. Dat is de centrale vraag van vandaag. Er is al een paar keer aan gerefereerd dat het juist minister Van der Wal was die de Kamer het verwijt maakte steeds maar weer voor economie boven natuur te kiezen. Zijn deze woorden ook op haar of op het kabinet van toepassing? De minister probeert het artikel in NRC te weerleggen, maar wij vinden die weerlegging eigenlijk nog onvoldoende. Onze eerste vraag is: waarom is de nadrukkelijke wens van de Tweede Kamer genegeerd? De Kamer nam immers een motie aan om te stoppen met de stikstofjacht ten behoeve van luchtvaart en om de stikstofruimte in te zetten voor PAS-melders en natuurherstel. De minister schrijft: ik kon niet anders dan de vergunning verlenen; bij andere handel ik exact hetzelfde. Klopt dat wel? Voor hoeveel andere vergunningen was de minister bevoegd gezag? Herkent de minister dat Schiphol met het huidige systeem dubbel bevoordeeld is? Voor PAS-melders is het immers lastig om extern te salderen, antwoordde de minister op Kamervragen. Bovendien is niet getoetst op additionaliteit omdat de minister van Schiphol niet verwacht dat ze, in haar woorden, "verantwoordelijk zijn voor de bredere staat van de natuur". Herkent de minister dat juist de voordelen die aan PAS-melders zijn beloofd, in de praktijk nog bijna niet werken? Nogmaals, vijf jaar na de PAS-uitspraak zijn er immers 7 gelegaliseerd en wachten er 1.856.  
  
Maar eigenlijk is de grootste vraag vandaag natuurlijk: hoe nu verder? Er werd net al aan gerefereerd: mogelijkerwijs is deze vergunning juridisch wankel. Maar onze vragen gaan vooral over hoe het nu verder moet voor al diegenen die niet die loterij kunnen winnen: de natuur, en zeker de PAS-melders. Is het kabinet — maar ik kijk in dezen natuurlijk ook naar de nieuwe coalitiepartners — bereid om stikstofruimte publiek te maken, zodat je niet een gigantische voorsprong hebt als je veel kapitaal hebt? Is het een mogelijkheid om bij extern salderen niet alleen ruimte af te romen voor natuur, maar ook extra ruimte, een extra percentage voor PAS-melders?  
  
Dank u wel.

De **voorzitter**:  
Heel goed. Dan gaan we luisteren naar de heer Van Campen van de fractie van de VVD. Ik zie de heer Grinwis nog naar voren komen. Kunnen jullie dat niet gewoon in het ledenrestaurant doen? Jullie staan nu zo dicht bij elkaar. Daar komt u nooit, zegt u. Wilt u dan even terugkomen voor de heer Grinwis?

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Ja, voorzitter, ik ga niet naar het ledenrestaurant maar naar de kantine, dus laten we het gewoon hier doen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Daar kom ik mevrouw Beckerman ook gerust tegen. Maar ik heb toch een vraag die relevant is voor het debat. Ik was het helemaal eens met haar een-na-laatste vraag over die stikstofbank. Zo deelden we in het verleden als publiekrechtelijk orgaan een vergunning uit. Alleen, na de uitspraak van 2019 door de Raad van State is er met extern salderen een soort schaduwmarkt gecreëerd. Maar in haar laatste vraag heeft mevrouw Beckerman het weer over extern salderen. Dat snap ik niet helemaal. Als je het publiek wil gaan uitdelen, hoe verhoudt zich dat dan tot extern salderen?

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Dat is een heel terechte vraag, denk ik. Wat mij opvalt in deze debatten is dat ons heel vaak gezegd is: als je extern salderen helemaal stopt, dan is er helemaal geen kans meer voor PAS-melders. Daar zijn we in meer en mindere mate allemaal in meegegaan. Maar als we nu vijf jaar later nog eens goed kijken, dan zien we dat die PAS-melders helemaal niet geholpen zijn en dat juist dat extern salderen heel erg in het voordeel heeft gewerkt van kapitaalkrachtige partijen. Wij zijn eigenlijk op zoek — ik denk dat de heer Grinwis dat ook is — naar welke manieren we hebben om ervoor te zorgen dat dit nou eindelijk eens een keer niet in het voordeel van het kapitaal is, maar juist in het voordeel van de natuur en van PAS-melders. Daarbij denken we natuurlijk nog wel verschillend over verschillende PAS-melders. Maar goed, dat bewaren we vast voor een ander debat, in de kantine.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Ik wil mevrouw Beckerman het volgende vragen. Er lijkt nu heel veel stikstofruimte opgekocht te zijn. Het verhaal gaat dat Schiphol wel 800.000 vluchten kon vergunnen met de hoeveelheid stikstofruimte. Ik ben benieuwd naar het volgende. Vindt mevrouw Beckerman het, omdat die vergunning zo wankel is, een goed idee om die ruimte uit die vergunning, die eigenlijk is opgekocht voor die vergunning — ik begrijp het ook niet helemaal, hoor; dat moet ik eerlijk zeggen — nu alvast aan die PAS-melders te geven? Of moeten we wachten tot echt iedereen de komende jaren is uitgeprocedeerd en dan pas die ruimte vrijgeven?

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Laten we even beginnen met het eerste deel, namelijk dat Schiphol op een soort stikstofjacht was en allerlei boeren kon uitkopen dan wel hun emissierechten kon opkopen. Dat is het soort voordeel dat je alleen maar hebt als je kapitaal hebt. Ik vond het net overigens interessant dat de PVV mij eigenlijk aanviel omdat ze het daar niet mee eens was, maar het was de Kamer, waaronder de SP, toen nog het lid Omtzigt, de PVV en de BBB, die toen heeft gezegd: stop ermee om boeren uit te kopen puur en alleen voor het economisch belang van Schiphol, zet die ruimte in voor natuur en zet die ruimte in voor PAS-melders. Het omgekeerde is gebeurd. Het omgekeerde is gebeurd. Die Kameruitspraak is genegeerd. Die ruimte is opgekocht, wordt eigenlijk nog steeds opgekocht en zit nu in een vergunning. Ben ik er dan voorstander van om daar eerst natuurherstel mee te doen en er eerst PAS-melders mee te helpen? Als je in mijn hart kijkt wel, maar om te beoordelen hoever dat binnen het huidige systeem mogelijk is, moeten we toch echt naar juristen en het kabinet kijken. Maar dat dit een wanstaltig systeem is, waarbij je dus kan blijven uitstoten als je maar rijk bent en waarbij je helemaal in de knel komt te zitten als je arm bent … Ja.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Ik wil ook het volgende aan mevrouw Beckerman vragen. Schiphol heeft natuurlijk een belangrijke aandeelhouder en die zien we hier ook weleens in deze zaal.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Het ministerie van Financiën.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Hoe vindt mevrouw Beckerman dat deze aandeelhouder zich hiermee zou moeten bemoeien als Schiphol op stikstofjacht gaat?

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Toen ik die stukken las, kwam bij mij wel het volgende naar boven, hoewel ik niet denk dat mevrouw Hertzberger dat met mij eens is. De reden dat wij of het kabinet niet die additionaliteitstoets hebben gedaan, is dat Schiphol een private partij is. Bij overheden zou dat wel zijn gebeurd. Ik moest toch wel heel even onwillekeurig denken: moeten we niet alleen stikstofruimte nationaliseren, maar zouden we niet ook eens die luchthaven moeten nationaliseren? De VVD gaat alweer zuchten; dan weet ik dat ik goed zit.

De **voorzitter**:  
We zien uw motie graag in tweede termijn tegemoet.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Ik denk het niet.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Er worden mij hier woorden in de mond gelegd, namelijk dat wij ervoor zouden zijn om boeren op te kopen. Dat is absoluut niet het geval. En wij zijn ook niet voor het opkopen van stikstofruimte. Wat wij wel geconstateerd hebben, is dat in het geval van Schiphol boeren dat in vrijwilligheid doen. Als er stoppers zijn die op die manier voorzien in hun oudedagvoorziening, dan hebben wij daar absoluut geen bezwaar tegen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Mevrouw Nijhof zegt nu: als boeren zich vrijwillig laten uitkopen, dan is dat prima. Dat is wat de SP betreft ook prima, alleen is het niet in lijn met de motie waar de fractie van de PVV voor heeft gestemd. Die motie zei niet dat het verkeerd is als boeren zich laten uitkopen. Die motie zei: het is verkeerd als Schiphol en andere kapitaalkrachtige partijen op een soort stikstofjacht gaan, boeren uitkopen en emissierechten opkopen enkel en alleen ten behoeve van Schiphol. Ik hoop toch dat de PVV nog steeds op het standpunt staat dat dat heel fout is. Daar krijgen we nog geen antwoord op, maar dat komt vast zo nog.

De **voorzitter**:  
Mevrouw Nijhof, nogmaals.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Heel kort. Ik bleef zitten. Het is namelijk niet mijn woordvoering, dus dat laat ik graag weer even aan onze woordvoerder verder over. U had het over het opkopen door grote partijen. Ja, daar gaat het nu ook niet over. Het gaat hier over het extern salderen en daar kom ik zo meteen in mijn bijdrage op terug.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Nee, nee, nee, sorry, maar dit debat gaat over Schiphol, stikstof en de manier waarop Schiphol wel die felbegeerde vergunning kon krijgen, terwijl heel veel PAS-melders die niet konden krijgen. De PVV heeft steeds gezegd: het is heel fout als je Schiphol bevoordeelt ten opzichte van PAS-melders. De PVV heeft ook altijd gestemd om dat niet op die manier te doen. De PVV heeft gezegd: de ruimte gaat eerst naar PAS-melders en naar de natuur. Omgekeerde volgorde. Nu zegt mevrouw Nijhof: maar dat is niet mijn onderwerp en dat is niet mijn debat. Ja, maar dat is wel waar dit debat over gaat. De titel van dit debat gaat over Schiphol en stikstof. Er is anders gehandeld dan we als Kamer hier hebben gemeend dat er zou moeten worden gehandeld.

De **voorzitter**:  
De heer Van Campen.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Voorzitter. In een rechtsstaat mag het voor het krijgen van een vergunning niet uitmaken of je een luchthaven bent of een melkveehouder. We kennen allemaal de schrijnende situatie van PAS-melders, agrarisch ondernemers vooral die buiten hun schuld om nog altijd in onzekerheid leven, boerenfamilies over wie we al vaak in deze Kamer het debat hebben gevoerd en over wie eigenlijk iedereen het wel eens is dat er een oplossing moet worden gevonden en dat de overheid daarvoor aan de lat staat. Tegelijkertijd hebben ook veel partijen hier in de Kamer ertoe opgeroepen dat luchthaven Schiphol nu eindelijk eens moet gaan beschikken over een geldige natuurvergunning. Ook de VVD vindt dat van groot belang. Want als handhavingsverzoek na handhavingsverzoek tegen PAS-melders wordt ingediend, dan kan het gewoon niet zo zijn dat de overheid bij luchthavens een oogje toeknijpt. Daarom moet en zal Schiphol wat de VVD betreft beschikken over een geldige natuurvergunning.  
  
De discussie die we vandaag voeren, gaat erover of Schiphol bij de vergunningverlening is bevoordeeld ten opzichte van PAS-melders. Eerlijk is eerlijk, ik wisselde er ook al over met mevrouw Bromet: dat beeld van heel veel Davids die het moeten opnemen tegen die grote Goliath is al heel snel neergezet, met name door partijen die eigenlijk een antiluchtvaartagenda in deze Kamer nastreven. De VVD vindt dat Schiphol moet beschikken over een geldige natuurvergunning. Daar heeft de luchthaven op legale en vrijwillige wijze stikstofruimte toe verworven onder veehouders in de omgeving. De verantwoordelijkheid van de minister voor Natuur en Stikstof is om als bevoegd gezag te beoordelen of dit voldoende was voor een natuurvergunning. De VVD ziet dat de minister zich daarbij heeft gehouden aan de toen voor iedereen geldende spelregels. Wel is met de recente uitspraak van de Raad van State een nieuwe situatie ontstaan. Ook de VVD maakt zich zorgen over de rechtmatigheid nu het Rijk en de provincies ook particulier salderen langs de lijn van additionaliteit moeten leggen. De VVD vraagt aan deze minister of zij deze zorgen deelt en of zij een inschatting kan maken van het beroep dat is ingesteld tegen de verstrekte vergunning voor Schiphol.

De **voorzitter**:  
Een vraag van de heer Flach.

De heer **Flach** (SGP):  
De heer Van Campen werpt zich in dit debat op als beschermer van het kabinetshandelen. Hij brengt naar voren dat het kabinet eigenlijk niet anders kon en neemt collega's de maat alsof zij de stukken niet genoeg zouden hebben gelezen. Ik ga er dus van uit dat de heer Van Campen de 2.500 pagina's van het Woo-verzoek heeft gelezen. Ik kom echt handen tekort om relevante stukken mee te nemen naar de interruptiemicrofoon. Ik wil één vraag stellen. Bent u bekend met de notitie die al in 2021 werd opgesteld richting het bewindsliedenoverleg? Daarin werd nadrukkelijk gezegd dat er een rechterlijke uitspraak is — er staat: het is "nog maar" een rechtbankuitspraak — die stelt dat het additionaliteitsvereiste geen stand kan houden. Dat heeft er alles mee te maken dat provincies dat ook in hun beleidsregels hebben vastgelegd enzovoort. Is de heer Van Campen bekend met die passage?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Er was een tijd dat de Staatkundig Gereformeerde Partij ons in dit parlement hield aan uitspraken van de Hoge Colleges van Staat, zoals de Raad van State. Daarbij stelden ze ook de kaders vast waaraan het kabinet en de Kamer, dus beide kanten, zich als wetgever moesten houden. De heer Flach kan dus wel degelijk verwijzen naar een notitie waarin in ambtelijke overeenstemming de discussie is gevoerd over de rechtmatigheid van het al dan niet toepassen van het additionaliteitsvereiste bij salderen tussen particulieren. Maar dan verwijs ik toch even naar de uitspraak van het kabinet. Dat heeft zich namelijk te verhouden tot de uitspraak van de hoogste rechter op dat moment. Dat was de uitspraak in 2019 van de Raad van State. Daarin werd gesteld dat alleen de overheid kan worden gehouden aan het additionaliteitsvereiste bij het extern salderen.

De heer **Flach** (SGP):  
Als de heer Van Campen zijn toevlucht gaat nemen tot jij-bakken, heb ik het gevoel dat ik goed zit.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Volgens mij begon de heer Flach.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik ga door met mijn vraag, voorzitter. Anders gaat u mij namelijk afkappen. Ik lees in de brief van de minister dat wat de heer Van Campen schetst, tot voor kort het uitgangspunt was op het ministerie. Ik wijs erop dat al in 2021, in voorbereiding op het bewindsliedenoverleg waar zelfs de minister-president bij betrokken was, nadrukkelijk werd verwezen naar een rechterlijke uitspraak, dus van een rechtbank, waarin werd gezegd dat dat niet houdbaar zou zijn. Dat zou op z'n minst een rol moeten hebben gespeeld. Dat is niet gebeurd. Sterker nog, in april 2022 klopte het ministerie van Financiën op de deur en zei: wees zo creatief mogelijk. En in juni werd nog gezegd: nou ja, dat kunnen we inderdaad niet weigeren; het additionaliteitsvereiste is namelijk niet van toepassing bij bedrijven onderling. Is de heer Van Campen het met mij eens dat dit evidente feit, waarin ook de rechtbank in 2021 een rol heeft gespeeld, dan op z'n minst nadrukkelijk buiten beschouwing is gelaten?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dat zal ongetwijfeld hebben geleid tot een discussie op het departement, maar het kabinet heeft zich op dat moment te verhouden tot de PAS-uitspraak van 2019 van de Raad van State. In mijn interruptiedebat met mevrouw Bromet verwees ik naar het exacte nummer van die uitspraak. Het heeft tot februari 2024 geduurd voordat de Raad van State de spelregels veranderde in een andere zaak over extern salderen. Dat was nota bene een zaak tussen agrarische partijen; mind you. Dat zeg ik even gezien de discussie over het al dan niet bevoordelen van agrarische partijen dan wel luchthavens ten opzichte van elkaar. Daarover heeft het kabinet ook heel duidelijk aangegeven: dat is een andere situatie; dat is een recente uitspraak van de Raad van State en we zullen moeten zien hoe de vergunning in beroep zal worden gewogen langs die lijn. Ik heb zojuist uitgesproken dat ook de VVD zich met die nieuwe spelregels echt wel zorgen maakt over de rechtmatigheid van de vergunning. Dat zullen we moeten zien.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik zie dat de heer Van Campen graag van 2019 naar 2024 springt en wil vergeten wat er daartussen is gebeurd. Ik citeer dan maar letterlijk de passage uit dat memo. Er staat: "Als wordt gesaldeerd, moet op basis van vaste rechtspraak worden aangetoond dat de ruimte niet nodig is voor het halen van de natuurdoelen/omgevingswaarden. De precieze opgave wordt pas zichtbaar in het gebiedsplan van de gebiedsgerichte aanpak." Er waren in 2021 al voldoende signalen dat die additionaliteitsvereiste wel degelijk een rol speelde, maar er is toch een vergunning verstrekt. Is de heer Van Campen het met me eens dat dit, zeker als je het legt naast het feit dat er vijf scenario's zijn geschetst waarmee tijd gekocht zou kunnen worden, waarvan dit er één is, op z'n minst het beeld oproept dat hier willens en wetens geen rekening mee is gehouden?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Nee. Wat ik opmerk en constateer uit de reconstructie van de heer Flach over wisselingen op het departement of tussen departementen, is dat er, ongetwijfeld terecht, discussie zal zijn geweest over de manier waarop uitspraken al dan niet hadden moeten worden geïnterpreteerd. Gelet op de complexiteit en de druk vanuit dit parlement — laten we de boter op ons hoofd in dit parlement ook vooral niet vergeten, waarin we erop wezen hoe belangrijk we het vonden dat Schiphol een in recht staande natuurvergunning had; dat vonden al deze partijen belangrijk — is het logisch dat het kabinet als wetgever en de minister voor Natuur en Stikstof als bevoegd gezag zich verhouden tot de meeste recente uitspraak van de allerhoogste rechter, de Raad van State, in het PAS-arrest uit 2019. Dat is gebeurd. In het recente arrest uit 2024 blijkt dat ook particuliere private partijen die met elkaar extern salderen, zich wel degelijk hebben te houden aan het additionaliteitsvereiste. Dat is een andere, nieuwe situatie. We zullen de beoordeling van het bevoegd gezag straks langs die lijn moeten bezien. Het is aan de rechter om daar een oordeel over te vellen. Daar ben ik ook nieuwsgierig naar.

De heer **Flach** (SGP):  
Mijn laatste, voorzitter. Ik laat maar even buiten beschouwing dat dit haaks staat op de bevoegde gezagen van de provincies, die het veelal in hun beleidsregels hebben staan. Schiphol ligt ook in een provincie, dus dat is op z'n minst pikant. Maar is de heer Van Campen het dan met me eens dat het risicovol is geweest dat er een vergunning aan Schiphol is verstrekt op basis van datgene wat we net gewisseld hebben: het niet toepassen van het additionaliteitsvereiste? Daar kleven juridische risico's aan. Het is risicovol, maar ook kwalijk als dat onderdeel is van een vijfstappenplan waarin letterlijk staat: het verlenen van een vergunning waaraan juridische risico's kleven om zo tijd te winnen. Ik bedenk het niet zelf, meneer Van Campen.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dat is gebleken uit het recente arrest van de Raad van State uit 2024.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
De heer Van Campen sprak net de woorden uit dat de minister heeft getoetst aan regels die voor iedereen gelden. Dat was het moment waarop ik dacht: daar wil ik op doorvragen. Het is namelijk precies het wrange dat de regels niet voor iedereen hetzelfde waren. Voor de categorie "koopkrachtigen" waren de regels namelijk anders dan voor de categorie "niet koopkrachtigen". Mensen die op hun eigen benen met hun eigen diepe zakken zich uit de problemen weg konden kopen, hadden te maken met andere spelregels dan gedupeerden die afhankelijk waren van een overheid voor een oplossing. Ik snap het heel goed en ik sta hier ook niet om een minister door de shredder te trekken, want ik zie ook wel dat de minister de wetgeving toepast die wij hier hebben neergelegd. Maar in de kern is het toch geen rechtvaardig beleid dat we hier hebben neergelegd als dit de uitwerking ervan is. Ik zou daarop heel graag een reflectie van de heer Van Campen horen.

De heer **Van Campen** (VVD):  
De uitwerking voelt op z'n minst niet rechtvaardig. Dat deel ik met mevrouw Vedder, maar in de inleiding van haar vraag doet zij zichzelf ook een beetje tekort, doet zij de rol die haar partij in het afgelopen kabinet heeft gehad, ook een beetje tekort. De afgelopen coalitie heeft miljoenen geïnvesteerd, is bereid geweest om miljoenen beschikbaar te stellen voor de legalisering van PAS-melders. Als mevrouw Vedder hier spreekt over een gevoel van onrechtvaardigheid richting de legalisering van PAS-melders, dan deel ik dat met haar. Verderop in mijn betoog zal ik daarop terugkomen. Waar mijn frustratie zit — dat zal ik de ministers straks ook vragen — is dat de minister als bevoegd gezag haar verantwoordelijkheid heeft genomen om de aanvraag voor de natuurvergunning van Schiphol te toetsen langs de spelregels van afspraken die toen golden. Daar heb ik over gesproken met de heer Flach. Maar waar bleven de provincies? Waar waren de provincies als bevoegd gezag om die stappen te zetten, om ook te kijken wat mogelijk was voor die PAS-melders? Ik ben bij die keukentafels geweest. Ik heb die gesprekken met ondernemers gevoerd. Het waren ondernemers die zelf zeiden: wij zijn bereid om zelf stikstofruimte te verwerven, wij zijn bereid om extern te salderen en hé, wij zijn een private partij tegenover de buurman, ook een private partij, en dan is toetsing op additionaliteit niet noodzakelijk. Waarom is dat niet gebeurd, zo vraag ik. Als ik Statenlid was geweest in een van die twaalf provincies, dan had ik het wel geweten.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Sorry hoor, maar dit is een weergave van de stand van zaken waar ik eerlijk gezegd een beetje kwaad van word. Waarom is dat niet gebeurd? Ik zal de heer Van Campen vertellen waarom dat niet is gebeurd. Het is niet gebeurd omdat negen van tien PAS-melders de middelen helemaal niet hebben om extern te salderen via de particuliere route. Hoe kan de heer Van Campen nou bedenken dat bedrijven die nu al problemen hebben, die niet eens boven een minimuminkomen uitkomen, kapitaalkrachtig genoeg zijn om de particuliere route te bewandelen en dan geen last hebben van dat additionaliteitsprincipe? Ik vind het zonde dat de provincies er hier ook eventjes aan de haren bij worden gesleept …

De heer **Van Campen** (VVD):  
Zonde?

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Ja, dat vind ik zonde, want ik heb zelf tot voor een jaar in een provincie keihard geknokt om voor PAS-melders een oplossing te vinden. En dan vonden we niet altijd een meedenkend Rijk aan onze zijde en ook lang niet altijd de rechtszekerheid die provincies de ruimte geeft om die stap te durven zetten. Ik vind het een teken aan de wand dat provincies de uitspraken van rechters verschillend interpreteren. De ene provincie is er voorzichtiger in dan de andere en daar hadden ze verdorie nog een punt ook, want dat gaat zo meteen in de gerechtelijke uitspraken wel blijken.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dat is waar. Daar heeft mevrouw Vedder gelijk in. Maar nogmaals, als het gaat om dat geld en die middelen, doet zij haar eigen inzet in de oude coalitie tekort. We hebben nadrukkelijk geld voor de provincies beschikbaar gesteld om ervoor te zorgen dat ook PAS-melders over een in recht staande vergunning kunnen beschikken en dat de rekening … Ik heb vaak naast u bij de interruptiemicrofoon gestaan tegenover deze minister om te vragen: wat doet u nou met die provincies, wat gaat u nou doen om ervoor te zorgen dat er voldoende geld is voor de provincies om over te gaan tot het uitgeven van een in recht staande vergunning? Maar mevrouw Vedder weet vanuit haar verantwoordelijkheid als volksvertegenwoordiger in die Provinciale Staten ook dat door Gedeputeerde Staten in de provincies de moeilijke keuzes niet altijd werden gemaakt. Dan moet je namelijk soms moeilijke gesprekken aangaan. Dan moet je soms overgaan tot opkoop. Dan moet je soms overgaan tot het openstellen van een stikstofbank op provinciaal niveau, zodat je de boeren die willen blijven en die vergund willen worden, kunt helpen. Daar was geld voor beschikbaar en daar was bereidheid toe. En daar zal ik wie er ook in vak K zit tot de dag van vandaag en ook straks aan houden en op wijzen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Tegenover de heer Van Campen staat geen volksvertegenwoordiger die tegen opkopen is. Dat weet de heer Van Campen ook heel goed. Maar het is te makkelijk om te doen alsof dit probleem weg te kopen valt. Net als met de mestcrisis is er een categorie PAS-melders die, al zou je er miljoenen euro's tegenaan smijten, niet opgelost kan worden, tenminste niet als je oplossing definieert als: jij hebt bestaansrecht en toekomstperspectief. Want heel vaak zijn de oplossingen, zeker de oplossingen die geld kosten en waarvoor we inderdaad geld hebben vrijgemaakt, oplossingen in de categorie "sorry, we hebben voor jou, op jouw plek, geen stikstofruimte beschikbaar". Tegen hen zeg je dan: "het enige dat we je kunnen bieden, is je uitkopen". Of: "het enige dat we je kunnen bieden is dat je de hele investering die je hebt gedaan, afschrijft, en dan vergoeden wij je ervoor". Dat is precies het probleem van vandaag: dat er een stikstofcowboy als Schiphol dwars door dat platteland raast en links en rechts overal stikstof opkoopt, waarvan juist de PAS-melders die door willen met hun bedrijf, compleet afhankelijk zijn. Dit is breder dan een geldkwestie.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik maak me er totaal niet populair mee, maar ik wijs er nogmaals op: het is eenvoudig om de luchthaven weg te zetten als een cowboy. Ik vind dat we dit zuiver hebben te beoordelen. Het is een rechtspersoon die gegeven de middelen en instrumenten die het Rijk, de wetgever, Kamer en kabinet, beschikbaar hebben gesteld, de ruimte heeft gezocht en heeft voldaan aan een nadrukkelijke, dwingende eis van dit parlement om een in recht staande vergunning te krijgen. Ook als het gaat om de positie van PAS-melders, mag er mijns inziens in dit debat gewezen worden op de verantwoordelijkheid van provincies als bevoegd gezag. Dat klinkt hier onvoldoende door, en dat vind ik jammer. Ik hoop dat volgende sprekers dat wel doen. Er was de wil, er waren gesprekken, allemaal, zeker weten, maar ik heb daar te weinig bereidheid gezien om creatief te kijken naar wat mogelijk is om deze ondernemers te helpen.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Vindt meneer Van Campen dat de minister redelijkerwijs had kunnen vermoeden dat die uitspraak in februari van de Raad van State zou geschieden, waardoor deze vergunning zeer wankel is geworden?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik kan niet beoordelen wat de minister wel of niet had kunnen vinden of vermoeden, nee.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Nou, ik vind dat toch wel ... Is er iets?

De **voorzitter**:  
Ik geef even aan dat dit uw laatste interruptie is. U heeft er nog eentje.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Laat ik dan dit zeggen. Het is heel frappant dat vorig jaar een vergunning is verleend, met alle documenten daarachter, waarvan we weten dat de risico's ervan bekend waren. Die risico's spelen nu ook uit met een uitspraak van de Raad van State in februari. En dat terwijl wij hier in de Kamer de minister keer op keer op keer hebben horen zeggen dat allerlei oplossingen die wij verzonnen voor de PAS-melders, bijvoorbeeld te juridisch riskant waren om uit te voeren. Denkt meneer Van Campen dat er in het selectief omspringen met en inschatten van juridische risico's een politieke afweging is gemaakt? Of is het gewoon: het ene wordt als meer riskant ingeschat dan het andere?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Volgens mij is het niet vreemd dat je in een politiek gremium, of je nu Kamerlid bent of lid van het kabinet, politieke afwegingen maakt over wat je wel en niet doet. Als het gaat om de stappen die zijn gezet door de minister voor Natuur en Stikstof, wil ik er alleen op wijzen dat zij zich heeft te houden aan de spelregels zoals die op papier zijn gezet, aan de wetgeving zoals die op dat moment geldt en aan de arresten die nota bene door de Raad van State zijn vastgesteld. Dat is de rol van het bevoegd gezag. Als zij daar ook maar enigszins van was afgeweken, had dat ook geleid tot juridisering. Dat is hoe het gaat in een rechtsstaat.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
De heer Van Campen lijkt vandaag wel ingehuurd om het woord te voeren namens het VVD-smaldeel van het kabinet.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dat is flauwekul.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Daar heeft hij zich goed op voorbereid. Ik zou eigenlijk even weg willen van de discussie over bevoegd gezag en juridische houdbaarheid …

De heer **Van Campen** (VVD):  
Stel je voor!

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
… maar wil gewoon over de politieke keuzes een vraag stellen. Stel dat je, om de natuur te beschermen, ervoor moet kiezen om de uitspraak van de rechter in 2019 uit te voeren. Aan de ene kant huil je mee met de PAS-melders — de heer Van Campen doet dat keer op keer — omdat die "zo zielig zijn" en het "allemaal zo erg is". Aan de andere kant verdedig je Schiphol tot op het bot. Waar kies je uiteindelijk voor als VVD, als je echt moet kiezen tussen de PAS-melders en Schiphol?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik wil eerst even beginnen met de inleiding van mevrouw Bromet. Stel je toch eens voor dat je als wetgever in een debat over het al dan niet legitiem vergunnen van een luchthaven, even stil blijft staan bij de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag! Dat is nou net het probleem, dat mevrouw Bromet achterwege laat in dit debat. Dat is waar dit over gaat! Maar goed, laten we de reactie van de minister afwachten. Ik word niet ingehuurd door dit kabinet. Dit kabinet wordt ingehuurd door dit parlement. En wij worden ingehuurd door de Nederlandse kiezer. Ik vind dat de Nederlandse kiezer er recht op heeft dat wij eerlijke verhalen vertellen en dat wij hier geen verkapte antiluchtvaartagenda's van de GroenLinks-Partij van de Arbeid-fractie hanteren en daarmee fundamentele kaders in het recht bediscussiëren. Die beschermen minderheden tegen de grilligheid van de meerderheid. Dat zou mevrouw Bromet moeten koesteren.  
  
Dan over haar vraag aan mij. Ik heb het al heel vaak gezegd, maar het PAS-arrest in 2019 is het resultaat van het falen van een overheid die al decennialang geldend natuurbeleid, natuurwet- en regelgeving, heeft veronachtzaamd. Mevrouw Bromet kent mij als een volksvertegenwoordiger die de afgelopen drie jaar moeilijke keuzes niet heeft geschuwd. Ik vind het namelijk belangrijk dat we die afspraken nakomen, om de natuur te herstellen, om Nederland daarmee van het slot te halen en om daarbij keuzes te maken die passen bij het verdelen van ruimte in een schaars land.

De **voorzitter**:  
Uw laatste interruptie, mevrouw Bromet.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Ik zou zeggen dat ik vooral van de pro-natuurlobby ben. De heer Van Campen geeft geen antwoord op mijn vraag. Het is ook heel moeilijk voor de VVD om te kiezen tussen de PAS-melders, waar de heer Van Campen hier altijd hele zielige verhalen over vertelt, en Schiphol, terwijl de VVD graag doorvliegt. Waar kies je nou voor? We moeten minder stikstof hebben in Nederland. Het moet uit de lengte of uit de breedte komen. Kiest de heer Van Campen nou voor de PAS-melders of voor Schiphol? Of maakt hij helemaal geen keuze?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik kies voor een robuuste, sterke natuur en een schone leefomgeving, waarbij we kunnen genieten van een schone bodem, schoon water en schone lucht, met een luchthaven waar een vloot landt en opstijgt die schoon is, stil is, verduurzaamt en in harmonie is met de omgeving. Ik weet dat de minister van IenW daarmee bezig is. Ik weet dat dit kabinet door de uitspraken van rechters op rechters, ook als het gaat om luchtvaart, nu serieus bezig is om de verwaarlozing — ik zeg het maar zo — van het beleid van de afgelopen decennia in te halen. Dat gaat niet van de ene op de andere dag, maar dat is wel waarvoor we aan de lat staan.  
  
Tot slot. Misschien moet ik mevrouw Hertzberger even te hulp schieten. Zij werd net door mevrouw Bromet bevraagd over wat in het hoofdlijnenakkoord staat op het gebied van keuzes maken voor luchtvaart. Namens mevrouw Hertzberger zou ik mevrouw Bromet erop willen wijzen dat dit kabinet bereid is om 248 miljoen te heffen als belasting op langeafstandsvluchten. We zijn er dus mee aan de slag hoor, mevrouw Hertzberger; geen zorgen!

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Ik ken de heer Van Campen gelukkig langer dan vandaag en hij moet beter kunnen dan dit. Het is toch wel een beetje een jij-bak door mensen die vandaag kritisch zijn op de hele Schiphol-episode, weg te zetten in de trant van: die zijn eigenlijk tegen vliegen en dus tegen Schiphol. Maar dat is hier niet de essentie. De essentie is rechtvaardigheid. Natuurlijk weten we dat Schiphol het stikstofemissiemekka van Nederland is. Blijkens de 200 pagina's aan Woo-stukken is Schiphol geen strobreed in de weg gelegd. Denk aan hele brisante mailtjes, bijvoorbeeld vanuit Financiën, over hoe met de staatsdeelneming zou moeten worden omgegaan. Maar daar gaat het nu niet om. Het gaat om rechtvaardigheid. Blijkbaar kan in dit land een kapitaalkrachtige onderneming, al of niet deels in staatshanden, z'n slag slaan op de stikstofmarkt en daarbij individuele kleinere bedrijven opkopen en daarmee z'n eigen toekomst veiligstellen. Dan gaat het er helemaal niet om hoe je tegen die toko iets ten zuidwesten van Amsterdam aankijkt. Dat is niet de essentie van het debat. De essentie is rechtvaardigheid. Zoals mevrouw Beckerman ook al zei: het ene dier lijkt iets meer gelijk dan het andere dier, zoals in de bekende parabel.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Als de discussie in dit debat op de zuiverheid wordt gevoerd waarmee de heer Grinwis deze interruptie plaatst, dan verheug ik mij op het vervolg hiervan. Ik zou bijna willen zeggen dat een aantal anderen daar een voorbeeld aan zou kunnen nemen. Ik ben het gewoon met de heer Grinwis eens. Het is belangrijk dat we grip krijgen op de uitgifte van de ruimte die er is. Niet voor niets hebben we met elkaar afgesproken dat als er ruimte ontstaat in het stikstofregistratiesysteem, die met voorrang moet gaan naar PAS-melders. Maar de heer Grinwis weet ook dat het niet zo eenvoudig is als we het hier kunnen zeggen. Vergeef me de techniek, maar het gaat om de juiste omvang van het aantal mollen die neerslaan op de juiste hexagonen met door stikstof belaste kwetsbare beschermde natuur. Dat moet matchen. Ik zal een voorstel doen — dat zal de heer Grinwis in het vervolg van mijn betoog horen — waarin ik aankondig dat als er sprake is van extern salderen in de toekomst, onder welke voorwaarden dan ook, er expliciet met een PAS-melderstoets gekeken moet worden of van de gelegenheid gebruikgemaakt kan worden om extra ruimte te verwerven en te kijken of we PAS-melders kunnen legaliseren. Die mogen we niet vergeten bij deze strijd die we voeren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Schiphol kwam erachter: "Oei, we zijn een aantal decennia te gemakzuchtig met onze natuurvergunning omgegaan. Als dat allemaal niet goed komt, dan moeten we in het uiterste geval misschien wel het aantal vluchten halveren. Dus weet je wat? We gaan als de gesmeerde bliksem op zoek naar boerderijen om alsnog stikstofruimte te verwerven om onze vergunning veilig te stellen." Is het dan niet wrang dat dat Schiphol zo snel lukt en dat terwijl wij al vijf jaar praten, druk bezig zijn en ach en wee roepen over die PAS-melders die van de ene op de andere dag in mei 2019 illegaal zijn verklaard, het ons maar niet lukt om voldoende stikstofruimte te verwerven? Moeten we dan Schiphol bellen: hé, willen jullie misschien ook wat stikstofruimte gaan verwerven voor al die PAS-melders, want jullie kunnen dat beter dan wij?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Over dat laatste: ik vind het helemaal niet raar dat als een kapitaalkrachtig bedrijf bezig is met het verwerven van een geldige natuurvergunning, je ook kijkt naar de kwetsbaren en de maatschappelijke verantwoordelijkheid hebt, vindt mijn fractie, voor de legalisering van de PAS-melders. Maar we moeten nou ook niet doen alsof in de afgelopen vijf jaar de enige vergunningverlening op grond van extern salderen alleen heeft plaatsgevonden in de richting van Schiphol. De heer Grinwis en ik weten ook dat het kabinet afgelopen vrijdag een onderzoek, mede op zijn verzoek, naar het parlement heeft gestuurd. Daarin kunnen we gewoon lezen dat in de afgelopen vijf jaar het overgrote deel van de vergunningverlening die heeft plaatsgevonden op basis van extern salderen, plaatsvindt tussen agrarische partijen. Ook daar vindt dus externe saldering plaats. We zullen gewoon moeten kijken hoe we die schaarse ruimte met elkaar verdelen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Eigenlijk een hele simpele vraag om mee te beginnen. De heer Van Campen zei net: het PAS-arrest is het resultaat van een falende overheid. Ik geloof dat ik hem dan juist geciteerd heb.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Correct.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Vindt de heer Van Campen dat de overheid nog steeds faalt?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Als mensen falen we allemaal iedere dag. Als de Raad van State in 2024 zegt dat we de Vogel- en Habitatrichtlijn op een andere wijze moeten interpreteren als het gaat om additionaliteit, dan is dat een falen van de oorspronkelijke spelregels die we hebben. Het klinkt misschien gek, maar daarom vind ik het ook zo gezond dat je in deze complexiteit van vergunningverlening, van salderen, in de wirwar die we hebben gecreëerd rondom het stikstofvraagstuk, het oordeel af en toe eens voorlegt aan een rechter. Ik mag het van mevrouw Vedder niet zeggen, maar dat hadden bijvoorbeeld de provincies ook veel meer en vaker kunnen doen. Ga nou eens met zo'n PAS-melder om de tafel en ga eens kijken of je een casus of een zaak kan voorleggen aan de rechter om te kijken of er misschien andere manieren zijn waarop je ondernemers kan helpen. Dat is ook een verantwoordelijkheid die de overheid heeft in een rechtsstaat.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Dus de heer Van Campen zegt dat de overheid nog steeds faalt. Het is bijna filosofisch. We falen allemaal; dat klopt. Dat klopt helemaal. Over dit falen wil de heer Van Campen in dit debat eigenlijk met heel veel jij-bakken en soms met héle grote verwijten zeggen dat dit de rechtsstaat is. Mijn vraag aan de heer Van Campen zou dan eigenlijk zijn: moet dit de rechtsstaat zijn? Ik vind het namelijk heel erg wrang dat we als Kamer uitspreken dat de natuur en de PAS-melders prioriteit moeten krijgen, maar dat, als Schiphol vervolgens wint, wij zeggen: ach ja, het is wel prima als het kapitaal, kapitaalkrachtige partijen, kleine of grotere boeren op kunnen kopen. Zou juist dat niet een halt moeten worden toegeroepen?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dit debat gaat over de spelregels voor extern salderen. Nou goed, laat ik het de minister vragen, maar ik denk dat ik het antwoord al weet, want ik heb het in de stukken gelezen. Die spelregels zijn in de afgelopen jaren namelijk voor alle partijen hetzelfde geweest. De interpretatie van de uitspraak van de Raad van State uit 2019 is dat alleen de overheid bij extern salderen zich heeft te verhouden tot de additionaliteitsvereisten en dat dat niet een-op-een geldt voor private partijen. Dan geldt dat voor luchthaven-agrariër en voor agrariër-agrariër. Dat zijn de spelregels die het bevoegd gezag de afgelopen jaren heeft gehanteerd. Daar heeft de Raad van State zich nu recent, in 2024, een ander oordeel over gevormd. Daar moeten we scherp het debat over voeren met de minister. De vragen van collega's Flach en Bromet over waarom we dat niet eerder hebben zien aankomen en waarom het tot 2024 heeft moeten duren voordat het bevoegd gezag dat is gaan inzien, vind ik legitieme vragen. Dat hoort hier in dit parlement plaats te vinden. Maar waar ik afstand van neem en waar ik moeite mee heb, is de suggestie dat er een soort geheime willekeur heeft plaatsgevonden en dat Goliath is bevoordeeld ten opzichte van David.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Dit kan toch niet waar zijn! Meneer Van Campen zegt nu dat de spelregels precies hetzelfde waren, precies hetzelfde! We vergeleken het net al in onze eigen bijdrage met een soort loterij: de bank wint altijd. Als je kapitaal hebt, als je de tijd hebt, als je met dat kapitaal boeren kunt opkopen en als je met dat kapitaal juristen kunt opkopen, dan heb je een voorsprong. De vraag vanuit mijn partij aan de heer Van Campen is: wil je dat systeem zo in stand houden, waarbij je dus dat kapitaal die voorsprong geeft? Of zeg je: wacht eens even; die uitkomst is zo ongelijk, zo onmenselijk; we gaan dat veranderen?

De **voorzitter**:  
Kort antwoord.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik zal niet de grote woorden eraan verbinden die mevrouw Beckerman hier opwerpt, maar ik deel dat grote en kapitaalkrachtige partijen een verantwoordelijkheid hebben om te helpen bij de vergunningverlening aan PAS-melders. Daar zal ik ook een voorstel voor doen in tweede termijn.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
De Raad van State heeft onlangs, in februari, nog over het eigen arrest uit 2019 gezegd dat daar geen aanknopingspunten in zitten die de minister de hint zouden geven dat de additionaliteitsvereisten alleen maar zouden gelden voor de overheid. Dat was gewoon een recente uitspraak. Als je kijkt naar wat we nu uit de Woo-stukken weten, namelijk dat er gezegd is om met zo veel mogelijk welwillendheid naar de invulling van die vergunningen voor Schiphol te kijken, dan moet de heer Van Campen toch erkennen dat hier bewust is geredeneerd richting de economische belangen van Schiphol, ten koste van de natuur, ten koste van de gezondheid van mensen en ten koste van de boeren?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dat ben ik niet met het lid Kostić eens. Ik heb dit debat nu al een halfuur gevoerd: het kabinet heeft zich als bevoegd gezag gehouden aan de uitspraken van de Raad van State uit 2019. Ja, er vindt discussie plaats over de juridische interpretatie daarvan. Gelukkig maar, zou ik willen zeggen, maar uiteindelijk heeft het kabinet daar als bevoegd gezag een afweging in gemaakt en heeft het zich nu te verhouden tot de recente uitspraak van '24.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
De heer Van Campen kan het niet met mij eens zijn, maar hij komt niet met inhoudelijke argumenten. Ik heb net verteld dat juist de Raad van State hem tegenspreekt. Er zijn geen aanknopingspunten in onze wet- en regelgeving, in het arrest, om te denken wat de minister heeft gedacht. Maar goed, ik vind het interessant om te horen dat het blijkbaar normaal is om als overheid te zeggen: laten we welwillend en creatief kijken naar die vergunningen voor Schiphol. Wat zou de heer Van Campen ervan vinden als ik straks een motie indien en zeg: laten we voortaan ook allemaal — met "allemaal" bedoel ik vooral de regering — welwillend en creatief kijken naar hoe we de gezondheid van mensen en het dierenwelzijn beter kunnen beschermen tegen grote bedrijven, tegen het economisch kapitaal? Als ik die motie indien, gaat u die dan steunen?

De heer **Van Campen** (VVD):  
U krijgt het saaie antwoord dat ik eerst de tekst zou moeten lezen. Maar in principe is mijn grondhouding positief als het gaat over het belang van het beschermen van mensen, de gezondheid van mensen, en dieren. Dat vind ik een groot en belangrijk goed. Dat is ook precies waarvoor milieuwetgeving is bedoeld. Het is ook precies de reden waarom we ervoor moeten zorgen dat Schiphol straks een in recht staande vergunning heeft en waarom het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid heeft om Schiphol daaraan te houden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Ik ben blij dat de heer Van Campen zegt dat hij altijd voor dierenwelzijn en voor natuur en milieu staat, maar dat laten zijn daden helaas niet zien; dat zien we aan het jarenlange beleid van de VVD. We zien dat hier nu ook, aangezien hij geen keuzes kan maken. Hij verwijst nu weer naar de rechter voor het maken van keuzes, terwijl zijn kabinet gewoon de keuze voor economische belangen maakt. Dat is dus de werkelijkheid. Als we het hebben over keuzes maken, dan hebben de juristen van het kabinet heel duidelijk gezegd dat er twee keuzes zijn als het gaat om Schiphol. Eén: je neemt hele radicale maatregelen. Dat betekent alle boeren in de wijde omgeving opkopen én 80 kilometer per uur gaan rijden én andere grote vervuilers aanpakken. Dat is dus optie 1. Optie 2 is krimp van Schiphol met minstens 20%. Als de heer Van Campen dus zegt "ik neem alle wet- en regelgeving, waarop we zwaar achterlopen, serieus; ik neem de gezondheid van mens en dier serieus, en ik ken de adviezen en wat er moet gebeuren", welke optie kiest heer Van Campen dan hierin?

De heer **Van Campen** (VVD):  
Nu verwart het lid Kostic een beleidsoplossing van de ambtelijke organisatie met het toepassen van het vonnis van de Raad van State uit 2019 en 2024. Dat lijkt me niet nodig. Laten we horen — die vraag heb ik namelijk zelf ook gesteld — hoe het kabinet met zijn verantwoordelijkheid als bevoegd gezag bij de vergunningverlening voor Schiphol zich verhoudt tot het recente vonnis van 2024.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Dit taalgebruik alleen al: "beleidskeuzes versus juridische adviezen" en "laten we even gaan kijken." We hebben jarenlang gekeken. De heer Van Campen heeft jarenlang gekeken. Dat is het probleem. Er is geen actie ondernomen. Ik heb de twee opties genoemd die er volgens het advies van experts zijn en ik vraag de heer Van Campen: welke acties gaat hij ondernemen?  
  
Is dit mijn laatste interruptie, voorzitter? Ik heb er nog eentje?

De **voorzitter**:  
Nee, u heeft er nog twee.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Dit is geen Eén tegen 100. Ik ga niet kiezen uit de multiplechoicepolitiek van de Partij voor de Dieren, dus ik ga daar geen antwoord op geven.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Voorzitter, ik heb dus nog één interruptie? Ja.  
  
Het is heel duidelijk. De VVD durft geen keuze te maken, na al die jaren en alle adviezen die voorliggen. Ik weet het antwoord op de vraag wat de keuze van de VVD is. Dat is namelijk nog steeds en-en-en-en-en. De VVD verkoopt mensen nog steeds sprookjes over dat we gewoon zo door kunnen blijven gaan. We zien het in het hoofdlijnenakkoord. Daarin staat gewoon: we gaan lekker weer 130 kilometer per uur rijden. Ja, "daar waar het kan". Dat is wel het uitgangspunt middenin een natuur- en klimaatcrisis. Hallo? Hoe nemen we de gezondheid en natuur serieus? Er wordt helemaal niks gedaan aan de veestapel die gewoon moet krimpen om ruimte te creëren voor andere activiteiten. Ik weet dus eigenlijk genoeg. Aan deze VVD hebben de natuur, de gezondheid, dieren, en gewone burgers en boeren helemaal niets.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Volgens mij heeft het lid Kostić in de VVD de afgelopen drie jaar een partij gezien die bereid is om ook moeilijke keuzes te maken in wat nodig is om ervoor te zorgen dat we een landbouw hebben die schoon, duurzaam en klaar voor de toekomst is. Wij hebben recent in het mestdebat met minister Adema, en zelfs ook vanochtend in een paar debatten hiervoor, ertoe opgeroepen om tegen de minister te zeggen: welke stappen zijn nodig om te komen tot de afspraken die we hebben gemaakt over schoon water, schoon oppervlaktewater en schoon grondwater? Ik denk dus dat ik het lid Kostić met de daden van de VVD in de afgelopen jaren gerust kan stellen.

De **voorzitter**:  
Ik denk dat u de rest van uw tekst al heeft gebruikt in uw antwoorden.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik denk het ook. Ja, ik ben al een heel eind. Voorzitter. Ik heb toch nog twee zaken. Daarmee kan ik het lid Kostić aan het einde misschien toch positief tegemoetkomen. Ik had het al over de aanloop naar mijn tweede termijn. Ik kom met een motie om bij extern salderen een PAS-meldersnorm in te voeren die afroming vereist van een vast percentage stikstofruimte voor de legalisering van PAS-melders en — dat is twee — om wanneer na vergunningverlening nog ruimte over is, onbenutte ruimte ook beschikbaar te kunnen stellen voor PAS-melders. Ik denk dat ik daarmee straks een groot gedeelte van de collega's kan bedienen, als ik de interrupties zo heb beluisterd.  
  
Tot slot, voorzitter. Ik sprak er al over: sinds de PAS-uitspraak van 2019 zijn we in een mallemolen van techniek, modellen en onuitlegbare juridische constructies terechtgekomen. Dat komt omdat de overheid de natuurwetgeving al twintig jaar onvoldoende serieus heeft genomen en heeft veronachtzaamd. Als we de PAS-melders echt willen helpen — nu komen we op de keuzes — als we Nederland van het slot willen krijgen en als we niet langer willen verzanden in deze technische discussies, dan zullen we structureel moeten zorgen voor een daling van de stikstofuitstoot en voor een duurzaam herstel van kwetsbare natuur. We zien uit naar de plannen van de volgende bewindspersonen om hier op een slagvaardige en aantoonbare wijze mee aan de slag te gaan.  
  
Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:  
Heel goed. Ik schors even voor een paar minuten om een exploderende minister te voorkomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:  
We gaan luisteren naar de volgende spreker. Dat is mevrouw Vedder van de fractie van het CDA. Het woord is aan haar. We hebben nog zes sprekers te gaan. Bijna iedereen is door zijn interrupties heen. Na deze eerste termijn van de Kamer schors ik voor de lunch.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Mijn collega's zijn ook allemaal weg! Dus dat wordt lekker rustig.  
  
Voorzitter. Als een provincie aan de andere kant van het land boerderijen opkoopt voor de legalisatie van een industrieterrein terwijl er naast die boerderijen PAS-melders vertwijfeld achterblijven, dan is dat misschien wel rechtmatig, maar is het ook rechtvaardig? Aan PAS-melders die buiten hun schuld om in één klap illegaal zijn geworden, wordt beloofd dat het opgelost wordt, terwijl ze vervolgens alleen geconfronteerd worden met een oplossing in de vorm van uitkopen of het afschrijven van hun investering. Dat is misschien wel rechtmatig, maar is het ook rechtvaardig? De luchthaven Rotterdam-Den Haag mag op 2019 terugvallen voor de referentie van bestaand gebruik, maar voor de PAS-melders zien de spelregels er heel anders uit. Dat is misschien wel rechtmatig, maar is het ook rechtvaardig? Ik vind van niet.  
  
In de kern gaat dit debat van vandaag niet over stikstof of Schiphol, maar over het feit dat we steeds vaker moeten constateren dat datgene wat misschien rechtmatig is, niet langer rechtvaardig is, dat we van de samenleving een technocratie hebben gemaakt, waarin het recht van de sterksten of van degenen met de diepste zakken meestal wint. Dit debat gaat over wat dat doet met het vertrouwen van inwoners in hun overheid. Want als de minister voor Natuur en Stikstof in een debat uithaalt naar de Kamer en zegt dat economische activiteiten het steeds winnen van natuur, maar we dezelfde minister vervolgens bereid zien om de randen op te zoeken voor Schiphol, dan doet dat iets met het vertrouwen. Vindt de minister dat zelf niet ook een beetje inconsequent? Het kan allemaal wel rechtmatig zijn geweest, en dat wil ik ook best wel geloven, maar is het ook rechtvaardig?  
  
Voorzitter. Het doet wat met me dat de provincie Utrecht na anderhalf jaar dapper verzet toch moet buigen voor de diepe zakken van Schiphol omdat ze anders voor de rechter wordt gesleept. Alsof die provincie al niet genoeg klem zit, om én de natuur te verbeteren én hun boeren toekomstperspectief te bieden. Hop, weg stikstofruimte, alweer! Dat verhoudt zich toch niet tot de breed aangenomen motie uit 2022 van BBB, SGP en CDA om de stikstofjacht op boeren voor snelwegen en luchtvaart een halt toe te roepen? Nota bene deze maand nog is er een motie van GroenLinks-PvdA en CDA aangenomen met daarin hetzelfde verzoek. Hoe gaat de minister uitvoering geven aan die moties?  
  
Voorzitter. Voor het CDA is en blijft het belangrijk dat alle sectoren bijdragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek en dat dezelfde regels voor hen gelden. Het is niet rechtvaardig dat partijen die in staat zijn om zichzelf uit te kopen, de particuliere route kunnen bewandelen en geen rekening hoeven te houden met additionaliteit. Daar staat tegenover dat boeren die door toedoen van de overheid nota bene in de shit zitten, te horen krijgen: additionaliteit, tja, de bronmaatregelen leveren te weinig op. Dus ik ben blij om te lezen dat de minister nu expliciet aangeeft dat Schiphol en PAS-melders aan dezelfde voorwaarden moeten gaan voldoen, maar ik hoop echt dat het niet bij woorden blijft. Want het risico dat bij het verdelen van stikstofrechten het recht van de diepste zakken blijft gelden, blijft onverminderd groot. Daar zijn wij bij het CDA echt heel erg bezorgd over. Ja, PAS-melders krijgen prioriteit in het stikstofregistratiesysteem, maar we hebben ook gezien dat Schiphol ondertussen vrolijk doorgaat met het opkopen van stikstofruimte voor onder andere Rotterdam The Hague Airport. En: ja, dat is misschien rechtmatig; dat snap ik. Maar wat het CDA betreft is het niet rechtvaardig. En dus is er wat het CDA betreft dringend meer regie nodig vanuit de overheid op extern salderen. Graag een reactie van de minister.  
  
Voorzitter. Ik sluit af met enkele vragen. Wat betekent het feit dat bij de natuurvergunning van Schiphol alsnog de additionaliteitstoets moet worden toegepast? Wat als blijkt dat die niet voldoet? Wat zijn de gevolgen voor bestaande projecten, die nu ook bij extern salderen tussen private partijen moeten worden getoetst op additionaliteit?  
  
De laatste vraag. De stikstofruimte die Schiphol aankocht voor Rotterdam The Hague, is waarschijnlijk niet nodig voor een natuurvergunning. Kan deze ruimte worden ingezet voor het legaliseren van PAS-melders? Hoeveel PAS-melders zouden daarmee dan kunnen worden geholpen?  
  
Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Dan het lid Kostic, Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Voorzitter. Onlangs bleek dat de natuur door onder andere de stikstofcrisis er nog slechter voor staat dan we dachten. Van boeren en burgers wordt verwacht dat ze bijdragen aan oplossingen maar ondertussen trekken deze ministers alles uit de kast om de luchtvaartsector te ontzien. Schiphol is een van de grootste stikstofvervuilers van Nederland. Toch mocht Schiphol jarenlang zonder natuurvergunning groeien. De gemiddelde stamkroeg had waarschijnlijk meer vergunningen dan Schiphol.  
  
Inmiddels is er een natuurvergunning afgegeven, maar deze is juridisch zeer wankel. De additionaliteitsvereiste, die bepaalt dat stikstofrechten van gestopte bedrijven alleen gebruikt kunnen worden voor een nieuwe vergunning als die ruimte niet nodig is om de kwetsbare natuur te herstellen, is bij Schiphol niet toegepast, omdat het volgens de minister niet duidelijk was dat dit nodig was bij de bedrijven. Maar de regelgeving, zo gaf ook de rechter onlangs aan, geeft geen enkel aanknopingspunt voor deze uitleg. Er wordt gedaan alsof de minister pas in februari doorhad dat de additionaliteitsvereiste ook voor bedrijven geldt. Maar ze is al vanaf 2021 gewaarschuwd door haar ambtenaren. Dus geef gewoon toe dat er als zo vaak bewust ten gunste van de economische belangen van Schiphol is geredeneerd! Waarom is er bewust voor gekozen om een natuurvergunning af te geven, terwijl er ten minste signalen waren dat er juridische risico's aan kleefden? De minister ontkent dit te hebben gedaan om tijd voor Schiphol te winnen, maar of deze vertragingstactiek bewust is toegepast of niet, doet er niet toe.  
  
De trend is dat de regering heel snel is in het helpen van grote vervuilers. Voor dit soort bedrijven moet er met zo veel mogelijk welwillendheid en creativiteit worden gekeken naar oplossingen en de vormgeving van vergunningen. Waarom geldt dit uitgangspunt nooit voor de gezondheid van mensen, dieren en natuur? Waarom blijft de regering de randjes van de wet opzoeken voor Schiphol in plaats van burgers en natuur te beschermen? En waar is de minister Van der Wal die zei dat de overheid keihard tegen de muur is gelopen met betrekking tot het stikstofbeleid en dat de tijd van geitenpaadjes voorbij is? De Partij voor de Dieren wil precies weten wiens rampzalig idee het was om de natuurvergunning af te geven, ondanks de juridische risico's. Minister Van der Wal las de Kamer onlangs terecht de les: de politiek heeft jarenlang elke keer gekozen voor economische belangen boven natuur. Heeft de minister er dan zelf in het kabinet niet voor gepleit om het een keer anders te doen, om voor deze ene keer — deze ene keer! — te kiezen voor de natuur boven Schiphol? Als de regering het stikstofbeleid niet fors aanscherpt, is een deel van de Nederlandse natuur reddeloos verloren, zo stelt het RIVM. De minister erkende dat meteen, maar erkent de minister dan ook dat de luchtvaart echt zal moeten krimpen?  
  
Voorzitter. Het aantal vliegbewegingen moet omlaag en kan omlaag, als we maar de mythe loslaten dat de hubfunctie van Schiphol cruciaal is voor Nederland. Een krimp kan gerealiseerd worden door de economisch en maatschappelijk minst belangrijke vluchten te schrappen, namelijk de vluchten die vol zitten met overstappers. Zo'n vlucht levert ons namelijk helemaal niets op, maar kost ons wel veel. De minister geeft aan dat voor de natuurvergunning van Schiphol alsnog de additionaliteitstoets zou moeten worden toegepast. Dan zijn wij benieuwd hoe de minister dit precies gaat doen en welke gevolgen dit heeft voor de natuurvergunning van Schiphol. Wordt die ingetrokken, zodat er een vergunning kan worden afgegeven waarbij wel de juiste weg wordt bewandeld?  
  
Voorzitter. De Partij voor de Dieren volgt gewoon de wetenschap. Dan kan je maar één conclusie trekken. Zolang de natuur in een slechte staat blijft, hebben we niet de luxe om boeren uit te kopen voor de luchtvaart. Het moet en-en zijn. De Partij voor de Dieren roept alle partijen hier op om eindelijk verantwoordelijkheid te nemen. Kies voor krimp van de luchtvaart en de vee-industrie, in het belang van het welzijn van ons allemaal, maar ook de portemonnee van de burger. Want voor de stijgende kosten van te weinig doen draait de belastingbetaler op.  
  
Dank u wel.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. De heer Grinwis, ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Voorzitter. Begin maart klonk in deze zaal nog de welhaast emotionele observatie van de minister dat we als Kamer, als puntje bij paaltje kwam, economische belangen steeds weer lieten voorgaan op natuurbehoud. Collega Flach opende het debat er al mee. Minister Van der Wal ging ons een spiegel voorhouden, zei ze. Het is een beetje een plaagstootje, maar was dat soms de enige spiegel die op het ministerie van Landbouw en Natuur voorhanden was, en heeft ze die hier in de plenaire zaal laten staan? Hoe is anders te verklaren dat deze minister Schiphol van een vergunning voorzag?  
  
Voorzitter. In de voorbereiding op dit debat stuitte ik op mijn eerste reactie op het NRC-artikel van een paar maanden geleden over het kunst-en-vliegwerk inzake Schiphol. Die luidde: "Om zo veel redenen boosmakend. All animals are equal, but Schiphol is more equal than others. Boerenbedrijven worden opgeofferd voor vliegvakanties. De natuur blijft verweesd achter. NH3, groene stikstof, wordt ingeruild voor NOx, grijze stikstof. Fosfaatrechten worden niet doorgehaald. Tijdrekken als cynische strategie." Graag krijg ik op elk punt een reactie van dit kabinet. Ik snap ook wel dat je die grote toko onder de rook van Amsterdam niet kunt en wilt sluiten, maar daarmee is niet alles gezegd. Dit is namelijk opnieuw een debat dat in de kern gaat over rechtvaardigheid, of beter, het gebrek daaraan. Want deze Schipholepisode is punt voor punt onrechtvaardig.  
  
Voorzitter. Ik heb me enorm geërgerd aan het welles-nietes inzake de additionaliteitseis, want daar gaat het in wezen niet om in deze Schipholvergunningssoap. Het gaat erom dat de overheid, zowel in haar rol als marktmeester als in haar rol als bevoegd gezag, goedkeurend zit te knikken als weer eens het recht van de sterkste geldt. Hoeveel moties moet ik, moet deze Kamer, nog indienen over rechtvaardigheid, evenredigheid, het aan banden leggen van stikstofhandel door regie te nemen via de stikstofbanken en het zich niet meer blindstaren op modelmatige depositie in plaats van evenredige reductie van emissies? Hoeveel? Ik ben zo ongelofelijk cynisch geworden over het stikstofbeleid. En ja, ik besef dat zolang de natuur in dit land verslechtert in plaats van verbetert, extern salderen bijna de enige mogelijkheid is om nog iets voor elkaar te krijgen in dit land, of het nou gaat om woningbouw, infrastructuur, elektriciteit, mobiliteit of het legaliseren van PAS-melders. Maar waarom niet alle stikstofruimte eerlijk verdelen via de stikstofbank? Zeker nu de additionaliteitseis onomwonden voor alles en iedereen geldt, is het toch logisch om de stikstofhandel aan banden te leggen en schaarste niet te verdelen via de macht van het geld, maar via de kracht van publiek beheerde stikstofbanken? Laat de legalisatie van Schiphol geen resultante zijn van een strooptocht over het platteland van dat machtige staatsbedrijf op zoek naar individuele boeren die hun bedrijf wel willen verkopen aan de hoogste bieder, maar een democratisch gelegitimeerde beslissing. Waarom doen we het nog steeds zo, inmiddels vijf jaar na de beruchte PAS-uitspraak van de Raad van State? Kan de minister dat toelichten? Waarom doen we niet alles gebiedsgericht via publieke stikstofbanken met een duidelijke prioritering? Is dat echt niet mogelijk? Graag een grondige reactie.  
  
Voorzitter. Ik heb op zich waardering voor hoe de minister de diverse moties heeft uitgewerkt, hoor. Maar uiteindelijk constateer ik dat er nog steeds geen beleid ligt dat in lijn is met de geest van die moties. Collega Boswijk en ik begonnen met een motie met als strekking dat elke sector evenredig emissies moest reduceren. Dat heeft het kabinet losgelaten, met diverse percentages voor verschillende sectoren tot gevolg. Dat lijkt met de nieuwste inzichten over stikstofbelasting toch niet zo slim geweest. Is dat zo?  
  
Vervolgens de niet-meer-uitruilenmotie, inzake groene en grijze stikstof. Die was bedoeld om uitruil tussen sectoren op basis van het recht van de sterkste te voorkomen. Over dat laatste is me uit het onderzoek en de brief van de minister nog niet duidelijk of dat nu wel of niet kan. Ik bedoel dus op sectorniveau. Uiteindelijk schuilt achter die vraag opnieuw de oproep om de stikstofhandel aan banden te leggen en de regie te pakken door transacties nog enkel via stikstofbanken en het SSRS te laten lopen. Stikstofruimte is immers nooit bedoeld als een verhandelbaar recht. Graag een reactie.

De **voorzitter**:  
Dank.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Oké, ik moet dus gaan stoppen. Dan wil ik heel graag nog een reactie van het kabinet, als dit niet kan, op de vraag hoe het zit met de losse verkoop van dier- en fosfaatrechten. Waarom heeft Schiphol dat niet eigener beweging gedaan? Kan er niet nog beter gebiedsgericht gewerkt worden?  
  
Mijn laatste vraag gaat over de 3.000 voet in de AERIUS Calculator. Kunnen we dat echt niet schrappen?

De **voorzitter**:  
Dank u wel. We hebben nog drie sprekers van de zijde van de Kamer te gaan. Ik geef graag als eerste het woord aan mevrouw Koekkoek van de fractie van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):  
Dank, voorzitter. Onder het debat van vandaag ligt een dilemma: de rechtszekerheid van bedrijven tegenover het belang van de natuur en burgers. Het is geen geheim — collega's weten het ook — dat Volt van mening is dat de toekomst van Schiphol ligt in minder vluchten en dat we in plaats daarvan alles op alles moeten zetten om meer internationale treinen te laten rijden. Maar de weging van belangen is een zaak van algemeen belang en die heeft hier niet volledig plaatsgevonden. Als het gaat om vergunningverlening heeft het bevoegd gezag namelijk altijd de ruimte om de rechtszekerheid van een bedrijf te wegen ten opzichte van die van de natuur en burgers. Zowel de wet als uitspraken van de rechter, waaronder die van de Raad van State, geeft die ruimte. Dat is dan ook het kwalijke aan de situatie waarin we nu zitten en waarover we vandaag debat voeren. De ruimte om alle belangen gelijk te wegen en als overheid de katalysator te zijn voor ongelijkheid van macht tussen partijen, is namelijk bewust niet benut. De belangen van Schiphol zijn immers belangrijker gevonden dan die van de natuur, het klimaat en de omwonenden.  
  
Voorzitter. Ik heb een aantal vragen. Na het lezen van de verschillende antwoorden op Kamervragen is voor mij niet duidelijk geworden of voor de vergunningverlening aan Schiphol stikstofrechten zijn afgeroomd. We lezen namelijk naar aanleiding van Woo-verzoeken in kranten dat Schiphol een honderdprocentbenutting heeft gekregen. Klopt dit, wil ik vragen.  
  
Daar komt bij dat niet-private ondernemingen normaal een afroming van 30% hebben. Schiphol is voor meer dan 80% in handen van de overheid. Zou het, in de geest van de wet en in het licht van de grote noodzaak tot natuurherstel, dan niet beter zijn om hier af te romen? Daarop graag een reactie.  
  
Voorzitter. Daarnaast zijn er ontwikkelingen in het recht; daar hebben we andere collega's ook over gehoord. Uit recente uitspraken van de rechter blijkt dat stikstofruimte die vrijkomt bij de uitkoop van boeren, alleen mag worden ingezet voor andere doelen als die niet nodig is voor het herstel van natuurgebieden. Is de minister het met Volt eens dat deze ruimte, zeker in het geval van kwetsbare natuurgebieden rondom Schiphol, naar natuurherstel had moeten gaan en dat de ruimte om die afweging te maken in de uitspraak van de Raad van State uit 2019 ook werd gelaten?  
  
Voorzitter. Dan de additionaliteitstoets. De Raad van State heeft in februari dit jaar geoordeeld dat extern salderen tussen private partijen eveneens getoetst moet worden op additionaliteit. Dat maakt de huidige vergunning juridisch zeer wankel als deze vergunning zou worden aangevochten bij de rechter. Er is geen afroming geweest en geen additionaliteitstoets omdat Schiphol een private partij zou zijn. Maar kijk wie de aandeelhouders zijn. Dan zie ik dat de gemeente Amsterdam 20% van de aandelen heeft, het Rijk 69% en de gemeente Rotterdam 2%. Ik zou graag de reflectie van de minister willen horen op de vraag waar de grens ligt van wanneer iets een private partij is. Als je hoort wie de aandeelhouders zijn, dan is dat voor het merendeel de overheid, terwijl Schiphol de voordelen van een private partij geniet in dit juridische proces. Is het niet meer in de geest van de wet dat de burger en de natuur beschermd worden tegen een grote partij die overduidelijk grotendeels publiek is? De uitzondering is specifiek bedoeld om burgers onderling ruimte te geven en om grote maatschappelijke doelen zoals de energietransitie ruimte te geven. De bescherming van Schiphol kan niet op dezelfde manier gezien worden als een belangrijk maatschappelijk doel.  
  
Voorzitter, tot slot. Nog maar zeven PAS-melders zijn gelegaliseerd, omdat het additionaliteitsvereiste wel bij hen werd toegepast. Maar het gaat daar juist om burgers die we als overheid horen te beschermen. Daar moeten we volgens dit kabinet ook prioriteit aan geven. Daar ligt de grote uitdaging voor de toekomst, waarin het noodzaak is om niet alleen naar de letter van de wet, maar ook naar de geest van de wet en de geest van de jurisprudentie te handelen, juist omdat we als Kamer en kabinet garant moeten staan voor die volledige belangenafweging en daarin ook alle ruimte moeten gebruiken.  
  
Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Mevrouw Nijhof-Leeuw van de fractie van de Partij voor de Vrijheid.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Dank u, voorzitter. We hebben eraan getwijfeld of we aan dit laatste debat van deze ministers mee wilden doen. Want als we alle feiten op een rij zetten, constateren wij dat de Royal Schiphol Group niets te verwijten valt. Zij zijn, toen duidelijk werd dat ook zij een Nb-vergunning nodig hadden, op zoek gegaan naar de benodigde stikstofruimte voor Schiphol en Lelystad. Schiphol heeft boeren gevonden die bereid waren om stikstofruimte te verkopen. Daar kunnen wij wat van vinden, maar dit is op basis van vrijwilligheid gegaan, zonder inmenging van de overheid. Wat de PVV wel constateert, is dat er op het gebied van het extern salderen geen eenduidig beleid is. Dat zorgt voor onduidelijkheid bij ondernemers als zij middels extern salderen stikstofruimte willen kopen om een sluitende businesscase te hebben of simpelweg om de huidige bedrijfsvoering voort te kunnen zetten.  
  
In de debatten over de PAS-melders en legalisatie heeft de minister klip-en-klaar aangegeven dat vrijgekomen stikstof naar de natuur moet. Als aangetoond is dat deze verbetert, dan is pas de rest aan de beurt.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Collega Nijhof zei net: daar kun je wat van vinden. Dat ging over boeren die hun stikstofruimte verkopen aan Schiphol. Ik ben heel erg benieuwd wat mevrouw Nijhof daar dan precies van vindt.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Zoals ik net al aangaf, valt de Schiphol Group, als je de feiten op een rij zet, niets te verwijten. Ze hebben niet iets gedaan wat niet conform wetgeving is. Dus ja, daar hebben wij dan ook niets van te vinden.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Maar dan had collega Nijhof zonet niet moeten zeggen: daar kun je wat van vinden. Ik denk dan: een Kamerlid vindt nogal vaak dingen. De principiële vraag die daaronder ligt is wat de PVV vindt van het gegeven dat we een markt hebben gecreëerd waarin de uiterst schaarse stikstofruimte over wordt gelaten aan een speelveld waar de diepste zakken meestal winnen.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Ik erken en zie de spagaat waarover mevrouw Vedder het heeft. Die is veroorzaakt door beleid uit eerdere regeringsperioden. Wij hopen dat door een positieve draai in de regeringsperiode die nu komen gaat, een goede impuls te kunnen geven. Voor de PAS-melders komt onder andere een drempelwaarde, zoals te lezen is in het hoofdlijnenakkoord. Wij kijken uit naar de uitwerking van het hoofdlijnenakkoord waar het nieuwe kabinet straks mee gaat komen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
De PVV zei net dat de Schiphol Group niks te verwijten valt. Mijn vraag is of het kabinet iets te verwijten valt. De PVV heeft net als de SP de motie gesteund waarin we hebben uitgesproken dat Schiphol en anderen moesten stoppen met de jacht op stikstof en dat die ruimte zou moeten worden ingezet voor de natuur en PAS-melders. Vindt de PVV dat die motie goed is uitgevoerd?

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Ik weet niet of die motie afgehandeld is. Ik heb er geen zicht op of die al is uitgevoerd. Wij constateren wel dat wanneer ondernemers stikstof uitkopen — dat zie ik ook buiten Schiphol, in andere provincies — dat gewoon conform wetgeving gebeurt. Ik vind dat heel ingewikkeld. Ja, zoals al eerder gezegd is, kan een bedrijf met heel diepe zakken dat veel makkelijker doen dan een PAS-melder die op een paar meter van een natuurgebied zit. De PVV vindt ook dat wat betreft de PAS-melders die in die situatie zitten door het falen van overheidsbeleid, de overheid aan de lat staat om dat op te lossen. Daarvoor staan onder andere wat zaken in het hoofdlijnenakkoord. Als het kabinet het program uit gaat werken conform de kaders, zullen hier de komende jaren stappen in gemaakt worden.

De **voorzitter**:  
U continueert.

Mevrouw **Nijhof-Leeuw** (PVV):  
Voorzitter. Ik ga even verder zonder in herhaling te vallen. Wij zouden de minister, en over haar schouder de nieuwe minister, willen oproepen om hierin één lijn te trekken. Ik refereer even aan mijn laatste zin voor de interruptie over het verschil bij het extern salderen of in ieder geval het overheidshandelen daarin. Wij zien verschillen bij bedrijven zoals Royal Schiphol Group, met een groot maatschappelijk belang, maar bijvoorbeeld ook bij een boer die zijn stikstofrechten wil verkopen aan een ander lokaal bedrijf. Wij zien dat de provincies daar anders mee omgaan. Dat geldt in ieder geval voor de provincie Overijssel. Ondanks dat een ondernemer die de stikstof wil kopen 50% afroming voorstelt, wordt de vergunningaanvraag toch afgewezen. Dat vindt de PVV onbegrijpelijk. Eenduidigheid in het hanteren van dezelfde regelgeving binnen verschillende overheidslagen zou een vanzelfsprekendheid moeten zijn. Daarom lijkt het de PVV goed dat de minister samen met de provincies een eenduidige afspraak maakt en dat het extern salderen zo snel mogelijk in heel Nederland weer op gang komt. Ik zou daar graag een reactie van de minister op krijgen.  
  
Dank u wel.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Van Meijeren van de fractie van Forum voor Democratie.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Dank u wel, meneer de voorzitter. We bespreken vandaag het bericht van enkele maanden geleden in NRC waaruit blijkt dat de minister list en bedrog heeft toegepast om Schiphol te kunnen uitzonderen van de stikstofregels zodat de luchthaven niet zou hoeven te krimpen. Ergens begrijp ik de verontwaardiging van de andere partijen. Natuurlijk is het oneerlijk en onrechtstatelijk dat onze boeren worden gedwongen om hun hele levenswerk op te geven en dat ze steeds te horen krijgen dat helemaal niets kan vanwege EU-regels en een rechtelijke uitspraak, terwijl ondertussen voor Schiphol met het grootste gemak een geitenpaadje wordt gevonden en een oogje wordt dichtgeknepen.  
  
Tegelijkertijd is het ook niet verbazingwekkend als je begrijpt dat dat hele stikstofbeleid niet eens bedoeld is om de natuur te beschermen, maar, in de woorden van Ronald Plasterk, "dient als een smoesje voor een ander doel". De SDG-agenda 2030 van de Verenigde Naties, met de Sustainable Development Goals waar de regering zich aan gecommitteerd heeft, kan simpelweg niet worden uitgerold met het behoud van onze boeren. Conform die agenda moet er immers een wereldwijde voedseltransitie plaatsvinden, mogen we geen vlees meer eten en moet Nederland worden volgebouwd met megawindturbines en zonnepaneelvelden en moet Nederland onderdeel worden van één grote groene wereldstad van 30 miljoen inwoners. Ik heb al eerder gewezen op die concrete plannen voor Tristate City, maar ik dacht: laat ik het eens meenemen en aan u laten zien. Zoals u ziet, is er op deze kaart geen ruimte meer voor de boeren, maar mag Schiphol wel blijven bestaan. Dit plan is omarmd door het kabinet, net zoals er in de stikstofwetgeving al uitzonderingen zijn gemaakt voor woningbouw, de bouw van windturbines en infrastructuur. Terwijl als het echt om natuurbescherming zou gaan, het natuurlijk niet uit te leggen zou zijn dat de boeren verdreven worden om vervolgens de afgepakte landbouwgrond helemaal vol te bouwen. Maar als je ziet welke agenda hierachter schuilgaat, dan is het allemaal volstrekt logisch.   
  
Je zou kunnen zeggen dat het opofferen van onze agrarische sector voor een globalistische agenda een politieke keuze is waar je voor of tegen kunt zijn. Maar dan moet wel het eerlijke verhaal verteld worden, zodat Nederlanders goed geïnformeerd een keuze kunnen maken. Willen we verse voeding die we zelf geproduceerd hebben of willen we in elkaar geknutseld voedsel dat in een lab wordt gekweekt of uit een 3D-printer komt? Willen we ons vlakke landschap behouden, met landweggetjes en weilanden waar koeien in staan te grazen, of willen we een land dat bomvol staat met wolkenkrabbers en megawindturbines? Willen we een soeverein en democratisch land zijn waar de macht ligt bij het Nederlandse volk of willen we een bureaucratisch lichaam worden dat onder de heerschappij van een internationaal gremium valt? We weten allemaal waar Nederlanders voor zouden kiezen als hun het eerlijke verhaal verteld wordt. Precies daarom heeft het kabinet besloten om niet het eerlijke verhaal te vertellen, maar om Nederlanders voor te liegen dat het zó slecht zou gaan met de natuur dat de boeren allemaal weg moeten. Forum voor Democratie kiest wél voor het eerlijke verhaal. Dat zal ik hier blijven uitdragen, ondanks alle weerstand die dat opwekt. Wij zullen blijven strijden voor het behoud van Nederland zoals we dat kennen, met een sterke agrarische sector. Uiteindelijk zal de waarheid overwinnen.  
  
Dank u wel.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):  
Ik heb de hoop op een normaal debat met de heer Van Meijeren allang opgegeven, maar ik vind het ook onzin als deze verdachtmakingen steeds zonder weerwoord in de Handelingen terechtkomen. Dus bij dezen deze interruptie. Kijk, de bewindspersonen kunnen hier niet weglopen, want dan zou dat weer in de krant komen, maar ik vind het echt geen pas hebben om hier twee mensen zo verdacht te maken en zo in een complottheorie te gooien.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Het is tekenend dat ook mevrouw Koekkoek niet verder komt dan te roepen: het is allemaal een complottheorie. Maar ik hoor helaas nooit deelnemers hier aan het debat die mijn feiten weerspreken. Ik beroep mij hier op feiten. Die plannen liggen er. Ik zal die feiten hier ook blijven uitdragen. Ik vind het een heel groot zwaktebod dat onze tegenstanders niet verder komen dan "o wat een onzin, dit zijn complottheorieën".

De **voorzitter**:  
Dank u wel.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:  
Ik schors tot 14.15 uur. Dan gaan we eerst stemmen. Niet heel lang, want we hebben vier moties. Om 14.15 uur gaan we stemmen en daarna gaan we luisteren naar beide bewindspersonen.

De vergadering wordt van 13.34 uur tot 14.18 uur geschorst.

# **Debat over versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol**

Debat over versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol  
  
Aan de orde is de voortzetting van het **debat** over **versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol**.

De **voorzitter**:  
We gaan door met het debat inzake de versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol. In dat verband gaan wij naar de tweede termijn van het kabinet. We gaan luisteren naar minister Van der Wal. Het woord is aan haar.

Minister **Van der Wal**:  
Het is de eerste termijn van het kabinet, dacht ik, voorzitter.

De **voorzitter**:  
U heeft gelijk, u heeft gelijk. Ik dacht "ik probeer de boel een beetje te versnellen", maar u verpest het weer voor me.

Minister **Van der Wal**:  
Ja, ik vind het een creatieve oplossing.  
  
Voorzitter. Vandaag gaat het over de vergunningverlening aan Schiphol, de PAS-melders en eigenlijk het bredere stikstofonderwerp. Het is ook mijn laatste debat als minister voor Natuur en Stikstof, maar daar kom ik later nog even op terug. In het debat komen verschillende aspecten van mijn ministerschap terug. Twee daarvan spelen een specifieke rol in het debat. Het gaat daarbij om mijn beleidsverantwoordelijkheid voor de natuur en anderzijds over mijn rol als bevoegd gezag voor natuurvergunningen. Dat zijn twee aparte zaken. De afgelopen jaren heb ik me keihard ingezet om de natuur te herstellen, stikstofuitstoot te verminderen en de transitie in het landelijk gebied vorm te geven. Dat is cruciaal voor de kwaliteit van onze natuur, maar ook voor het creëren van onder andere ruimte voor het legaliseren van onze PAS-melders. Hiervoor zijn grote stappen gezet. De provincies kunnen ook echt concrete stappen gaan zetten met de 1,3 miljard die we onlangs nog beschikbaar hebben gesteld.  
  
Daarnaast speelt het wrange gevoel een grote rol in dit debat, de David-en-Goliathvergelijking. Dat is het wrange gevoel van een verschil tussen een heel groot bedrijf versus PAS-melders. Van alle mensen die ik sprak, blijven de gesprekken met de PAS-melders mij altijd het meeste bij. Deze heb ik, en het kabinet met mij, topprioriteit gegeven. Ik hoor opnieuw breed in de Kamer de frustratie over de trage voortgang in het creëren van ruimte voor juist ook de PAS-melders. Ik voel die frustratie iedere dag, al realiseer ik mij dat mijn frustratie nooit zo groot kan zijn als de frustratie en onzekerheid van de PAS-melders zelf.  
  
In mijn beantwoording ga ik eerst in op de techniek. Dat zijn meer de technisch inhoudelijke vragen. Daarna sluit ik af met de beeldvorming, die ook veelvuldig aan bod is gekomen tijdens dit debat. Ik heb vijf korte blokjes. Eerst wil ik stilstaan bij de PAS-melders en het extern salderen. Dat is blokje één. Het tweede blokje gaat over additionaliteit, het derde blokje over het proces van vergunningverlening aan Schiphol, het vierde blokje gaat over Eindhoven en Rotterdam The Hague Airport, en het vijfde blokje gaat dus over de spiegel en beeldvorming. Ja, dat is een cliffhanger.  
  
Ten eerste de vragen die gesteld zijn ten aanzien van de PAS-melders en het extern salderen. Ik begin met de vragen van de heer Flach over de geloofwaardigheid ten aanzien van PAS-melders. Hebben die nou echt wel de allerhoogste prioriteit? Het antwoord daarop is ja. Als bevoegd gezag heb ik de rol om vergunningaanvragen te toetsen op basis van de wettelijke kaders. Dat doe ik voor alle sectoren gelijk. Dat versterkt in mijn beleving juist de geloofwaardigheid.  
  
Dan de vraag van mevrouw Beckerman over het bevoordelen van Schiphol ten opzichte van PAS-melders. Zij vroeg of ik dat herken. Ik moet zeggen dat hier echt geen sprake is van bevoordeling. Wat betreft toetsing aan additionaliteit heb ik de aanvraag voor een vergunning voor Schiphol niet anders beoordeeld dan andere aanvragen waarvoor ik het bevoegd gezag ben. Het wringt dat het voor PAS-melders zelf lastig is om soortgelijke mitigerende maatregelen te treffen. De provincies zijn namelijk bevoegd gezag. Een aantal provincies heeft aangegeven geen vergunningen meer te verlenen op basis van extern salderen. Dat wringt.  
  
Het was altijd al duidelijk dat er een additionaliteitstoets moet plaatsvinden wanneer PAS-melders worden gelegaliseerd op grond van de door de overheid getroffen bronmaatregelen. Dat neemt niet weg dat ik de frustratie over het uitblijven van een oplossing voor de PAS-melders begrijp. Daarom is het zo belangrijk dat we de aanpak PAS-meldingen hebben verbreed. Daarbij benutten we juist de kansen voor onder meer intern salderen en extern salderen. Daarom is het belangrijk dat stikstofruimte verworven door het Rijk met prioriteit wordt ingezet voor het legaliseren van PAS-meldingen of in ieder geval voor het afzien van handhaving als daarom wordt verzocht.  
  
De heer Flach had ook een vraag over de PAS-melders. Hij vroeg of we ze er een voor een doorheen willen slepen — zo zei hij het volgens mij letterlijk — wat betreft het helpen aan een vergunning. Ja, helemaal mee eens. Sterker nog, we doen juist zo ons best om de PAS-melders aan een vergunning te helpen. Naast de bronmaatregelen om de PAS-melders te legaliseren hebben ze, samen met woningbouw, de hoogste prioriteit in het SSRS. We hebben die 250 miljoen juist uitgetrokken zodat de provincies ook extra maatregelen kunnen nemen. Dat een voor een erdoorheen slepen zit juist in de maatwerkaanpak die ik onlangs heb gepresenteerd: echt op het boerenerf zelf naast de PAS-melder gaan zitten om te kijken wat er wel kan en hoe de vergunning kan worden verzorgd. Dat noemen we "de maatwerkaanpak".  
  
Dan de vraag over de PAS-melders van mevrouw Beckerman. Ze vroeg of ik herken dat de voordelen die aan de PAS-melders zijn beloofd, nog niet werken. Er zijn er immers pas zeven gelegaliseerd. Dat dit niet opschiet, raakt mij net zo erg als mevrouw Beckerman. Het laat ook zien hoe ongelofelijk veel inzet er juist nodig is voor de PAS-melders. Het met prioriteit toekennen van ruimte is daar een onderdeel van. Maar er is nu nog maar beperkte ruimte die kan worden ingezet voor toestemmingsverlening, juist omdat de staat van de natuur dat op heel veel plekken simpelweg niet toelaat. Precies om die reden is onlangs nog een stap erbij gezet met die 250 miljoen en met het maatwerk dat we hebben gepresenteerd.  
  
Dan de vraag van mevrouw Beckerman: hoe nu verder voor al diegenen die de loterij niet kunnen winnen? Ze vroeg of wij bereid zijn om de stikstofruimte publiek te maken. Ik begrijp de vraag om meer overheidsregie te krijgen op die stikstofruimte, die zo ongelofelijk schaars is. Er bestaat al enige mate van overheidsregie, omdat bevoegde gezagen zelf bepalen aan welke doelen de stikstofruimte, via een bank, mag worden uitgegeven. Het Rijk doet dat bijvoorbeeld via het SSRS. Stikstofruimte helemaal publiek maken kán een mogelijke aanvullende oplossing zijn, maar ik zeg erbij dat dat extreem complex is. Er zit ook een heel groot dilemma in. Als je stikstofruimte namelijk helemaal publiek maakt, dan betekent dit dat er ook geen mogelijkheden meer zullen zijn voor de initiatiefnemers om onder elkaar stikstofruimte te verhandelen. Dat maakt bedrijfsontwikkeling ook voor de boeren zelf zeer ingewikkeld. We zijn aan het kijken naar dat dilemma, in samenhang met het aanscherpen van de beleidsregels en het extern salderen, wat we zo graag willen. Ik had dat vorige week ook willen bespreken met de provincies, maar het bestuurlijk overleg en alle besluitvorming over de stappen op extern salderen, zijn uitgesteld. Het wordt besproken met mijn opvolger. Dat begrijp ik heel erg goed van de provincies.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Is het echt een dilemma dat de initiatiefnemers dat niet met elkaar kunnen ruilen, een saldogever en een saldonemer? Voor 2019, voor de PAS-uitspraak, was er toch ook geen dilemma?

Minister **Van der Wal**:  
Het dilemma dat ik vorige week zou bespreken met de gedeputeerden van de provincies, die hierin ook een rol hebben, is het dilemma dat hoe meer regie en hoe meer het extern salderen wordt dichtgezet, hoe moeilijker het wordt om vergunningverlening op gang te houden. En dat is de enige mogelijkheid die we nog hebben, ook ten aanzien van de agrarische sector zelf. Het helemaal publiek maken van ruimte in de stikstofbanken zal ervoor zorgen dat particulieren niet meer zullen salderen. Op zich zou dat geen probleem zijn, maar je kunt geen onderscheid maken tussen sectoren. Dat betekent dus ook wat voor de boeren. Dat dilemma ligt wel degelijk op tafel. We hebben ten aanzien van extern salderen vorig jaar drie sporen afgesproken: het onderzoek in hoeverre extern salderen plaatsvindt, de bestuurlijke afspraken met de provincies en het aanscherpen van de beleidsregels. De eerste twee sporen heb ik keurig kunnen afleveren en alles wat met het aanscherpen van beleidsregels op extern salderen te maken heeft, had ik graag nog met de provincies besproken, zodat dat ook kon worden afgerond. Maar we hebben met elkaar gezegd: dit heeft zo veel beleidskeuzes in zich dat dit echt aan mijn opvolger is. Ik hoop dat hij of zij dat gesprek met de provincies snel zal laten plaatsvinden.

De **voorzitter**:  
Ik vermeld nog even dat ik weer zes interrupties p.p. doe. De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Ik hoop eigenlijk op een fundamenteler antwoord. Voor 2019 was het gewoon volstrekt normaal dat je voor een vergunning naar de overheid ging en daar aanklopte. Dan kreeg je wel of geen vergunning, afhankelijk van de onderbouwing. Door de uitspraak van de Raad van State hebben wij als overheid een situatie laten ontstaan waarin je stikstof kunt verhandelen. Via extern salderen wordt dat mogelijk gemaakt. Dat is een keuze. Dat is niet iets neutraals; dat hebben we toegestaan. Er zijn ook andere mogelijkheden denkbaar, namelijk om stikstof te verzamelen in stikstofbanken, op de een of andere manier op- of aan te kopen, en om van daaruit tot een verdeling te komen. Dan kun je net als vroeger voor een vergunning leges vragen. We hadden er ook voor kunnen kiezen om tegen Schiphol te zeggen: meld je maar bij de stikstofbank of bij het SSRS of weet ik waar. En voor zo'n grote aanvrager geldt dan een stevige leges. Dan regelen we het op een nette, publieke manier. Dit is een keuze die wel of niet bewust is gemaakt. Het is in ieder geval een situatie die na 2019 is gegroeid, terwijl we hier als Kamer al een aantal jaren moties hebben ingediend met een aansporing om de regie te herpakken, om het rechtvaardig te doen, om te voorkomen dat het recht van de sterkste geldt. Zoveel jaar na die uitspraak en al een paar jaar na de start van dit kabinet staan we hier weer en zegt de minister: ja, dit is zo verstrekkend en diep ingrijpend dat ik het aan een volgend kabinet laat. Ik wil een iets fundamenteler antwoord op deze kwestie dan alleen: ik ben bezig om te kijken hoe we intern salderen kunnen vergunnen, ik ben in gesprek met de provincies … Daar gaat iets aan vooraf.

Minister **Van der Wal**:  
Ja, en ik schets het dilemma waar ik als minister oprecht mee zit en dat ik graag met de provincies had willen bespreken. Ik neem hun rol hierin namelijk zeer serieus. Het effect hiervan zou zijn dat particuliere initiatiefnemers niet meer zelf stikstofruimte kunnen verwerven en dat wij als overheid het monopolie krijgen. Dat betekent ook iets voor de ruimte die we dan creëren, namelijk dat die alleen door de overheid zou kunnen worden gegenereerd. En dat betekent ook financieel iets, zeg ik daarbij. Ja, het betekent heel veel als het particulier of in de markt niet meer zal gebeuren. Dit zijn allemaal dilemma's die we goed met elkaar moeten uitkristalliseren. Ik ben het eens met uw Kamer dat we meer grip moeten hebben. We zouden het bestuurlijk overleg op 19 juni voeren, maar ik snap heel erg goed dat dat verplaatst is. Ik laat het ook echt aan mijn opvolger om de besluiten daarover te nemen. Haar of zijn naam is al bekend; in die fase zitten we nu wel.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Ik proef enige welwillendheid bij de minister om dit te doen. Tegelijkertijd vind ik het woord "dilemma" eigenlijk nog wel lastig. Ik denk dat het een aantal jaar geleden prima als dilemma had kunnen worden gezien. Maar nu, vijf jaar na de PAS-uitspraak, zien we dat we van extern salderen een markt hebben gemaakt, waarbij echt het recht van de sterkste prevaleert. Dit zorgt ervoor dat Schiphol wél dingen kan, terwijl we onder de streep maar zeven PAS-melders hebben geholpen. Als we dat zien, moeten we dan niet zeggen: dit was een dilemma, maar gezien de uitkomst, gezien de ongelijkheid waarvoor dit nu zorgt, moeten we echt kijken hoe we dit weer publiek kunnen gaan maken?

Minister **Van der Wal**:  
Ja, maar dit maakt onderdeel uit van een veel groter verhaal rondom het aanscherpen van de beleidsregels rondom extern salderen. Uw Kamer weet dat we het daarover eens zijn en dat we daarin stappen willen zetten. Maar niet alleen daarin zit het dilemma waarover we het net hadden. Wat ook in het dilemma zit, is het verschil wat betreft de grondslag, tussen benutte capaciteit en feitelijk gerealiseerde capaciteit. Wat daarin ook zit is het effect vanuit het extern salderen op de stikstofbanken. Het kan invloed hebben op de legalisatie van PAS-melders, iets wat we goed moeten laten uitkristalliseren. We zijn dit allemaal aan het voorbereiden en daarin zijn we heel ver. Ik had dit willen bespreken met de provincies; alleen hebben we dat bestuurlijk overleg wegens de kabinetswissel verplaatst. Ik zie mevrouw Hertzberger zuchten, maar dit is wel wat het is. Ik ga gewoon niet in deze fase nog even dit soort beleidsrijke keuzes doen. Ik regeer niet over mijn graf. Dat is wat het is. Maar volgens mij delen we dit met elkaar. In die zin heb ik ook vertrouwen in mijn opvolgers dat zij ook die stappen zullen zetten, samen met de provincies.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Dan zullen we dit debat natuurlijk opnieuw hebben. Maar de frustratie van de Kamer ligt erin, denk ik, dat we dit debat elke keer hebben en iedereen, inclusief de minister, dan elke keer zegt "PAS-melders en natuur voorop en daarna pas al het andere, waaronder Schiphol", maar dat de uitkomst een hele andere is. Mijn partij vindt het vanuit ideologisch standpunt natuurlijk al logischer om dit publiek te maken in plaats van het aan de markt over te laten. Maar nu we zien dat de uitkomst zo anders is dan de wens — de minister zelf heeft de Kamer verweten economie keer op keer boven ecologie te plaatsen — en nu we zien dat die uitkomst zo verkeerd is, zou ik toch wel van de minister willen horen wat haar advies zou zijn aan haar opvolgster.

Minister **Van der Wal**:  
Mijn advies zou zijn om een weloverwogen keuze te maken samen met de provincies, aangezien iedere stap die je zet in het dichtzetten van extern salderen, consequenties heeft voor de PAS-melders zelf en het tempo waarin we kunnen legaliseren. Het is dus de vraag of de uitkomst van de beeldvorming in termen van David en Goliath wel zo goed is voor de PAS-melders. Daar heb ik zorgen over, en dat is een oprecht dilemma. Dat is echt een oprecht dilemma, waarvan ik vind dat mijn opvolger er ook iets van moet kunnen vinden. Alles wat we doen voor natuurherstel en dergelijke doe ik vanuit mijn beleidsverantwoordelijkheid. Ik ben geen bevoegd gezag voor de PAS-melders of voor het beoordelen van een vergunning. Naar Schiphol kijk ik puur in mijn rol van bevoegd gezag, helemaal technisch. Is er voldoende gemitigeerd om verslechtering uit te sluiten? Dat is het enige waarnaar je kijkt. Is het antwoord daarop ja, dan kun je niet anders dan een vergunning verlenen. Dit thema staat echt los van mijn beleidsinzet; ik kom daarop straks nog even terug in relatie tot de beeldvorming. Het staat ook los van wat ik doe voor de PAS-melders, want ik begrijp het wrange gevoel enorm.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Ik kan heel erg meegaan in de vragen van mijn collega's van ChristenUnie en SP, want ook GroenLinks-PvdA vindt het belangrijk dat dat extern salderen publiek wordt. Ik zal straks bij het indienen van de moties voorstellen om zo'n stikstofbank in te richten. Ik hoor de minister eigenlijk alleen maar zeggen waarom het allemaal ingewikkeld is, moeilijk is en leidt tot dilemma's. Ik wil haar het volgende vragen. Met een stikstofbank alleen ben je er natuurlijk niet, want je moet ook beleidsregels of richtlijnen hebben met betrekking tot wat je doet met wat er in die stikstofbank zit. Daar zijn wij juist allemaal naar op zoek, want wij willen regie op het uitgeven van de stikstofrechten. Stel dat de minister het even puur bekijkt vanuit het idee dat er een stikstofbank komt. Hoe zou zij dan invulling geven aan die beleidsregels?

Minister **Van der Wal**:  
Ik heb duidelijk aangegeven dat ik wil kijken naar feitelijk benutte capaciteit versus overige capaciteit. Daar zijn we echt kritisch naar aan het kijken. Ik heb meer prioriteiten aangeven in de ruimteverdeling vanuit de SSRS-bank. Nu ga ik heel erg vooruitlopen op mijn blokjes. Ik dacht dat mevrouw Nijhof het had over het gesprek voeren met de provincies, met respect voor hun rol en vanuit hun bevoegd gezag. Denk ook aan het feit dat de Provinciale Staten een eigen democratische legitimiteit hebben. Dan kun je kijken of je meer kunt harmoniseren, ook om de oneerlijkheid eruit te halen ten aanzien van extern salderen. Dat zijn de punten die ik vooral zou meegeven. De Wnb toetst op het uitsluiten van verslechtering. Dat kun je niet koppelen aan sectoren. Wil je prioriteren, dan kan dat inderdaad alleen via banken.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Laat ik de vraag anders stellen. Ik hoorde de minister net opmerken dat het heel veel geld kost als je de stikstofrechten publiek maakt. Is het dan niet meer een ideologisch debat, waarbij de minister gelooft in een vrije markt en gebruik wil maken van de investeringsmogelijkheden die grote bedrijven of kapitaalkrachtige partijen hebben? De heer Grinwis en mevrouw Beckerman zitten, net als GroenLinks-PvdA, meer op het spoor van: dat moet je publiek regelen. Dat is dan toch ideologisch in plaats van praktisch?

Minister **Van der Wal**:  
Nee, daar zit geen ideologie achter. Wat daarachter zit, zijn angst en het risico dat extern salderen totaal stilvalt omdat particulieren het niet meer doen, en dat daarmee onvoldoende ruimte wordt gecreëerd en er niet wordt afgeroomd. Ik kijk dan naar die 30%.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
We hebben nu een aantal keren gehoord waar u allemaal niet het bevoegd gezag voor bent. U gaat wel over de regels waarmee AERIUS Calculator wordt toegepast, en over de voortoets en de vergunning. Daar heeft de minister volgens mij ook bepaalde keuzes in gemaakt. Denk aan het vaststellen — dat laten we de rechter doen — dat stikstof niet kan worden toegeschreven aan een project buiten de 25 kilometer, en aan het invoeren van een hoogtegrens. Daardoor zeggen de vliegtuigen, zodra ze boven de 900 meter zijn: stikstof is ieders probleem, behalve dat van Schiphol. Er liggen drie rapporten die zeggen: het is statistisch en methodologisch onverantwoord om het model zonder ondergrens te hanteren. Dan hebben we het over TNO, De Nieuwe Denktank, Arthur Petersen en Leen Hordijk. Welke keuzes heeft u daarin gemaakt? Vindt u dat het statistisch verantwoord is om zonder ondergrens verder te gaan?

Minister **Van der Wal**:  
Doelt mevrouw Hertzberger dan op de 3.000 voet?

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Nee. De minister weet altijd heel veel van juridische zaken en wat allemaal juridisch is; dat is voor mij dan weer onnavolgbaar. Maar voor mij is wel navolgbaar hoe je een rekeninstrument inzet. Daar is deze minister verantwoordelijk voor. Als je onder de motorkap van het rekeninstrument kijkt, zie je dat stikstof niet telt boven de 900 meter en niet buiten de 25 kilometer, maar dat we voor de boeren doorrekenen tot drie getallen achter de komma. Vindt de minister dat statistisch verantwoord, wetenschappelijk onderbouwd?

Minister **Van der Wal**:  
Ja, dat vind ik. Mevrouw Hertzberger wees op commissie-Hordijk, die ook naar AERIUS heeft gekeken. Die heeft geconstateerd dat AERIUS voldoet. Dat geldt ook voor de manier waarop wij ons beleid daarop baseren. Er is geen alternatief voor AERIUS. Meneer Hordijk heeft destijds hele goede adviezen gegeven ten aanzien van AERIUS en vergunningverlening. Al die adviezen hebben wij vorig jaar of anderhalf jaar ook verwerkt. Als het goed is, weet mevrouw Hertzberger dat ook.  
  
Dan ten aanzien van de afkapgrenzen, of dat nou in de hoogte is of over het land, zeg maar de 25 kilometergrens. Die is met de uitspraak van de Raad van State op 5 april 2023 bevestigd. We hebben ook een begrenzing op 3.000 voet, die volgt uit de wetenschap. Het begrensde toepassingsbereik helpt bij het zorgvuldig gebruik, juist van die modellen. Dat heeft ermee te maken dat de bijdrage van emissies boven 3.000 voet niet met voldoende wetenschappelijke zekerheid zijn toe te rekenen aan de betreffende luchthaven. Het is in die zin ook vergelijkbaar met de onderbouwing van de 25 kilometerbegrenzing.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Ik ga het nu toch zeggen: dit klopt gewoon niet. De regering heeft de adviezen van de commissie-Hordijk niet opgevolgd. Ik zal 'm citeren: "De wetenschap kan hier niet bieden wat het beleid vraagt. Dat betekent dat het hanteren van AERIUS Calculator met het hexagonenniveau zonder ondergrens niet wetenschappelijk verantwoord is." Dit is ook daarna nog bevestigd door TNO en door Arthur Petersen, de gevraagde expert over de afstandsgrens van 25 kilometer, die zegt: "Het is ook wetenschappelijk onverantwoord om zonder ondergrens verder te gaan." Hoe kan de minister nu concluderen dat ze de adviezen van de commissie-Hordijk heeft gevolgd?

Minister **Van der Wal**:  
Omdat wij de adviezen van de commissie-Hordijk uit 2022 hebben opgevolgd en verwerkt. De 3.000 voet heeft te maken met de scheiding tussen de twee lagen in de atmosfeer, de menglaag en de vrije atmosfeer. Daartussen is weinig uitwisseling van stoffen en is het niet meer toe te rekenen aan die ene luchthaven. Er wordt internationaal gewerkt met deze grens en dat doen wij dus ook.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
De commissie-Hordijk, TNO, Arthur Petersen en de nieuwe denktank hebben ook gezegd dat onder de 1 mol — dan nemen we een ondergrens van tussen de 1 en de 10 — de deposities in dat niveau niet toe te schrijven vallen aan één individueel project en dat AERIUS niet doelgeschikt is hiervoor. Alle PAS-melders vallen onder dit toepassingsbereik. Dat betekent dat de depositie die de PAS-melders veroorzaken, niet wetenschappelijk verantwoord te onderscheiden valt van nul. Hoe kan het dan dat Schiphol maar voor 10% en misschien 20% van zijn stikstof hoeft af te rekenen en dat we wel wetenschappelijke beperkingen hebben ingevoerd voor de chemie en de industrie, die dankbaar gebruikmaken van de 25 kilometergrens, maar voor de PAS-melders, de boeren en de vissers niet?

Minister **Van der Wal**:  
We hebben emissiereductiedoelstellingen vastgesteld voor iedere sector. Daar wordt keihard aan gewerkt. Het is een wens van uw Kamer om te kijken naar een rekengrens. Daar wordt aan gewerkt. Laten we dat even afwachten voordat we vervolgstappen kunnen zetten.  
  
Dan de vragen over het salderen via de stikstofbanken. Ik val een beetje in herhaling, omdat heel veel vragen op elkaar lijken. Ik heb er net op geantwoord dat we prioriteit geven aan de PAS-melders via de Rijksbank.  
  
Dan heb ik nog een vraag van mevrouw Nijhof over het eenduidig beleid bij extern salderen. Mevrouw Nijhof vroeg of een toezegging daarop mogelijk is. Dat kan ik toezeggen, want de beleidsregels omtrent extern salderen worden door de bevoegde gezagen zelf opgesteld. Je ziet gewoon verschillen tussen de provincies en het Rijk, maar ook tussen de provincies onderling. Ik vind het ook wenselijk dat je aan de ene kant wel die ruimte houdt. Ik mag daar niet in treden, maar iedere provincie is anders, ook qua staat van de natuur, zeg ik erbij. Dat neemt niet weg dat ik streef naar eenduidig beleid en dat ik echt vind dat we daar waar mogelijk moeten harmoniseren. Ik vind het ook belangrijk om vrijgevallen en vrijgekomen stikstofruimte goed te registreren. Ik wil ook in overleg met provincies en andere bevoegde gezagen kijken hoe we dat kunnen vormgeven.  
  
Dan de vraag van mevrouw Beckerman over het afromen bij extern salderen voor PAS-melders. Die wens om meer ruimte in te zetten voor het legaliseren van PAS-melders begrijp ik. Ik ben ook bereid om te onderzoeken of dit kan. Dat vraagt inderdaad aanpassing van beleidsregels, ook van de provincies, en misschien ook van wetgeving, maar dat weet ik niet zeker. Daarbij zeg ik wel dat om PAS-melders nu te legaliseren ook additionaliteit moet zijn geborgd.  
  
Dan de vraag van de ChristenUnie over de boerenbedrijven die opgeofferd worden voor vliegvakanties. Het gaat hierbij over NH3 en NOx, de groene en grijze stikstof. Ik heb net al gezegd dat ik de afgelopen tijd stappen heb gezet om het extern salderen zo goed mogelijk te laten verlopen. Daarom heb ik ook die evaluatie laten uitvoeren. Uit die evaluatie blijkt dat de meeste externe saldeertransacties plaatsvinden binnen de agrarische sector. Slechts in 13% van de transacties is er sprake van uitwisseling van ammoniak en stikstofoxide, dus tussen een agrariër en een niet-agrariër. Het leidt daarbij niet tot extra negatieve effecten op de natuur. Wel kan het schotten tussen NOx en NH3 vergunningverlening nog lastiger maken, omdat bij veel projecten zowel NOx als NH3 vrijkomt. Dat maakt vergunningverlening voor PAS-melders en woningbouw dan weer lastiger. Het onderzoeksbureau dat de evaluatie heeft uitgevoerd, ziet daarom geen aanleiding om uitwisseling tussen NOx en NH3 te verbieden, maar ik begrijp dat hier ook een moreel vraagstuk achter ligt. Dat morele vraagstuk valt voor mij onder dat hele thema extern salderen. Het ligt in dat mandje voor het volgende kabinet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Wat de minister in navolging van dat rapport zegt over dat het omruilen van groene voor grijze stikstof, NH3 voor NOx, niet nadelig zou zijn voor de natuur, is dus op basis van de praktijk dat de meeste externe salderingstransacties binnen de agrarische sector zijn en er dus eigenlijk niet zo veel verandert. Maar theoretisch is dat natuurlijk niet zo. Op basis van het AERIUS-model, de AERIUS Calculator, hebben wij vorig jaar al uitgezocht — dat was de aanleiding voor de motie — dat als je NH3 inruilt voor NOx en je met het gebied speelt, dat tot 197 keer meer stikstofuitstoot, emissie dus, kan veroorzaken. In de AERIUS Calculator valt dat dan niet binnen die 25 kilometer neer op een Natura 2000-gebied, op zo'n hexagoon, maar het is wel degelijk toename van de stikstofemissies. Dus dit model van extern salderen waarbij je NH3 kan inruilen voor NOx zorgt in theorie, en waarschijnlijk ook in de praktijk — is dat in het verleden niet vaak gebeurd, dan wel in toekomst — voor veel meer stikstofemissies. Het is dus wel de deur openzetten voor een nog groter probleem in de achtergrondconcentratie dan we nu al hebben. De motie is heel precies uitgewerkt, zo van: NOx niet uitruilen met NH3. Maar de gedachte was natuurlijk dat je er eigenlijk voor moet zorgen dat de agrarische sector niet het wingewest van Nederland wordt om de enorme schaarste aan stikstof als het ware op te lossen op de private markt, zoals we hebben gezien bij Schiphol, Rijkswaterstaat en allerlei snelwegprojecten. Daarom is er dus het idee van een schot tussen de sectoren. Kan de minister nog ingaan op dat schot tussen de sectoren? Dat is inderdaad een secondbestoplossing ten opzichte van de totaal publieke oplossing, waarin je zegt: alle stikstof gaan we net zoals vroeger weer vergunnen via het loket dat daarvoor bedoeld is, daarbij gebruiken we stikstofruimte uit de stikstofbank en daar betaal je als vergunningaanvrager leges voor, waarmee we het ook weer financieel kunnen rondrekenen.

Minister **Van der Wal**:  
In het mandje van de dilemma's: ja. Daarbij is het natuurlijk ongelofelijk ingewikkeld om in je vergunningverlening en in je kritische depositiewaarde daarbij dat onderscheid te maken. Het is ook heel moeilijk om het met een schaartje te knippen. Zoals de heer Grinwis weet, is juist de agrarische sector de tweede emitter als het gaat om NOx. Moet je dan een aparte vergunning aanvragen voor je tractor? Dit vraagt om uitwerking. Juist omdat dit zo complex en zo ingewikkeld qua uitvoerbaarheid is, zit dit in dat mandje dat ik met de provincies had willen bespreken. Het onderzoek naar het eerste spoor van het extern salderen hebben wij uitgevoerd en met uw Kamer gedeeld. Ik snap het morele vraagstuk dat erachter ligt, maar met een schaartje knippen tussen NOx en NH3 en sectoren is echt extreem ingewikkeld, ook in de uitwerking.

De **voorzitter**:  
Prima. Over een uur moet het volgende debat beginnen, dus als de minister wat puntig erdoorheen kan gaan.

Minister **Van der Wal**:  
Ja, ik ga wat opschieten. Over de verschillen ten aanzien van extern salderen heb ik het eigenlijk al gehad.  
  
Dan heb ik de vraag van mevrouw Vedder over de motie. Die heb ik afgedaan in de Kamerbrief van 21 juni.   
  
Dan heb ik de vraag van de heer Grinwis over de stikstofjacht. Daar heb ik net al op geantwoord dat ik snap dat het onrechtvaardig voelt, maar het is ingewikkeld om bepaalde saldonemers generiek uit te sluiten van wat voor andere saldonemers is toegestaan.  
  
Dan de vraag van mevrouw Koekkoek over het afromen van stikstofrechten. Dat zal ik verduidelijken. In overeenstemming met de beleidsregels voor extern salderen van LNV heeft Schiphol Group 30% afgeroomd.  
  
Dan de vraag van mevrouw Vedder, die ook vroeg naar regie op extern salderen. Daar heb ik net indirect antwoord op gegeven.  
  
Mevrouw Koekkoek vroeg naar de staatsdeelneming die er is. De minister van Financiën staat daar inderdaad als aandeelhouder, maar Schiphol is een private rechtspartij en moet als ieder ander voldoen aan die kaders. Dus in dit geval is om die reden ook die 30% afgeroomd.  
  
Dan de laatste vraag in dit blokje, over de motie van Boswijk en Grinwis over de gelijke reductie van sectoren. De vraagstelling aan het RIVM is geweest wat de betekenis is van de herziening van de kritische depositiewaardes voor de emissiereductie. Dat was inderdaad alleen voor het Nationaal Programma Landelijk Gebied, maar we hebben met elkaar een sectorale verdeling op emissiereductie voor alle sectoren en niet alleen voor de agrarische sector.

De **voorzitter**:  
Korte vraag, meneer Van Campen.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik heb een vraag gesteld over het punt van de provincies als bevoegd gezag. Komt dat nog of zit dat in dit blokje?

Minister **Van der Wal**:  
Dat was dit blokje.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Met alle respect voor alle interbestuurlijke verhoudingen en ieder zijn verantwoordelijkheid zou ik de minister willen vragen of zij misschien toch nog iets scherper een oordeel zou kunnen vormen over de wijze waarop provincies ten opzichte van PAS-melders de afgelopen jaren hun verantwoordelijkheid hebben genomen als bevoegd gezag.

Minister **Van der Wal**:  
Ik vind het ingewikkeld als mensen treden in mijn rol als bevoegd gezag. Dat is namelijk ook niet de bedoeling. Dat is een technische rol die ik heb en dat geldt ook zo voor de provincies. Wat ik ingewikkeld vind, denkend vanuit de PAS-melders zelf, is dat een PAS-melder in de ene provincie meer mogelijkheden heeft dan in de andere provincie. Daar vind ik wat van. Daarom ben ik heel blij met de vraag van mevrouw Nijhof en doe ik haar ook graag de toezegging dat we het daarover moeten hebben op een dusdanige manier dat ik niet in hun rol treed als bevoegd gezag; die zal ik volledig moeten respecteren. Maar dit betekent veel voor de PAS-melders en hun mogelijkheden. Mijn houding, ook in de geest van de Omgevingswet, is eigenlijk altijd: kunnen we het mogelijk maken? Die houding heb ik gehad bij Schiphol, en ook bij de PAS-melders, waar ik geen bevoegd gezag voor ben, maar ik heb wel navraag na navraag na navraag neergelegd bij de landsadvocaat om een antwoord te krijgen op de vraag: "Wat kan wel? Denk mee, doe mee, wat kan wel?". Ik vind dat ook de verantwoordelijkheid die je hebt. Het zou mooi zijn als alle provincies dat ook zouden hebben.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik herinner mij een ochtend dat wij een commissiedebat over stikstof hadden met deze minister. Het is al een poos geleden; het was nog in het vorige mandaat. De provincie Overijssel, mijn eigen provincie, zette ons eigenlijk nog net niet het mes op de keel en gaf aan: wij dienen over te gaan tot handhaving van een aantal PAS-melders. Het ging in dat geval om mestvergisters. Ik kon me op dat moment niet aan de indruk onttrekken dat de provincie met de timing van dat moment een duidelijk signaal poogde af te geven in de richting van de rijksoverheid en de Tweede Kamer. Dat de provincie dat deed, irriteerde me op dat moment, moet ik eerlijk zeggen. Ik zou de minister het volgende willen vragen, zonder haar in verlegenheid te brengen ten opzichte van haar verantwoordelijkheid tegenover het andere bevoegd gezag. Stond het de twaalf provincies de afgelopen jaren vrij om op dezelfde wijze op te treden richting PAS-melders, als het gaat om de vergunningverlening en het extern salderen zonder toetsing aan de additionaliteitsvereiste, als deze minister als bevoegd gezag heeft opgetreden in de richting van Schiphol?

Minister **Van der Wal**:  
Het antwoord daarop is ja. Maar ik wil ook een lans breken voor de provincies, zeg ik erbij. Er zijn namelijk provincies die natuurgebieden hebben die een dusdanige staat hebben — dat blijkt ook uit de natuurdoelanalyses — dat ze het niet hebben aangedurfd. Daar heb ik ook begrip voor.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Tot slot, niet in de richting de minister. Ik hecht eraan om dit vanuit mijn fractie toch scherp te hebben benoemd, omdat uit het debat dat we hebben gevoerd nog weleens de indruk zou kunnen ontstaan dat de rol en de situatie van de PAS-melders ons niet aan het hart gaat. Ik vind het belangrijk om te benadrukken dat de provincies hierin het bevoegd gezag zijn. Vandaag spreken we over een situatie, de luchthaven Schiphol, waarbij de rijksoverheid het bevoegd gezag is. Ik heb ook in mijn termijn al aangegeven dat dit ons op geen enkele wijze ontslaat van de verplichting om strijd te blijven voeren voor de PAS-melders. Wat mijn fractie betreft dienen zij ook zicht te hebben op een in rechte vaststaande vergunning.

Minister **Van der Wal**:  
Helder.  
  
Voorzitter. Dan heb ik blokje twee, de toets op de additionaliteit. Mijn blokjes worden overigens steeds korter. Ik hou het tempo erin.

De **voorzitter**:  
Dat is het goede nieuws.

Minister **Van der Wal**:  
De eerste vraag is van mevrouw Vedder. Wat zijn de gevolgen nu er moet worden getoetst op additionaliteit? Voor alle projecten en activiteiten waar al een in rechte vaststaande vergunning voor is, verandert er niks. Voor nieuwe plannen geldt dat er getoetst moet worden of door de initiatiefnemer stikstofruimte wordt gebruikt die nodig is voor de natuur.  
  
De heer Flach vroeg, kijkende naar dat NRC-artikel, waarom de additionaliteitstoets aan de kant is gezet. Ten tijde van het proces van vergunningverlening was de vraag of ook bij extern salderen tussen private partijen aan additionaliteit moest worden getoetst. Dat was gewoon nog niet uitgekristalliseerd. Er waren wel uitspraken van lagere rechters die vonden dat bij extern salderen tussen private partijen aan additionaliteit moest worden getoetst, maar een principiële uitspraak van de hoogste bestuursrechter ontbrak tot februari 2024. Ik was het ook niet eens met deze lagere rechtspraak. Ik was van mening dat bij extern salderen tussen private partijen niet getoetst hoefde te worden aan additionaliteit, omdat van private partijen niet verwacht kan worden dat ze maatregelen nemen ten behoeve van natuurherstel. Daarom heb ik mij op het standpunt gesteld dat het treffen van dergelijke maatregelen een verantwoordelijkheid van de overheid is, zoals ook het PAS-arrest van 2019 stelt. Het verlenen van een vergunning was al zeer lastig. Daaraan die eis toevoegen, waar een private initiatiefnemer wat mij betreft niet zelf aan kon voldoen, vond ik niet passend. Daarom heb ik deze lijn bestendigd. Er zijn inderdaad provincies die hierin verschillende en andere keuzes maken.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik ben blij met dit antwoord. Dit laat namelijk zien dat er in het gat tussen 2019 en 2024 wel degelijk uitspraken geweest van lagere rechtbanken, zoals de heer Van Campen ook leek aan te geven. Ik blijf daardoor met de volgende vraag zitten. Hoe kan het toch zijn dat provincies, juristen en rijksambtenaren in die uitspraken van lagere rechtbanken wél voldoende aanleiding zagen om te zeggen dat de additionaliteitstoets eigenlijk overal toegepast moet worden? Ik heb daarvoor een uitspraak gevonden uit december 2021, aangespannen tegen de provincie Gelderland, nota bene op het moment dat deze minister daar nog gedeputeerde was. Met andere woorden: er was voldoende aanleiding om te veronderstellen dat dit geen stand zou houden. Waarom is er dan toch voor gekozen om willens en wetens dit risico te lopen?

Minister **Van der Wal**:  
Ik snap echt de relatie niet met mijn rol als gedeputeerde van mobiliteit en economie toen. Als ik toch heel even kijk naar de additionaliteit, dan heeft de uitspraak over de PAS van 29 mei 2019 enorm veel gevolgen gehad. Dat was in eerste instantie het geval voor de PAS-melders zelf, maar ook voor onze luchthavens. Het is mijn verantwoordelijkheid, in mijn rol als bevoegd gezag en uiteindelijk ook onder grote druk van uw Kamer, om ervoor te zorgen dat de vergunning in lijn is met de economische activiteiten, ook voor onze luchthavens. Dat is ongelofelijk complex en ongelofelijke ingewikkeld. In de tweeënhalf jaar dat ik dit werk heb mogen doen, heb ik daar voldoende van meegekregen. Het klopt dat er heel lang is stilgestaan bij additionaliteit. Er was weinig jurisprudentie en de hoogste rechter was klip-en-klaar. Dat is ook de reden dat er heel veel scenario's zijn verkend.  
  
De heer Flach had het in zijn eerste termijn over ambtenaren die mij adviseerden over of wezen op de risico's. Dat hebben ze god… — sorry. Dat hebben ze gelukkig gedaan. Excuus, ik wilde iets anders zeggen, maar ik keek naar de heer Flach en dacht: nee! Het zou überhaupt niet netjes zijn in dit huis, voorzitter. Gelukkig hebben zij mij op die risico's gewezen. Maar uiteindelijk heb ik altijd gehandeld conform het ambtelijk advies. De ambtenaren hebben mij geadviseerd om het op deze manier te doen. Het is continu zoeken naar de balans tussen enerzijds het helemaal dicht zetten met alle gevolgen van dien, juist ook voor de PAS-melders, en anderzijds kijken naar wat de hoogste rechters zeggen. Dit is een bestendige lijn. Die heb ik consequent toegepast. Ik heb daarin geen uitzondering gemaakt voor wie dan ook.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik wil even zeggen dat ik de relatie met het vorige werkzame leven van de minister legde om aan te geven dat die uitspraak haar bekend voor zou kunnen komen. Ik bedoelde niet dat zij daar een relatie mee zou hebben in uitvoerende zin. De vraag blijft wel of ik goed begrepen heb dat de minister zegt: eigenlijk vind ik dat de hoogste rechterlijke instantie in Nederland een uitspraak moet hebben gedaan, want dan pas had ik daar rekening mee gehouden; dat had ook gemoeten. Klopt het dat zij eigenlijk zegt dat zij tot die tijd, zolang lagere rechtbanken dat vinden, het gewoon niet met hen eens is en er geen rekening mee houdt? Dat hoorde ik de minister bijna letterlijk zeggen. Klopt dat? Is voor de minister een lagere rechtbank van dermate laag gewicht in haar meningsvorming dat ze zegt: ik trek me daar niks van aan totdat de Raad van State heeft besloten, want ik heb een andere mening?

Minister **Van der Wal**:  
Nee. Dat is niet waar.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik weet niet of de Handelingen al klaar zijn, maar dat werd toch echt letterlijk gezegd. Er werd letterlijk gezegd: er was wel een uitspraak van een lagere rechtbank, maar nog niet van het hoogste rechtsorgaan. En de minister heeft ook gezegd: ik was het niet eens met die uitspraak. Dat mag natuurlijk, want we zijn het allemaal wel eens niet eens met een rechterlijke uitspraak, maar hier gaat het over een bevoegd gezag dat op basis van jurisprudentie — daar hoort ook een lagere rechtbank bij — de keuze moet maken of het additionaliteitsvereiste hier van toepassing was. Dan had dat toch, los van de mening van deze minister, nadrukkelijker een rol moeten spelen?

Minister **Van der Wal**:  
Nee, want dat suggereert dat ik een keuze zou maken tussen de hoogste rechter en lagere rechters, en dat is niet het geval geweest. Daarom zeg ik kort en bondig: nee. Het is continu een afweging. Ik begon heel bewust met de opmerking dat we tweeënhalf jaar keihard hebben gewerkt om deze basis op orde te hebben voor de luchthavens in Nederland. Dat vraagt uw Kamer van mij, en terecht. We hebben continu gekeken naar de additionaliteit, naar de jurisprudentie, naar wat wij vinden en naar wat de uitspraak van 29 mei 2019 is geweest. In die uitspraak is duidelijk dat men niet van private partijen mag verwachten dat zij maatregelen nemen ten behoeve van natuurherstel. Dat is wikken en wegen. Uiteindelijk heb ik conform het ambtelijk advies gehandeld en additionaliteit tussen private partijen niet ingezet. Ik heb dat advies ook gegeven aan de provincies. Alleen de provincies zijn zelfstandig bevoegde gezagen en kunnen daarin ook hun eigen afwegingen maken. Dat hebben ze op verschillende manieren gedaan.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Net als de heer Flach dacht ik ook gehoord te hebben dat de minister zonet zei dat er wel aanwijzingen waren dat add… — ik kan dat woord niet uitspreken, voorzitter. Ik bedoel dat zorgen voor de natuur gold, dat lagere rechters dat hadden gezegd en dat de minister zei: maar ik was het daar niet mee eens. Dat roept bij mij ook het gevoel op dat je niet naar lagere rechters hoeft te luisteren; je hoeft pas te luisteren als de hoogste rechter gesproken heeft. Maar dat klopt dus niet?

Minister **Van der Wal**:  
Nee, absoluut niet.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Dan heb ik het helemaal verkeerd gehoord.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Ik ga hier toch even op doorvragen. De minister blijft herhalen dat zij ondanks alle zware signalen van rechters, provincies en ambtenaren heeft bedacht: nou, ik vind toch van niet; ik vind toch dat we het moeten houden zoals het is en dat het additionaliteitsvereiste moet worden toegepast op de manier die ik wil. Ze verwijst daarbij naar het arrest van 2019. De Raad van State verwees in februari zelf naar dat arrest en zei: er is geen enkel aanknopingspunt — dat zijn de letterlijke woorden van de Raad van State — om te denken wat minister Van der Wal net heeft verteld, namelijk dat het additionaliteitsvereiste alleen moet worden toegepast op de overheid en niet op particuliere bedrijven en al helemaal niet in de Habitatrichtlijn. Waar haalt de minister dan alsnog het idee vandaan om alleen naar de overheid te kijken en niet naar de particuliere bedrijven?

Minister **Van der Wal**:  
Dat doe ik op grond van de PAS-uitspraak van 29 mei 2019. Daarin staat duidelijk dat het een overheidsverantwoordelijkheid is om die maatregelen te nemen. Dat is de lijn die ik consequent heb toegepast. Is dat eenvoudig? Nee. Is dat wikken en wegen? Ja, dat doen we continu en dat is heel ingewikkeld. Absoluut! Maar dit is de lijn geweest. En ja, ik wil het ook wel omdraaien. Had ik dan meteen bij mijn start moeten zeggen: alles op additionaliteit? Dan hadden we, denk ik, een heel ander gesprek gehad in de Kamer, want dat betekent ongelofelijk veel. Het is dus altijd zoeken, wikken en wegen, ook met uw Kamer, in mijn rol als bevoegd gezag en ook voor het ambtelijke apparaat.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Op de antwoorden op mijn vragen kom ik straks wel. Daar ga ik dus later wel op in. Als alle pijlen naar links wijzen en de minister denkt dat ze zorgvuldig moet zijn en toch naar rechts gaat, dan klopt er iets niet. Eén van de rechters heeft in hoger beroep de uitspraak gedaan dat het additionaliteitsvereiste breder moet worden toegepast. Dat was een rechter in Limburg, in hoger beroep dus. Daar heeft minister Van der Wal of in ieder geval het ministerie zich mee bemoeid. Ze hebben de landsadvocaat gestuurd. Ze hebben de provincie aangemoedigd om in beroep te gaan, want "de natuurorganisaties hadden echt geen gelijk: dat addionaliteitsvereiste moet echt niet breder worden toegepast". Het ministerie heeft zich hier vanaf het begin, in 2021, gewoon actief mee bemoeid. Het heeft actief proberen te voorkomen dat hier verandering in komt. Dat was gewoon een politieke keuze om Schiphol de hand boven het hoofd te houden. Erkent de minister dat dit zo is gelopen?

Minister **Van der Wal**:  
Nee, voorzitter, nu grijp ik echt in. In de geest van de Omgevingswet helpen wij iedereen. Ja, dan kan mevrouw Kostić wel zo reageren, maar dit is wel wat het is. Dat doen we richting Limburg en ook richting de PAS-melders. Als de provincies mij vragen of er meer mogelijkheden zijn om de vergunningverlening voor PAS-melders op gang te brengen, dan stuur ik altijd rechtstreeks alles door naar onze landsadvocaat. Ik vind het de taak van de overheid om te kijken waar zij kan helpen. Nogmaals, dat is ook in de geest van de Omgevingswet. Daarbij heb ik geen voorkeursbeleid voor welke sector dan ook.

De **voorzitter**:  
Prima. Kan de minister al een beetje afronden?

Minister **Van der Wal**:  
Zeker, voorzitter. Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Hertzberger hoe het kan zijn dat de regels rond het salderen van additionaliteit zo uiteenlopen. Inderdaad, alle bevoegde gezagen hadden die vrijheid. Daar heb ik net in antwoorden op eerdere vragen al op gereageerd.  
  
Dan had mevrouw Vedder een vraag over rechtvaardigheid. Wat betekent het dat de additionele toets nu alsnog moet worden toegevoegd bij Schiphol? En wat als Schiphol niet door de toets komt? De uitspraak van de Raad van State betekent dat voor de natuurvergunning van Schiphol, die nog niet onherroepelijk is, alsnog aan de additionaliteitstoets moet worden voldaan. Die toets wordt dus alsnog doorlopen en dan door de rechter getoetst. Op de inhoud kan ik niet vooruitlopen, maar die toets zal gewoon worden gedaan, ook voor Schiphol.  
  
Dan de vraag van het lid Kostić over ruimte voor natuurherstel. Ze vroeg of de ruimte die Schiphol kocht niet naar natuurherstel had moeten gaan in plaats van naar Schiphol. Daar heb ik net op gereageerd. Ik heb net uitgelegd hoe wij omgingen met additionaliteit. Dat was mijn blokje over additionaliteit.  
  
Het volgende blokje gaat over het proces.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Nog heel even over additionaliteit. Het probleem is natuurlijk dat al die natuurgebieden overbelast zijn en dat wij de definitie van overbelast zijn gebaseerd hebben op een compleet wetenschappelijke grens, namelijk de KDW, die een jaar of twee jaar geleden ineens in een heleboel gebieden 200 mol per hectare per jaar lager is gelegd. Tegelijkertijd zagen wij vorige week de verschijning van de RIVM-doorrekening van de achtergrondnotities van het ministerie van Financiën. Daarin komt toch heel helder naar voren dat we heel erg veel stikstof kunnen terugdringen. Ze schetsen de hypothetische situatie dat wij hier elk dier uit Nederland uit de stal hebben gehaald. Dan concluderen ze dat meer dan 90% van de Nederlandse oppervlakte zich dan nog steeds binnen 25 kilometer van een overbelast natuurgebied bevindt. Neem dan de redenering dat wij gewoon meer stikstof moeten reduceren en dat er dan minder overbelasting is of dat er dan weer vergunningverlening op gang kan komen. Hoe verhoudt die redenering zich tot de achtergrondnotities en de RIVM-verificatie daarvan, namelijk dat je alle dieren weg kan halen, maar dat je dan nog steeds geen vergunning kan verlenen?

Minister **Van der Wal**:  
Een aantal dingen. Volgens mij is dat de reden waarom we hebben gekeken naar een alternatief voor de KDW als resultaatverplichtende omgevingswaarde. Het RIVM zegt heel duidelijk dat iedere stap die je zet wel effect heeft. Het is niet alleen zwart-wit: wel of niet onder de KDW. Het gaat ook over welke stappen je zet en of je er misschien net onder komt. Dat is volgens mij wat het RIVM heeft gezegd.

De **voorzitter**:  
Prima. U continueert.

Minister **Van der Wal**:  
Dan gaan we naar het proces. Hoe gaat het kabinet zorgen voor een geloofwaardige natuurvergunning? Nadat de natuurvergunning is verleend, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak geoordeeld dat bij extern salderen de additionaliteitstoets moet plaatsvinden. Dat betekent dat de vergunning nu dus nog niet onherroepelijk is en alsnog aan die additionaliteitstoets moet voldoen. Dat zal dan vervolgens worden getoetst door de rechter. Dat is de way to go.  
  
Dan de vraag van mevrouw Bromet waarom we hebben gekozen voor de weg van vertragen en risico's. Dat is nooit mijn strategie geweest. Het betreft gewoon een heel complexe aanvraag. De aanvraag is meerdere keren aangevuld en gewijzigd. Dat moet zorgvuldig en zorgvuldigheid kost tijd. Laat ik het zo zeggen: als het mijn strategie was geweest om te vertragen, dan had ik 'm denk ik niet verleend. Dan had ik echt vertraagd en dan had mijn opvolger het mogen doen. Maar daar is natuurlijk echt geen sprake van.  
  
Dan de vraag van het lid Kostić over de risico's bij de vergunning en de additionaliteit. Ik denk dat ik daar voldoende op ben ingegaan.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik ben blij om te horen dat de minister zegt dat vertragen geen strategie was. Dat wil ik geloven, gewoon omdat het zeer kwalijk is als het wél zo is. Zou de minister dan toch willen aangeven hoe zij gereageerd heeft toen haar vijf stappen zijn voorgelegd om voorafgaand aan het treffen van mitigerende maatregelen toch gebruik te kunnen blijven maken van de vijfde baan? Dat zijn vijf vertragende stappen in het proces. Als dat geen strategie is geweest, hoe reageerde de minister dan toen haar dat werd voorgelegd?

Minister **Van der Wal**:  
Dan doelt de heer Flach, denk ik, op dat stappenplan. Het enige wat ik daarop kan zeggen, is dat er continu heel veel scenario's zijn uitgewerkt. Zo werkt dat in zo'n ingewikkeld proces. De bijbehorende risico's zijn continu in beeld gebracht. Daar is ook het theoretische scenario van het verlenen van een vergunning waaraan juridische risico's kleven, in beeld gebracht. Maar er is altijd naar gestreefd om een juridisch houdbare vergunning te verlenen, waarbij alle benodigde mitigerende maatregelen genomen zijn. Ten tijde van het opstellen van die notitie is gebleken dat er een aanzienlijk lagere referentiesituatie gold dan waarvan in het ontwerpbesluit was uitgegaan en dat Schiphol dus die mitigerende maatregelen diende te treffen. Het was toen onzeker of Schiphol tijdig die benodigde mitigerende maatregelen kon treffen. Die scenario's zijn toen in beeld gebracht, maar die scenario's zijn compleet achterhaald. Daarna zijn we namelijk verdergegaan in het proces. Dit zijn allemaal momentopnames in een heel ingewikkeld en langdurig proces, waarbij hier toen naar gekeken is, maar waar uiteindelijk niks mee is gedaan. Dus vertraging of tijdwinning is helemaal niet in mijn belang. Waarom zou dat in mijn belang zijn?

De heer **Flach** (SGP):  
Ik weet wel enigszins hoe dat soort processen gaan. Ik had gehoopt dat de minister gezegd had: toen mij dit werd voorgelegd, zeker met de intonatie daarvan, heb ik dat verontwaardigd teruggestuurd. Zo van: van vertraging kan op geen enkele manier sprake zijn. Ik hoop eigenlijk dat dat gebeurd is, dus ik geef de minister graag de gelegenheid om dat nog aan te vullen. Ik zie namelijk dat de eerste twee stappen inmiddels doorlopen zijn. Ik hoop te horen dat we niet het hele schema door gaan lopen, maar dat we — de rechter heeft nu een uitspraak gedaan en daar moeten we op anticiperen — daarmee zo snel mogelijk de boel in rechte en legaal gaan regelen.

Minister **Van der Wal**:  
We doorlopen het stappenplan niet op dit moment. Daar is toen sprake van geweest, maar inmiddels en gedurende dat proces zijn er andere afslagen genomen. Hier staat een minister die niet van de vertraging is; laat ik dat dan maar zo zeggen. Ik heb daar ook geen enkel belang bij. De oproep vanuit uw Kamer was: zorg dat het op orde is vanuit uw verantwoordelijkheid als bevoegd gezag. Daar hebben we kei- en kei- en keihard aan gewerkt, zoals ik dat in mijn hele portefeuille doe.

De heer **Flach** (SGP):  
Tot slot. Mag ik daaruit afleiden dat het voorleggen van dit soort vertragende schema's dus geen usance is binnen het ministerie waar de minister voor verantwoordelijk is en ook niet binnen de andere ministeries en dat de minister het niet goedvindt om het op deze manier aan te vliegen?

Minister **Van der Wal**:  
Mijn ambtenaren stellen mij niet vaak voor "zullen we eens even lekker rustig aan doen?". Die zitten erbovenop. Dat gold ook in dit dossier. Dus ik herken me hier gewoon niet in.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Het is interessant dat de minister net even noemde dat ze ook geen vergunning had kunnen verlenen als ze had willen vertragen. In het geval van Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven is er geen vergunning verleend. Waarom is de minister daar overgegaan tot een positieve weigering en niet tot het verlenen van een vergunning?

Minister **Van der Wal**:  
Daar kom ik zo even op, ook gezien de tijd. Mijn volgende blokje gaat daarover, dus dan kom ik daar uitvoerig op terug, als u dat goedvindt.  
  
Dan heb ik in dit blokje nog de vraag van de heer Grinwis over de losse verkoop van dier- en fosfaatrechten. Zoals ik in mijn recente brief heb aangegeven, steunen de minister van Landbouw en ik het doel van de motie, namelijk het verlichten van de mestmarkt. Om die koppeling te maken, zal de Meststoffenwet moeten worden aangepast. Daarnaast zijn we bezig om de laatste onderzoekspunten nader uit te zoeken, bijvoorbeeld hoe de vergoeding voor de productierechten eruit komt te zien, ook in relatie tot de staatssteunkaders. Er wordt dus aan gewerkt.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Dat weet ik en ik geloof dat het ook wel in orde komt. Het verbaast mij alleen dat Schiphol, in grote mate een staatsbedrijf met in ieder geval een hele grote staatsdeelneming, in de tussentijd gewoon boerderijen is blijven opkopen zonder uit eigen beweging de dier- en fosfaatrechten daarbij mee te nemen. Die zijn gewoon weer op de markt gebracht en los verkocht, terwijl we wisten dat er in heel veel vergunningen nog heel veel latente ruimte zit. Dus het stikstofissue wordt alleen maar groter, en onderwijl groeit er een mestmarktissue. Ik denk dan: zolang wij het niet geregeld hebben, kunnen we dan niet private initiatiefnemers aanbevelen om hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen?

Minister **Van der Wal**:  
Met die oproep ben ik het helemaal eens, maar ik kan dit niet met terugwerkende kracht van de Schiphol Group vragen, want ze mochten dat op die manier. Maar de oproep kan ik zeker ondersteunen.  
  
Verder is gevraagd voor hoeveel andere projecten ik bevoegd gezag was. Nou, dat zijn grote infrastructurele projecten, Defensielocaties, projecten op het gebied van energietransitie en gaswinning et cetera.  
  
Dan de vraag over de kansen bij het hoger beroep. In november 2024 zal dat door de rechtbank Den Haag worden behandeld. Die uitspraak wachten we af. Het zal mede afhangen van de manier waarop Schiphol de additionaliteit toevoegt.  
  
Dan heb ik dit blokje ook afgerond, voorzitter.

De **voorzitter**:  
Prima.

Minister **Van der Wal**:  
Dan ga ik naar het blokje regionale luchthavens. De heer Flach vroeg hoe het zit met de vergunning voor Rotterdam en waarom die niet is beoordeeld op het aspect van stikstofdepositie. Voorafgaand aan het besluit van 2010 heeft een Habitattoets plaatsgevonden. Tegen het Aanwijzingsbesluit 2010 stond beroep open en is ook beroep ingesteld. Dit beroep is in 2011 behandeld door de Raad van State en dat beroep is toen ongegrond verklaard, waarmee ook het besluit definitief en onherroepelijk was.  
  
Dan de vraag van mevrouw Hertzberger over een additionaliteitstoets bij Rotterdam The Hague Airport, terwijl dat bij andere wel moest. Omdat daar niet extern gesaldeerd is, kom je ook niet toe aan die additionaliteitstoets.  
  
Mevrouw Vedder heeft gevraagd of de stikstofruimte wat betreft Rotterdam The Hague Airport kan worden gebruikt voor de legalisatie van PAS-melders. De Royal Schiphol Group heeft inderdaad aangegeven deze stikstofruimte voor de zekerheid te hebben gekocht. Ook hebben ze aangegeven dat als de ruimte niet nodig blijkt te zijn, de stikstofrechten worden overgedragen aan de overheid. Dus ik ga graag met de Schiphol Group het gesprek aan over hoe deze kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld ook voor PAS-melders. Ik zeg er echter wel bij: het is een puzzel op individueel niveau. Het is te makkelijk om te zeggen: we hebben stikstofruimte, die leggen we op de plank en dus kunnen we via de natuur PAS-melders legaliseren. Die moeten namelijk exact op dezelfde hexagonen vallen als waarvoor die stikstofruimte is opgekocht. Het is dus nog echt heel ingewikkeld. Het is heel moeilijk om die een-op-eenrelatie te leggen. Dat neemt niet weg dat we die ruimte dan prioritair zullen reserveren voor de PAS-melders.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Die logistieke puzzel en het feit dat deze bedrijven precies op de goede plek moeten liggen, zijn juist de dingen die het voor mij een doorn in het oog maken dat zo'n groot bedrijf dit soort bedrijven opkoopt. De PAS-melders die om dat bedrijf heen liggen, zien hun enige kans op legalisatie namelijk gewoon — poef! — voor hun ogen verdampen omdat iemand meer geld heeft dan zij. Ik ben benieuwd hoe de minister daarnaar kijkt. Ik heb nog niet echt een antwoord gehoord op de rechtvaardigheidsvraag. Ik ben daar wel erg benieuwd naar.

Minister **Van der Wal**:  
Ik ga een heel eind mee met mevrouw Vedder. Niet ter verlichting, want ik heb duidelijk gezegd dat het vooral een gevoel is. Ik snap dat rechtvaardigheidsgevoel heel goed, maar in mijn rol als bevoegde gezag toets ik — hoe hard dat ook klinkt — een vergunning in technisch opzicht. Maar ik deel het gevoel. De mogelijkheden die Schiphol heeft om in die ruime mate op te kopen, zijn voor mij misschien wel een extra drive om met die 1,3 miljard mogelijk te maken dat provincies maatregelen kunnen treffen om de natuur te herstellen en ruimte te creëren voor PAS-melders, en om die 250 miljoen van een aantal weken geleden vrij te maken voor PAS-melders. Dat zijn middelen waarvan ik vind dat het gerechtvaardigd is om ze als overheid vrij te spelen om deze problematiek op te lossen. En daar helpen we Schiphol niet mee. Maar dat is allemaal gevoel. Ik deel dat wrange gevoel, maar als het gaat om een natuurvergunning voor Schiphol, kijk ik echt of er technisch voldoende gemitigeerd is. Als dat zo is, kun je een vergunning niet weigeren.

De **voorzitter**:  
Prima. Kunnen we al door naar de spiegel?

Minister **Van der Wal**:  
De laatste vraag in dit blokje was van mevrouw Hertzberger. Ze stelde net al een vraag over de referentiesituatie. Het Aanwijzingsbesluit 2010 is voor Rotterdam The Hague Airport een vergunde situatie op grond van het overgangsrecht onder de Wet natuurbescherming. Er gold voor dit besluit alleen een inperking voor wat betreft het geluid, de geluidscontour. Zolang er binnen die geluidscontour wordt gevlogen, blijft de luchthaven binnen die situatie. Er golden alleen geen beperkingen voor stikstof. Omdat de luchthaven in 2019 binnen de grenswaarden van het geluid is gebleven, is die situatie binnen de referentiesituatie dus toegestaan. Ik heb daarom ook het besluit genomen maatwerkvoorschriften in te stellen om in termen van rechtszekerheid grenzen te stellen aan de stikstofemissies.  
  
Dat was dit blokje.

De **voorzitter**:  
Mevrouw Hertzberger, nog even kort.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Ik had daarnaast een vraag over de positieve weigering in plaats van de vergunning. Als dat geen vertragingstactiek is, waarom is er dan niet gewoon een vergunning verleend? Ik hoor u zuchten, maar die vraag had ik echt ook nog gesteld. Ik citeer maar gewoon even uit de positieve weigering: "Daaruit volgt dat gebruiksjaar 2019 het gebruiksjaar is waarmee de hoogste NOx-emissie op basis van berekening per LTO-cycle optreedt. Voor bestaand recht is het gebruiksjaar 2019 dus het maatgevend jaar." Wat betekent dat, vraag ik aan de minister.

Minister **Van der Wal**:  
Wat ik weet — anders moet ik dat even schriftelijk aanvullen — is dat 2019 is gebruikt omdat dat het laatste jaar voor corona was. Dat was een representatief jaar.  
  
Dan heb ik nog de laatste vragen, over de beeldvorming en de spiegel. Het beeld is ontstaan dat ik Schiphol zou hebben voorgetrokken en dat ik niet hard genoeg zou werken om de PAS-melders te legaliseren. Een aantal Kamerleden leken dat te suggereren. Ik hecht eraan te melden dat dat echt onwaar is. Ik heb iedere dag van mijn ministerschap naar mijn beste kunnen en naar eer en geweten gewerkt aan het legaliseren van onze PAS-melders. De situatie van deze mensen heeft mij continu als een steen op de maag gelegen. Het blijft voor mij, en ik hoop ook voor mijn opvolger en uw Kamer, een opdracht om hieraan te werken, realiserende dat er geen gemakkelijke oplossingen zijn. Naar alle makkelijke oplossingen hebben we gezocht, maar die zijn er gewoon niet.  
  
Er is gevraagd of ik kan reflecteren op mijn uitspraak over economie versus natuur en over de spiegel. In mijn rol als bevoegd gezag moet ik beslissen over een aanvraag. Dat is gewoon technisch. Dat moet ik rolzuiver doen. Ik mag daar geen enkele ideologische opvatting in meewegen. Ik mag geen moreel oordeel hebben over de economische activiteit zelf. Schiphol heeft die aanvraag ingediend. Ik heb die getoetst. In mijn rol als bevoegd gezag is er dan geen andere keuze. Dat staat los van een politieke afweging.  
  
Dan over de spiegel. Ik heb mij als minister voor Natuur continu ingespannen voor de natuur. Ik heb daar alles aan gedaan. Ik zeg erbij dat ik er een hoge prijs voor heb betaald. Ik hoop mijn bijdrage daaraan geleverd te hebben. Maar als mijn rol als bevoegd gezag wordt gemengd met mijn rol als beleidsverantwoordelijke, wordt het wel heel ingewikkeld. Ik heb inderdaad de spiegel voorgehouden. Tijdens het debat ten aanzien van de Natuurherstelverordening — daar heb ik op gedoeld — heb ik namelijk gemerkt dat we het zodra het gaat over het uitbreiden van natuurareaal, inderdaad erg moeilijk vinden met elkaar.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Ik zal straks in mijn tweede termijn nog iets in het algemeen tegen de minister zeggen, maar over dit debat zou ik nog het volgende willen zeggen. Ook een bevoegd gezag moet kijken naar de risico's die er zijn en kan zich beroepen op die risico's. Dat is waar ik naar vroeg. Die lage rechters waar we het net met de heer Flach over hadden, hadden ook een reden kunnen zijn om te zeggen dat je het niet doet.

Minister **Van der Wal**:  
Ik heb een consequente lijn gehanteerd, vanaf het begin tot het einde en tot de uitspraak van de Raad van State. Die consequente lijn is wat de consequente lijn was, namelijk: additionaliteit toetsen we bij projecten met de overheid en niet tussen twee particulieren. Dat is altijd klip-en-klaar geweest. Nogmaals, de opdracht aan Schiphol is om voldoende te mitigeren en om verslechtering uit te sluiten. Als dat op orde is, heb je een vergunning te verlenen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Excuus. Ik heb nog een vraag over het vorige blokje. Het antwoord over 2019 moest nog even indalen. Hoe bestaat het nou dat 2019 wordt gekozen als referentiejaar voor bestaand gebruik van een luchthaven? De PAS-melders — dat zijn eigenlijk de positieve weigeraars avant la lettre, die voor hun stuk bestaand gebruik moeten leunen op een referentiejaar om in ieder geval nog een stukje van hun bedrijf te kunnen legaliseren — worden namelijk altijd gedwongen om als referentiejaar het jaar te nemen waarin het Natura 2000-gebied is aangewezen. Meestal is dat 2000 of 2008. Hoe kan dan voor een luchthaven 2019 worden gekozen, gewoon omdat dat dan representatief is? Ik begrijp er echt werkelijk helemaal niets van.

Minister **Van der Wal**:  
Dat heeft te maken met de grenswaarde voor geluid. Maar de juridische referentiesituatie, dat besluit uit 2010, is leidend. Het gerealiseerde geluid van 2019 past daarbinnen. Dat heb ik vertaald naar stikstof.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Maar begrijp ik dan goed dat de stikstofruimte die nu wordt vastgeklikt voor deze luchthaven, de stikstofemissie van 2010 is?

Minister **Van der Wal**:  
Daar moet ik in tweede termijn even op terugkomen. Nu wordt het heel technisch.

De heer **Flach** (SGP):  
Toch even over de spiegel, over 28 maart. Ik vond de uitspraak zoals de minister die bracht, toen al ongenuanceerd: de Kamer zou vaak voor economische belangen kiezen boven die van de natuur. Het zou ook ongenuanceerd zijn om te zeggen dat de minister hier alleen maar voor economie heeft gekozen. Dat is volgens mij ook niet het geval. Maar het beeld dat de minister hier nu schetst is alsof zij in haar rol van bevoegd gezag eigenlijk de bewegingsruimte van een computerprogramma heeft, alsof ze alleen maar ja of nee kan zeggen op basis van een rechterlijke uitspraak uit 2019. Maar de minister had hierbij toch de mogelijkheid om op basis van uitspraken van de lagere rechtbank haar beleidsintenties ook mee te laten wegen bij het beoordelen van die vergunning?

Minister **Van der Wal**:  
Ik val echt in herhaling, geloof ik. Mijn lijn is continu geweest: additionaliteit niet tussen private partijen. Uw Kamer is daarvan ook op de hoogte geweest. Ten aanzien van die mitigerende maatregelen zeg ik dat Schiphol gewoon voldoende gemitigeerd heeft. Dat is wat het is.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Ik val ook in herhaling. Kunt u mijn vraag over de positieve weigering van Rotterdam en Eindhoven nog even beantwoorden? Als dat geen vertragingstactiek is, waarom hebben die dan een positieve weigering gekregen en geen vergunning?

Minister **Van der Wal**:  
Omdat dit past binnen de referentiesituatie. Dan kun je geen vergunning verlenen.

De **voorzitter**:  
Ik geef het woord aan minister Harbers.  
  
Neusje graag tegen de microfoon als u wilt interrumperen. Het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Dat ging zo snel. Volgens mij zijn een aantal van mijn vragen niet beantwoord, maar goed. Dit is heel lastig. De minister blijft gewoon volhouden dat ze sinds 2019 de lijn heeft vastgehouden dat de additionaliteitstoets niet breder moet worden toegepast. Dat is het dan. Maar dat is precies het probleem. Er is in de tussentijd blijkbaar geen enkele reflectie van de minister geweest dat dit anders moest, ook niet nadat alle pijlen —denk aan rechters, provincies en ambtenaren: eigenlijk iedereen — de andere kant op wezen. Nu heeft de Raad van State ook bevestigd dat er in 2019 geen enkel aanknopingspunt was — nogmaals, dat quoot ik — om te denken wat de minister blijkbaar al die tijd heeft volgehouden. Blijkbaar was het een private motivatie van de minister, of is ze — ik zeg maar wat — onder druk gezet door IenW. Daar heb ik een vraag over gesteld die nog niet is beantwoord.

Minister **Van der Wal**:  
Voorzitter …

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Voorzitter, ik stel de vraag. Ik begrijp gewoon niet waarom de minister ondanks alle feiten in de tussentijd en ondanks dat zij weet dat de natuur er heel slecht voorstaat, we dus eigenlijk andere keuzes moeten maken en zij afwegingen kán maken, toch kiest voor het economische belang van Schiphol.

Minister **Van der Wal**:  
Ik heb niet gekozen voor het economische belang van Schiphol en ik ben niet onder druk gezet. Daar is allemaal geen sprake van. Je beoordeelt dit. Is er voldoende gemitigeerd? Het antwoord is ja. En dan verleen je de vergunning. Vind ik vanuit mijn beleidsverantwoordelijkheid iets van economische activiteiten versus de natuur? Ja, kijk bijvoorbeeld naar het beleidskader natuur waar we mee bezig zijn. Ik vind dat we de economische activiteiten meer in lijn moeten brengen met onze natuur. Maar in mijn rol van bevoegd gezag mag ik dit soort morele, ideologische overwegingen niet meewegen. That's it.  
  
Ik ga nu echt in herhaling vallen, maar ten aanzien van die additionaliteit is mijn lijn bestendig. Als we het hadden gedaan tussen particulieren, had de hele boel überhaupt op slot gestaan, ook voor de PAS-melders. Dat dilemma heb ik ook geschetst.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Dan gaan we het wéér over beleid hebben, want nu erkent de minister dat ze geen maatregelen voor natuur durfde te nemen omdat ze vreesde voor allerlei economische gevolgen. Feit blijft dat de minister dit niet goed heeft onderbouwd. Ze heeft wel heel lang volgehouden — ik waardeer deze minister; ik heb haar buiten de Kamer ook gevolgd — maar dit is een enorme fout geweest. Ik kan bijna niet geloven dat deze minister dit zo heeft gedaan. Maar goed, ik neem aan dat dit volledig het besluit was van deze minister voor Natuur. En dat is jammer. Ik vraag mij wel af …

De **voorzitter**:  
U moet echt tot een vraag komen, want het duurt echt te lang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Oké. De minister wist het niet zeker. Dat zei ze net. Wat is de juridische ruimte rond die uitspraak uit 2019 inzake de Habitatrichtlijn? Die kun je interpreteren in het voordeel van Schiphol of in het voordeel van de natuur.

De **voorzitter**:  
Wat is uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Dat klopt dan toch ook?

Minister **Van der Wal**:  
Je beoordeelt het niet in het voordeel van iemand. Je kijkt technisch of er voldoende is gemitigeerd. Het antwoord daarop was ja. Ten aanzien van de additionaliteit heb ik helemaal niks weerlegd. Ja, er zijn ambtelijke adviezen geweest die hebben gewezen op risico's, maar er zijn ook ambtelijke adviezen geweest die zeiden: deze lijn moeten we bestendigen. Uiteindelijk hebben we deze lijn bestendigd, consequent, tweeënhalf jaar lang, voor iedereen en niet alleen voor Schiphol.

De **voorzitter**:  
Over negen minuten moet het volgende debat beginnen. Mevrouw Yeşilgöz loopt al over de gang, denk ik. Tegen het lid Kostić zeg ik dat ze de twee resterende interrupties niet hoeft te gebruiken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Ik was even benieuwd naar iets anders. Deze minister gaat verstrekken en dat vind ik jammer. Ze heeft een grote belofte gedaan. Er is een motie door deze Kamer aangenomen met een opdracht aan de minister om in kaart te brengen welke natuurafspraken die we hebben gemaakt, niet dreigen te worden gehaald. Als ze niet dreigen te worden gehaald, zullen er maatregelen worden genomen. Ik heb de minister daar laatst in een debat over bevraagd. Ze zei: u hebt de motie twee weken geleden ingediend en ik ben alvast heel enthousiast aan de slag gegaan, dus het komt eraan. Ik vraag de minister om die brief voordat ze vertrekt alsnog te sturen als een soort afscheidscadeautje aan de Kamer.

De **voorzitter**:  
Een afscheidsbrief.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Juist.

Minister **Van der Wal**:  
Ik moet echt even ambtelijk overleggen wat haalbaar is. Ik kan daar niet heel stoer nu ja op zeggen.

De **voorzitter**:  
Oké. Heel goed. De heer Van Meijeren.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Er zit een aantal tegenstrijdigheden tussen de berichtgeving van NRC enerzijds en de reactie daarop van de minister anderzijds. Volgens NRC heeft de minister bewust regelgeving omzeild om Schiphol te kunnen bevoordelen, een advies van de hoogste ambtenaar genegeerd en een slinkse vertragingstactiek toegepast. De minister geeft aan dat van bevoordeling helemaal geen sprake is. Er zou geen advies genegeerd zijn, er zou niet vertraagd zijn. Het kan niet allebei waar zijn. Dat roept de vraag op: wie verspreidt hier nu onwaarheden, NRC of de minister?

Minister **Van der Wal**:  
Ik niet.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Dan geeft de minister dus aan dat NRC onwaarheden verspreidt?

Minister **Van der Wal**:  
Nee, die hebben hun eigen journalistieke vrijheid en een interpretatie gegeven van enkele Woo-stukken.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Verspreidt NRC nu wel of niet onwaarheden in de ogen van de minister?

Minister **Van der Wal**:  
Daar doe ik geen uitspraken over. Ik zeg: dit is mijn verhaal; dit is wat het is. Wat NRC opschrijft, is aan NRC.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Maar NRC schrijft op dat de minister een advies van de hoogste ambtenaar heeft genegeerd, Schiphol heeft bevoordeeld en een vertragingstactiek heeft toegepast. De minister geeft aan dat dat niet zo is. Dan zijn toch die berichten in NRC volgens de minister onwaar? Het kan toch niet allebei waar zijn?

Minister **Van der Wal**:  
Ik denk dat het iets genuanceerder ligt. Ik heb ook gezegd: natuurlijk zijn er ambtelijke adviezen die duiden op risico's. Er zijn ook andere ambtelijke adviezen. Op dat totaal denk ik dat ik een genuanceerder verhaal heb dan NRC.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Niet genuanceerder, het is ermee in strijd. NRC geeft aan dat de minister een advies van haar ambtenaar heeft genegeerd. De minister zegt: dat is niet het geval. NRC zegt dat de minister Schiphol heeft bevoordeeld. De minister zegt: dat is niet het geval. NRC zegt: de minister heeft een vertragingstactiek toegepast. De minister zegt: dat is niet het geval. Dat is niet een genuanceerdere versie, dat is in strijd met elkaar. Niet beide kunnen waar zijn.

Minister **Van der Wal**:  
Ik ben geen minister voor Natuur en Stikstof om artikelen in NRC te gaan zitten recenseren. Wat ik wel zie, is dat NRC geen onderscheid heeft gemaakt tussen mijn rol als bevoegd gezag en mijn rol als beleidsverantwoordelijke. En er is inderdaad de kwestie van de volgordelijkheid tussen de uitspraak van de Raad van State over additionaliteit en het verlenen van de vergunning.

De heer **Van Meijeren** (FVD):  
Dan heeft NRC volgens de minister dus in ieder geval onzorgvuldig gehandeld door dat onderscheid niet te maken en door ongenuanceerd te werk te gaan. Daarmee zou NRC dus hebben gehandeld in strijd met de journalistieke code. Dat roept de vraag op of de minister, die hierdoor schade lijdt — er is een onjuist beeld ontstaan — hierover een klacht heeft ingediend bij NRC of bij de Raad voor de Journalistiek. De minister zou toch moeten willen dat er geen onjuist beeld ontstaat. Als de minister dat niet gedaan heeft, lijkt het erop dat ze toch iets te verbergen heeft. Hoewel ik NRC én de minister helaas niet kan vertrouwen, geef ik in dit geval toch het voordeel van de twijfel aan NRC.

Minister **Van der Wal**:  
We zijn als bewindspersonen niet van suiker. Als ik op ieder krantenartikel moet reageren waarin dingen staan waarvan ik denk "mwah, misschien zit het net iets anders", dan zou ik daar drukker mee zijn dan met mijn werk, en dat lijkt me niet nodig. Dat is wat het is.

De **voorzitter**:  
Heel goed. Dan geef ik het woord aan minister Harbers, aan wie niet heel veel vragen gesteld zijn volgens mij.

Minister **Harbers**:  
Dat is nooit een garantie voor een korte bijdrage!  
  
Voorzitter. Ik wil nog reageren op een paar vragen en opmerkingen die aan mijn adres zijn gericht. De eerste spreker van vandaag, de heer Flach, heeft de procesregie aangehaald die door het ministerie van IenW zou zijn gevoerd, de procesregie op de opkoop van boerderijen. Maar dat is niet het geval. Natuurlijk had het ministerie van IenW wel een rol. Natuurlijk hadden wij het ook nodig dat wij wisten hoe dat proces van de natuurvergunning zou lopen, vanwege de verbondenheid met de andere grote procedure, namelijk die om het Luchthavenverkeersbesluit van Schiphol te vernieuwen. Daarbij gaat het om het vraagstuk van geluidsoverlast rond Schiphol en het gebrek aan wettelijke verankering van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel daarvoor. De MER-procedure die daarvoor doorlopen moet worden en die nog steeds loopt — die kan afgerond worden nadat de huidige procedure in Brussel over de krimp van Schiphol is afgerond — moet namelijk gebaseerd zijn op dezelfde referentiesituatie als in de natuurvergunning. Dat is de reden waarom IenW daarbij volop aan tafel zat. Maar wij hebben vervolgens geen procesregie gevoerd over bijvoorbeeld het opkopen van boerderijen. Dat kan niet eens.  
  
Ik kreeg overigens gaandeweg wel steeds meer de neiging — ik ga het niet doen, hoor — om de Handelingen van het commissiedebat van 25 januari 2023 voor te lezen, aangezien dit allemaal in dat debat al behandeld is. Daar heb ik uiteengezet dat we Schiphol juist niet anders behandelen. Ik denk dat er kort na de uitspraak over de PAS van 2019 er, niet alleen bij Schiphol maar bij heel veel bedrijven, nog niet echt het idee was: hé, dat geldt ook voor ons; nu moeten wij ook een natuurvergunning aanvragen. Juist omdat Schiphol ook een staatsdeelneming is, heeft de overheid altijd gezegd: gelijke monniken, gelijke kappen. Ook voor Schiphol geldt dus dat er een natuurvergunning nodig is. Het zou pas raar zijn geweest als we hadden gezegd: dat is eigenlijk helemaal niet nodig, omdat je al zo lang bestaat en we enkele decennia terug in de tijd moeten om de referentiesituatie te bepalen. Dat heb ik daar uiteengezet. Alle dilemma's daarbij kwamen allemaal naar voren in dat debat. Ik herinner me dat toenmalig Kamerlid Geurts zei: hier strijden ratio en emotie met elkaar. We hebben te maken met de ratio van de wet. Ik heb daar uiteengezet wat erbij komt kijken als wij als overheid, met medeweten van de Kamer, een- en andermaal hebben gezegd — dat heeft kabinet-Rutte III al gedaan, en ik in kabinet-Rutte IV — dat Schiphol een natuurvergunning moet hebben. Je weet namelijk wat er gebeurt als ze moeten mitigeren: dan zullen ze extern salderen. In de praktijk is dat heel vaak met boerenbedrijven en landbouwbedrijven, die in dit geval vrijwillig opgekocht zijn. Dus als er al sprake was van een politieke keuze, was dat de politieke keuze: gelijke monniken, gelijke kappen; ieder bedrijf dat stikstof uitstoot, heeft die natuurvergunning nodig.  
  
Dat was bepaald niet meteen naar de zin van Schiphol. Het besluit dat eerder in 2022 al is genomen, ging over het vaststellen van de referentiesituatie. Dat hebben LNV en IenW gezamenlijk gedaan, zowel voor de natuurvergunning als voor de MER. Dat was bepaald een strengere referentiesituatie dan de situatie die de toenmalige raad van bestuur van Schiphol in gedachten had. We zijn daarin dus niet vriendelijker geweest voor Schiphol. Integendeel, we hebben aanzienlijk strenger vastgesteld waar de vlootmix aan moest voldoen.  
  
Dan vul ik maar meteen het een en ander aan op wat minister Van der Wal zojuist zei over vertraging. Ook vanuit IenW was er geen enkel belang bij vertraging, integendeel. De geluidssituatie in het Luchthavenverkeersbesluit — denk aan de procedure in Brussel — is op zichzelf al ingewikkeld genoeg. Voor het afronden daarvan heb je zekerheid nodig over de natuurvergunning. Als er al druk is geweest, was het mijn veelvuldige oproep aan Schiphol in 2022: schiet op en zorg ervoor dat je de aanvraag voor de natuurvergunning afrondt. Begin 2023 hebben we, enkele weken voor het debat, vastgesteld dat Schiphol gelukkig eindelijk de aanvraag helemaal afgerond had ingediend. Daarna kon het bevoegd gezag aan de slag.  
  
Ik had het net al over Schiphol als staatsdeelneming. Het kwam net ook al aan de orde in de beantwoording door mevrouw Van der Wal. Ja, het Rijk is grootaandeelhouder, maar het is een naamloze vennootschap, die gewoon volgens het vennootschapsrecht … Het bestuur daarvan moet gewoon alles doen om het voortbestaan en de stabiliteit van de onderneming te garanderen. Maar we zijn niet de enige aandeelhouder; de gemeenten Amsterdam en Rotterdam zijn ook aandeelhouder. De optelsom van mevrouw Koekkoek gaat over de oude aandelenverhouding; daarin ontbrak nog 8%. Het was tot eind 2022 in handen van de holding van de luchthavens van Parijs. Ook die zouden ongetwijfeld meteen naar de rechter zijn gestapt op het moment dat wij Schiphol als een staatsbedrijf zouden zijn gaan beschouwen in plaats van een naamloze vennootschap.  
  
Dat is misschien een bruggetje naar diverse Kamerleden die aangaven: gaat de luchtvaart altijd voor? Mevrouw Bromet en het lid Kostić vroegen daarnaar. Ik wijs erop dat dit kabinet niet altijd vrienden heeft gemaakt in de luchtvaart, al is het maar omdat we met het hoofdlijnenbesluit in 2022 juist een andere afweging hebben gemaakt. Dat hebben we overigens gedaan met goede redenen. De situatie verdiende namelijk echt een aanscherping, zowel qua geluid als qua stikstof. In dat hoofdlijnenbesluit hebben we gekozen voor een nieuwe balans tussen de economische belangen, samenhangend met de luchtvaart, en de omgeving. Dat alles heeft geleid tot het besluit om het aantal vliegbewegingen te reduceren. Op dit moment loopt de impactanalyse naar een gedeeltelijke nachtsluiting. Ik kan er nog veel langer over uitweiden — dat zal ik nu niet doen — maar ik bestrijd dat dit kabinet alleen voor de luchtvaart kiest. We kiezen wel voor de luchtvaart, maar dan voor een luchtvaart die in balans is met de omgeving en die, met al zijn vergunningen en benodigde regelgeving, een stevig juridisch fundament heeft.  
  
Tegen het lid Kostić zeg ik: daarbij is het geen mythe dat ook de hubfunctie cruciaal is voor Nederland. Ik ben ook minister geweest in een kabinet dat die hubfunctie onderdeel had gemaakt van het coalitieakkoord, maar we weten simpelweg dat zonder transferreizigers, dus de hubfunctie, Nederland een veel minder divers bestemmingennetwerk heeft. Juist dat diverse en grote bestemmingennetwerk heeft waarde voor ons vestigingsklimaat en investeringsklimaat. Ook met het lagere aantal vluchten in het hoofdlijnenbesluit ben ik ervan overtuigd dat de hubfunctie nog steeds kan voortbestaan. Het is hier uiteindelijk net als bij de trein. Je hebt geen rechtstreekse verbinding tussen alle 386 stations in Nederland. Op dunnere verbindingen zul je altijd moeten overstappen. Maar het feit dat dat ook hier in Nederland gebeurt, betekent dat er voor de Nederlandse inwoners aanzienlijk meer bestemmingen beschikbaar zijn dan in landen met een vergelijkbare omvang. Dat heeft Nederland veel welvaart gebracht, maar nogmaals, dat alles ook met inbegrip van een betere balans met de omgeving in de toekomst.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Ik moet gewoon lachen om niet te huilen. Want ja, de minister zegt hier: we vinden natuurlijk de leefomgeving belangrijk en we doen het allemaal in balans met de leefomgeving. Maar vervolgens houdt hij een minutenlang betoog, een ode aan economische belangen van Schiphol. Zo gepassioneerd heb ik hem nooit horen spreken over de leefomgeving en natuur. Mijn vraag is: hoe ziet de minister dat "in balans"? Want dit wordt de hele tijd gezegd, niet alleen maar door deze minister, maar door ongeveer iedereen die eigenlijk bedoelt "economische belangen gaan voorop". Hoe vindt hij dat het gaat, aangezien de natuur nog slechter ervoor staat dan we al dachten? Het Rijk is eigenlijk veroordeeld voor het schenden van mensenrechten in relatie tot de omwonenden van Schiphol, omdat de gezondheid van mensen niet goed wordt beschermd. Dus waar is die balans precies? En hoe draagt de minister daaraan bij door zo'n slechte natuurvergunning aan Schiphol te geven en niet in te zetten op een grote krimp?

Minister **Harbers**:  
Ik heb geen natuurvergunning verleend aan Schiphol, laat staan dat die slecht is, maar dat zal uiteindelijk allemaal in de rechtszaal blijken. Ja, dat blijkt uit het vastgestelde doel om 20% minder geluidsoverlast rond Schiphol te hebben. Dat doel is nabij. Op dit moment wordt daar ook in de consultatie en in de behandeling daarvan in Brussel de laatste hand op gelegd, zodat we door kunnen om dat vast te leggen in een herzien Luchthavenverkeerbesluit. En dat blijkt uit het feit dat er nu in ieder geval een natuurvergunning verleend is aan Schiphol. Dat was tot een jaar geleden niet het geval. Dat is heel belangrijk, ook voor de omgeving, om daarmee weer vaste grond te hebben over datgene waar je Schiphol aan kunt houden. Dat blijkt overigens ook uit de stappen die we hebben gezet om ook de rechtspositie te herstellen van de omwonenden van Schiphol, die op grond van het oude Luchthavenverkeerbesluit niet in bezwaar kunnen tegen overschrijdingen van milieu- en geluidsnormen bij Schiphol. Dat wordt op dit moment met spoed afgerond en het gaat eerdaags ook naar uw Kamer.

De **voorzitter**:  
Prima. Nee, nee, nee, mevrouw Kostic. Minister, u continueert.

Minister **Harbers**:  
Tot slot nog twee vragen. Mevrouw Hertzberger vroeg naar de bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofreductie. Als onderdeel van de sector mobiliteit levert natuurlijk ook de luchtvaart zijn bijdrage. Er geldt een totale emissiereductie van 25% voor de sector mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2019. De luchtvaart is daar ook een onderdeel van, bijvoorbeeld in de elektrificatie van alle activiteiten op de luchthaven. Uiteindelijk zal ook de reductie van het aantal vliegbewegingen op Schiphol een bijdrage daaraan leveren.  
  
Tot slot werd door mevrouw Bromet nog de vergelijking gemaakt met wegen. Zij stelde: er is ook stikstof opgekocht voor de aanleg van wegen en dat gaat ten koste van provincies. Dat laatste bestrijd ik. In de eerste plaats zijn de wegprojecten waar het om gaat wegprojecten waar altijd gezamenlijk met provincies aan gewerkt is. Bijvoorbeeld de doortrekking van de A14 is ook een grote wens van de provincie Gelderland om daarmee doorgaand verkeer rond Arnhem en Nijmegen te ontlasten. De opkoop van boerenbedrijven daarvoor is altijd in afstemming met provincies gegaan. Dat was overigens ongeveer afgerond op het moment dat de Kamer de motie daarover aannam. Volgens mij was dat begin 2023 of eind 2022. Dus voordat Rijkswaterstaat een boerderij opkocht, is dat altijd gemeld aan de betreffende provincie en heeft Rijkswaterstaat zich er altijd van vergewist dat de provincie dat bedrijf niet zelf nodig had voor de opkoop van PAS-melders. Pas als het antwoord nee was, ging Rijkswaterstaat tot opkopen over. Restruimte aan stikstof is altijd weer teruggegaan naar de provincies. Maar daarbij is men vaak tegen het probleem aangelopen dat mevrouw Van der Wal al aangaf, namelijk dat je dan restruimte hebt op hexagonen waarmee echt geen enkele PAS vooruit te helpen is. Dus ook hierbij is de rijksoverheid bepaald niet op eigen houtje te werk gegaan.  
  
Tot slot, over additionaliteit. Er loopt bijvoorbeeld nu nog bij de Raad van State de zaak over het tracébesluit van de doortrekking van de A15. Daarin is een tussenuitspraak gedaan die het ministerie opdraagt om extern salderen en additionaliteit beter te motiveren. Dat loopt nu. De rijksoverheid heeft een termijn van 26 weken gekregen om dat nader te onderbouwen. Dan doet de Raad van State de einduitspraak.  
  
Voorzitter. Dat waren de vragen die aan mij zijn gesteld.

De **voorzitter**:  
Hogelijk gewaardeerd.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Ik vraag mij af of minister Harbers nu mijn vraag volledig heeft beantwoord. Hoe kan het dat de overheid bij het extern salderen op additionaliteit moet toetsen en we voor Rijkswaterstaat wel steeds extern hebben gesaldeerd?

Minister **Harbers**:  
Dat is dus precies wat nu ook nog onderwerp is van de rechtszaak die bij de Raad van State loopt. Ook voor ons was die additionaliteit een nieuw gegeven na de uitspraak in februari dit jaar.

De **voorzitter**:  
Heel goed. Tot zover de eerste termijn. In de tweede termijn geef ik het woord aan de heer Flach.

De heer **Flach** (SGP):  
Voorzitter, dank u wel. Dank aan de beide bewindslieden voor de beantwoording. Na dit debat is het ongemakkelijke gevoel dat er toch met twee maten gemeten lijkt te zijn niet helemaal verdwenen, maar ik moet ook wel zeggen dat we na zo'n debat wel voldoende hebben teruggeblikt en ik nu vooral vooruit zou willen kijken. Daarbij zou de lijn moeten zijn dat als de stikstofreductie pijn doet, niemand zich daaraan kan onttrekken, ook Schiphol niet. Laten we dus vooral naar de toekomst kijken. Ik heb daarvoor twee moties.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
van mening dat voor legalisering van individuele PAS-knelgevallen eenzelfde inzet van het Rijk nodig is als voor de vergunningverlening voor Schiphol, waarbij met maximale welwillendheid en creativiteit oplossingen zijn gezocht;  
  
overwegende dat de staat van de natuur, de invloed van stikstofdepositie en de noodzaak van depositiereductie sterk verschilt tussen Natura 2000-gebieden en dus ook de mogelijkheden om te voldoen aan het additionaliteitsvereiste;  
  
overwegende dat al vergunningverlening plaatsvindt op basis van extern salderen met toepassing van een additionaliteitstoets;  
  
verzoekt de regering in kansrijke gebieden op kortst mogelijke termijn werk te maken van extern salderen ten behoeve van het legaliseren van PAS-knelgevallen,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door de leden Flach, Grinwis en Vedder.  
  
Zij krijgt nr. 502 (29665).

De heer **Flach** (SGP):  
De woorden "maximale welwillendheid en creativiteit" heb ik geleend van het ministerie van Financiën.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat er onduidelijkheid is over de mogelijkheden voor extern salderen en de toepassing van het zogenaamde additionaliteitsvereiste;  
  
van mening dat ongecontroleerde opkoop van boerenbedrijven door kapitaalkrachtige partijen voorkomen moet worden en meer publieke regie op externe saldering gewenst is;  
  
verzoekt de regering de afspraken met provincies over extern salderen te actualiseren ten behoeve van adequate publieke regie en te zorgen voor afspraken over een kader voor toepassing van het additionaliteitsvereiste, over volledige en integrale registratie van opgekochte en vrijgekomen stikstofruimte en de inzet ervan, en over opkoop van boerenbedrijven ten behoeve van extern salderen,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door het lid Flach.  
  
Zij krijgt nr. 503 (29665).

De heer **Flach** (SGP):  
Tot slot. Het is het laatste debat van beide bewindspersonen en hoewel je het lang niet altijd met elkaar eens bent, neemt dat niet weg dat ik beiden toch wel zou willen bedanken voor hun grote inzet.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Mevrouw Bromet van de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Voorzitter, ik dacht dat ik twee minuten had.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat de stikstofruimte schaars is en dat voorlopig ook zal blijven;  
  
overwegende dat deze stikstofruimte zou moeten gaan naar projecten met het grootste maatschappelijke nut en niet naar het project met de diepste zakken;  
  
constaterende dat overheden daar nu niet op kunnen sturen bij de verhandeling van stikstofrechten tussen private partijen, waardoor stikstofruimte terechtkomt bij projecten waar een grote Kamermeerderheid zich tegen heeft uitgesproken;  
  
overwegende dat er al stikstofbanken zijn ingericht;  
  
verzoekt de regering om alle verhandelde stikstofrechten te laten verlopen via een stikstofbank en deze primair in te zetten voor het legaliseren van PAS-melders, natuurherstel en woningbouw,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door de leden Bromet, Grinwis, Beckerman, Podt en Vedder.  
  
Zij krijgt nr. 504 (29665).

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat uit jurisprudentie blijkt dat het additionaliteitsvereiste ook bij extern salderen tussen private partijen geldt;  
  
overwegende dat Schiphol nu alsnog een additionaliteitstoets uitvoert in voorbereiding op het hoger beroep van het handhavingsverzoek;  
  
overwegende dat er meerdere moties liggen die oproepen een einde te maken aan de stikstofjacht op boeren door luchthavens;  
  
overwegende dat het Rijk grootaandeelhouder is van Schiphol;  
  
verzoekt de regering als grootaandeelhouder te voorkomen dat als uit de additionaliteitstoets blijkt dat aanvullende stikstofruimte nodig is voor al zijn activiteiten deze niet met stikstofrechten van boeren mag worden gevuld maar dat het gat wordt gedicht door minder of schonere vluchten,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door de leden Bromet en Beckerman.  
  
Zij krijgt nr. 505 (29665).

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat Rotterdam The Hague Airport vooruitlopend op zijn vergunningaanvraag de stikstofruimte van twee veehouders heeft opgekocht;  
  
constaterende dat die ruimte daar volgens het bevoegd gezag voorlopig niet voor nodig is;  
  
overwegende dat meerdere moties zijn aangenomen die oproepen te stoppen met de stikstofjacht op boeren voor de luchtvaart;  
  
verzoekt de regering om in overleg te treden met Rotterdam The Hague Airport en de vrijgekomen ruimte in te zetten voor het legaliseren van PAS-melders, natuurherstel en woningbouw,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door de leden Bromet en Beckerman.  
  
Zij krijgt nr. 506 (29665).

Mevrouw **Bromet** (GroenLinks-PvdA):  
Tot slot, voorzitter. Heel veel dank aan beide ministers. Ik heb met minister Harbers alweer vijf jaar geleden een debat in Buitenhof gedaan over stikstof, en hij heeft mij geholpen door zijn handtekening te zetten onder mijn initiatiefwet om de geborgde zetels af te schaffen. Mevrouw Van der Wal dank ik voor de vele goede debatten, ondanks dat we het niet altijd eens waren.

De **voorzitter**:  
Mevrouw Hertzberger, Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Voorzitter. Allereerst: er is nog veel onduidelijk. Twee dingen zou ik toch nog heel graag in de tweede termijn hebben opgehelderd, namelijk over het referentiejaar 2019. Hoe kan dat als het aanwijzingsbesluit uit 2010 is en er voor de PAS-melders kennelijk andere regels gelden? En hoe kan het dat we de hele dag door horen dat additionaliteit voor de overheid geldt, maar Rijkswaterstaat toch gewoon extern blijkt te kunnen salderen? Dus graag nog opheldering daarover.  
  
Dan een motie over de modellen, waar het onrecht in verscholen blijft.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
overwegende dat meerdere studies hebben geconcludeerd dat het rekeninstrument AERIUS Calculator zonder ondergrens niet doelgeschikt is voor vergunningverlening;  
  
overwegende dat het model de droge ammoniakdepositie sterk overschat en bovendien niet te kalibreren valt met metingen;  
  
overwegende dat de wetenschappelijke raad van de Europese Commissie heeft geadviseerd bij alle besluitvorming rekening te houden met onzekerheden zoals beschreven in de "Leidraad voor Omgaan met Onzekerheden";  
  
verzoekt de regering voor alle modelleer- en rekeninstrumenten die worden gebruikt voor besluitvorming na te gaan of er een toepassingsbereik is gedefinieerd, of het instrument binnen dat toepassingsbereik wordt gehanteerd en of er verder rekening wordt gehouden met de grenzen aan de statistische en methodologische betrouwbaarheid, en hierover eind 2024 aan de Kamer te rapporteren,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door het lid Hertzberger.  
  
Zij krijgt nr. 507 (29665).

Mevrouw **Hertzberger** (NSC):  
Dan wil ik tot slot de ministers bedanken en het beste toewensen voor de toekomst.

De **voorzitter**:  
Mevrouw Beckerman, SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):  
Voorzitter, dank. Dank ook aan de bewindspersonen. Eigenlijk kwam heel vaak terug: de spelregels zijn hetzelfde voor iedereen. Ik kreeg daar een beetje het gevoel bij alsof je tegen zowel een vis als een aap zegt "klim maar in de boom" en vervolgens zegt: die vis is niet boven gekomen, maar de spelregels waren wel gelijk. Maar dat was niet het enige. Ik heb ook het gevoel dat er voor die aap nog een extra trappetje is neergezet, namelijk het trappetje van "als je maar kapitaal hebt, dan kun je boerderijen opkopen en dan kun je zorgen dat je stikstofruimte hebt". Ik denk dat we moeten stoppen met tegen een vis zeggen "klim maar in een boom", dus dat we tegen die PAS-melders en tegen de natuur moeten zeggen: wij gaan als overheid extra ons best doen om jullie te bevoordelen. Maar ik denk ook dat we dat trappetje moeten weghalen en moeten zorgen dat we extern salderen publiek maken, of eigenlijk stikstofruimte publiek maken. Daarom heb ik een aantal moties mede ingediend. Zelf heb ik geen andere moties.  
  
In mijn laatste tien seconden wil ik toch de enige minister voor Natuur en Stikstof die we ooit hebben gehad, heel erg bedanken voor haar inzet.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. De heer Van Campen van de VVD.

De heer **Van Campen** (VVD):  
Voorzitter.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat de overheid een wettelijke verplichting heeft om PAS-melders, ondernemers die te goeder trouw hebben gehandeld, van een in rechte vaststaande vergunning te voorzien;  
  
overwegende dat het daarvoor wenselijk is dat vrijkomende stikstofruimte waar mogelijk met prioriteit naar PAS-melders gaat;  
  
verzoekt de regering een juridisch bindende instructie op te stellen voor zowel bevoegde gezagen als private partijen, waarbij een PAS-meldersnorm voor extern salderen wordt ingericht;  
  
verzoekt de regering deze PAS-meldersnorm aan de voorkant zodanig in te richten dat bevoegde gezagen aanvullend op de bestaande 30%-afroming een vast percentage aanvullend afromen voor stikstofruimte ten behoeve van PAS-melders;  
  
verzoekt de regering om de PAS-meldersnorm daarnaast zo in te vullen dat rest- en onbenutte ruimte na saldering ook beschikbaar wordt gesteld aan bevoegde gezagen voor legalisering van PAS-melders,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Campen en Grinwis.  
  
Zij krijgt nr. 508 (29665).

De heer **Van Campen** (VVD):  
Voorzitter. Ook ik wil de laatste 30 seconden van mijn spreektijd gebruiken voor het uitspreken van woorden van dank in de richting van de beide bewindspersonen. Ik werk graag met hen samen. Met mevrouw Van der Wal, de minister voor Natuur en Stikstof, heb ik de afgelopen jaren heel veel samengewerkt. Dat ging altijd constructief en soms, voor én achter de schermen, op het scherpst van de snede. Maar ik heb persoonlijk grote waardering voor de wijze waarop zij naar voren is gestapt op de momenten dat het moeilijk werd. Ze heeft daar ook persoonlijk een prijs voor betaald. Daar heb ik diep respect voor.  
  
Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Voorzitter.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat de Schiphol Group in april van dit jaar "voor de zekerheid" de stikstofrechten van twee Zuid-Hollandse boeren heeft gekocht, zodat Rotterdam The Hague Airport een natuurvergunning kon krijgen;  
  
constaterende dat een woordvoerder van de Schiphol Group destijds meldde dat de stikstofrechten bij de overheid aangeboden zouden worden als deze toch overbodig bleken;  
  
constaterende dat de minister met de Schiphol Group in gesprek gaat over hoe deze vrijgekomen stikstofruimte een bijdrage kan leveren aan de oplossing voor andere knelpunten;  
  
overwegende dat het legaliseren van PAS-melders nog steeds zeer traag verloopt en dit de hoogste prioriteit zou moeten hebben;  
  
verzoekt de regering om de Schiphol Group direct bij de transactie van de stikstofrechten te verzoeken de verworven stikstofdepositieruimte voor Rotterdam The Hague Airport bij de overheid aan te bieden om in te kunnen zetten voor het legaliseren van PAS-melders,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door de leden Vedder, Grinwis, Flach, Hertzberger en Pierik.  
  
Zij krijgt nr. 509 (29665).

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Voorzitter. Daarbij wil ik nog even mijn dank uitspreken aan de vier collega's die het zó belangrijk vinden om over coalitie- en oppositiegrenzen heen samen te werken, die inhoud belangrijker vinden dan ego en die niet dat gekke spelletje spelen van maximaal maar twee mensen onder een motie, "want mijn naam zou er weleens kunnen afvallen". Collega's, dank jullie wel.

De **voorzitter**:  
Het lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Dank u wel, voorzitter.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat het ministerie van Financiën heeft verzocht om "met zo veel mogelijk welwillendheid en creativiteit" te kijken naar oplossingen en het vormgeven van de vergunning voor Schiphol;  
  
verzoekt de regering om met minstens net zoveel welwillendheid en creativiteit burgers, boeren, dieren en natuur te beschermen tegen grote vervuilers,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.  
  
Zij krijgt nr. 510 (29665).

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat de minister er door haar ambtenaren op werd gewezen dat het additionaliteitsvereiste ook geldt voor particuliere bedrijven, zoals Schiphol;  
  
constaterende dat de minister bewust een juridisch zeer wankele natuurvergunning aan Schiphol heeft afgegeven door niet te voldoen aan dit vereiste;  
  
constaterende dat het additionaliteitsvereiste alsnog moet worden toegepast;  
  
verzoekt de regering de natuurvergunning van Schiphol per direct in te trekken, in ieder geval totdat aan het additionaliteitsvereiste is voldaan,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.  
  
Zij krijgt nr. 511 (29665).

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat de minister door ambtenaren is gewaarschuwd dat er juridische risico's kleven aan het verlenen van de natuurvergunning voor Schiphol;  
  
constaterende dat de Kamer heeft verzocht dat de bestaande afspraken rondom de bescherming van de natuur op tijd worden nagekomen, in de aangenomen motie op stuk nr. 942 (21501-08);  
  
constaterende dat uit onderzoek van het RIVM blijkt dat met het huidige beleid een deel van de natuur reddeloos verloren is;  
  
constaterende dat veel maatschappelijke activiteiten geremd worden als de natuur niet herstelt en we ons dus geen fouten meer kunnen permitteren;  
  
verzoekt de regering in het vervolg bij twijfel over de juridische houdbaarheid geen maatregelen te nemen die ten koste gaan van de natuur,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.  
  
Zij krijgt nr. 512 (29665).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):  
Ook ik dank de ministers voor de inhoudelijke debatten.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. De heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Voorzitter. Hier is ie dan: de motie die slechts twee handtekeningen kent, maar brede steun geniet.

De Kamer,  
  
gehoord de beraadslaging,  
  
constaterende dat zolang er sprake is van verslechtering van natuur (Natura 2000) extern salderen een van de weinige manieren is waarop nieuwe ontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt dan wel bestaande ontwikkelingen kunnen worden gelegaliseerd;  
  
overwegende dat na de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 over de Programmatische Aanpak Stikstof met de introductie van extern salderen iets wat voor die rechterlijke uitspraak geen markt was, daarna een markt is geworden, waardoor degenen met veel kapitaal de meeste mogelijkheden hebben om schaarse stikstofruimte te verwerven;  
  
van mening dat bij het verdelen van schaarse stikstofruimte niet het recht van de sterkste mag gelden;  
  
verzoekt de regering, nu er vijf jaar verstreken zijn sinds de PAS-uitspraak van de Raad van State, in samenspraak met de provincies extern salderen opnieuw tegen het licht te houden en daarbij na te gaan hoe de na die uitspraak ontstane handel in stikstofruimte aan banden kan worden gelegd, waarbij het uitbreiden van de functie en versterken van de positie van stikstofbanken als oplossing betrokken wordt,  
  
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:  
Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Van Campen en Vedder.  
  
Zij krijgt nr. 513 (29665).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Voorzitter. Rest mij de beide ministers heel erg te bedanken, voor dit debat, maar ook voor de samenwerking in de afgelopen jaren. Ik denk met genoegen terug aan de samenwerking met minister Harbers, vooral op het gebied van water. Ik prijs minister Van der Wal voor de stoerheid waarmee zij onverschrokken haar natuurbeleid heeft verdedigd. Dat had inderdaad een persoonlijke prijs tot gevolg. We hadden soms onze debatten, maar dit is waar ik vooral op terugkijk en wat ik echt zeer waardeer. Heel veel dank daarvoor.

Mevrouw **Vedder** (CDA):  
Dit was natuurlijk weer een ijzersterke motie van collega Grinwis, zoals altijd. Dus ik zou graag aan collega Grinwis willen aanbieden dat het CDA deze motie medeondertekent.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Dat is natuurlijk een heel mooi aanbod van het CDA. Ik ga daarover met mijn mede-indiener in gesprek.

(Hilariteit)

De heer **Van Campen** (VVD):  
Ik zou het bijzonder op prijs stellen als ook collega Vedder onder deze motie komt te staan.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Dan is het toch eind goed, al goed.

De **voorzitter**:  
Mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):  
Dank u, voorzitter. Uiteraard ook van mijn kant dank voor het debat en voor de antwoorden van de bewindspersonen. Dank ook aan de ondersteuning. Mijn afdronk is dat hier wel iets rechtmatigs is gebeurd, maar met een onrechtvaardige uitkomst. Collega Vedder zei dat ook mooi in eerste termijn. Ik steun daarom ook de collega's die het initiatief nemen om van de stikstofmarkt iets anders te maken dan die nu is.  
  
Uiteraard ook mijn dank aan de beide bewindspersonen voor hun inzet, zeker ook aan minister Van der Wal; ik ben haar iets vaker tegengekomen in het debat. Ik hoop zeker dat zij haar autonome toon en inzet voort zal zetten vanuit de Kamer. Ik heb daar veel respect voor.  
  
Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:  
Ik schors tien minuten en dan gaan we luisteren naar beide bewindspersonen.

De vergadering wordt van 16.11 uur tot 16.21 uur geschorst.

De **voorzitter**:  
Het woord is aan de minister.

Minister **Van der Wal**:  
Dank u, voorzitter. Eerst ga ik in op de vraag over het referentiejaar. Er was een aanvraag voor toestemming voor februari 2019. In 2010 liep het aanwijzingsbesluit door IenW parallel. In deze periode was de wetgeving in wording en was er sprake van overgangsrecht. Met het aanwijzingsbesluit door IenW in 2010 is er een juridische positie verkregen met de vastgelegde geluidsruimte. In 2019 is het omgezet naar een vlootscenario. Dat is vertaald naar stikstof en dat bleek binnen de passende beoordeling te vallen. Dan kun je geen vergunning verlenen. Ik heb dus wél besloten om maatregelen te nemen en stikstof vast te zetten. Ten opzichte van de PAS, waar mevrouw Vedder nog een vraag over stelde, is het zo: we gaan ervan uit dat er in januari 2017 inderdaad geen vergunning was, maar dat was gebaseerd op generiek beleid. Daarmee heb je geen juridische positie, hoe zuur ook. Daar zit het verschil met de PAS-melders.  
  
Dan was er nog een vraag van het lid Kostić over de brief ten aanzien van de motie. Daarover is nog overleg nodig met de provincies. Het lukt gewoon niet om dat te verwerken in de tijd die mij nog rest in deze functie, maar ik weet zeker dat mijn opvolger die brief, nadat hij of zij overleg heeft gehad met de provincies, z.s.m. met uw Kamer zal delen.  
  
Dan kom ik op de moties. De motie op stuk nr. 502 krijgt oordeel Kamer.  
  
De motie op stuk nr. 503 krijgt ook oordeel Kamer, mits ... De heer Flach benoemt hier een aantal terechte aandachtspunten. Die moeten opgepakt worden en ik wil ook dat er eenduidiger beleid komt over de afspraken met de provincies die we gaan actualiseren. Dat bezie ik wel in relatie tot de motie van mevrouw Bromet over de regie via stikstofbanken. Als ik de motie op stuk nr. 503 zo kan interpreteren, dan kan ik die echt oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:  
De heer Flach knikt, maar heeft toch iets toe te voegen.

De heer **Flach** (SGP):  
Ik heb eigenlijk meer een vraag ter toelichting. Hoe wordt dat dan met elkaar in verband gebracht? Ik denk namelijk dat dat nogal uitmaakt.

Minister **Van der Wal**:  
Er ligt een hele mand met punten over dit thema. Die zou ik al bespreken met de provincies, op de 19de zeg ik uit mijn hoofd, maar die afspraak is verplaatst. Ik heb gezegd dat we dit moeten zien in relatie tot de motie van mevrouw Bromet over de regie via stikstofbanken. Als ik de motie zo kan interpreteren, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Ik vraag dit ook voor mijn opvolger, want die willen we toch ook wat ruimte geven, mensen!

De **voorzitter**:  
Dat beaamt de heer Flach bij dezen.

Minister **Van der Wal**:  
Fantastisch. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 504, ook met een interpretatie. Ik begrijp de vraag om meer overheidsregie te krijgen. Er bestaat al enige mate van overheidsregie. Dit kan een aanvullende oplossing zijn, maar ik wil dit wel eerst juridisch-technisch onderzoeken. Het is dan aan een volgend kabinet om daarover te besluiten. Met die interpretatie kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:  
Dat moet mevrouw Bromet even beamen. Haar duim gaat omhoog!

Minister **Van der Wal**:  
De motie op stuk nr. 506 kan ik oordeel Kamer geven, mits ... Ik ga inderdaad in gesprek met de Royal Schiphol Group over de vrijgekomen ruimte en over de inzet daarvan voor PAS-melders en natuurherstel.

De **voorzitter**:  
Ook dat moet mevrouw Bromet even beamen. En weer gaat de duim omhoog!

Minister **Van der Wal**:  
Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 509: dezelfde interpretatie en oordeel Kamer. Dat is de motie van mevrouw Vedder.

De **voorzitter**:  
Dan kijk even naar mevrouw Vedder. Zij moet dat beamen en knikt ja.

Minister **Van der Wal**:  
Dan heb ik de motie op stuk nr. 507. Ook die kan ik oordeel Kamer geven, maar met een kleine interpretatie. AERIUS wordt al in het Algoritmeregister opgenomen. Dat doen we onder andere door het beschrijven en onderbouwen van verantwoord gebruik in dat register van de Nederlandse overheid. Verantwoord gebruik is een standaardonderdeel van de registratie. Wij streven naar publicatie binnen de in het dictum gestelde termijn. Als dat oké is, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:  
Mevrouw Hertzberger beaamt dat.

Minister **Van der Wal**:  
Motie op stuk nr. 508: idem dito, dus oordeel Kamer, maar wel met een interpretatie. Nogmaals, ik begrijp de wens. Ik ga ook onderzoeken of dat mogelijk is. Het vraagt in ieder geval om aanpassing van de beleidsregels van de provincies en mogelijk ook om wetgeving, want om de PAS-melders met deze ruimte te legaliseren, moet additionaliteit wel zijn geborgd.

De **voorzitter**:  
De heer Van Campen beaamt dat ook.

Minister **Van der Wal**:  
De motie op stuk nr. 510 van het lid Kostić krijgt oordeel Kamer.  
  
De motie op stuk nr. 511, ook van het lid Kostić, moet ik ontraden.  
  
De motie op stuk nr. 512 moet ik ook ontraden.  
  
De motie op stuk nr. 513 krijgt oordeel Kamer, mits ik de motie zo kan interpreteren dat ik 'm in overeenstemming met de moties van Bromet en Flach kan onderzoeken.

De **voorzitter**:  
De heer Grinwis beaamt dat en knikt. Heel goed. Dank u wel. Minister Harbers.

Minister **Van der Wal**:  
Ik begrijp dat we weinig tijd hebben, maar voordat we naar de heer Harbers gaan, wil ik u en uw Kamer bedanken voor de constructieve debatten en de fijne samenwerking. Ik wil vooral gezegd hebben dat ik echt trots ben op uw Kamer en deze woordvoerders vanwege hun steun. We hadden toch ook veel consensus over de lijn die we hebben gekozen. Maar ook in moeilijke tijden met veel weerstand in de samenleving is iedereen wel op gaan staan en heeft iedereen de juiste besluiten durven te nemen. Dat wilde ik nog delen. Bedankt voor de fijne samenwerking.

De **voorzitter**:  
We gaan u missen. Het ga u goed. Minister Harbers.

Minister **Harbers**:  
Dank u wel. Op mijn terrein zijn er nog een vraag en een motie. Ik kom nog even terug op de precisie bij de vraag van mevrouw Hertzberger. Omdat Rijkswaterstaat zo'n overheidspartij is, is daar altijd getoetst op additionaliteit. In het tracébesluit voor de A27/A12 Ring Utrecht is bijvoorbeeld voor alle bedrijven bekeken of aan het additionaliteitsvereiste is voldaan. Die zaak is overigens nog in behandeling bij de Raad van State. Datzelfde geldt voor de ViA15, de doortrekking van de A15. Daar is op vergelijkbare wijze getoetst aan het additionaliteitsvereiste. Het betreft overigens vaak opkopen die zich al voor 2022 hebben voltrokken, maar de additionaliteit is altijd getoetst. Dat is een zaak waar de Raad van State nu in een tussenuitspraak over heeft gezegd dat de additionaliteitsmotivering nog beter moet. We zitten nu in de periode van 26 weken om dat aan te leveren bij de Raad van State. Dit is allemaal na te lezen in de beantwoording van de vragen van de leden Vestering en Van Raan door mevrouw Van der Wal en mij, die op 3 april vorig jaar naar de Kamer gezonden is.  
  
Tot slot de motie op stuk nr. 505. Die ontraad ik om een aantal redenen. Eén. Het is een opdracht aan het kabinet als grootaandeelhouder. Ik heb de afgelopen tweeënhalf jaar uitgelegd — het was een soort rode draad — wat aandeelhouderschap wel en niet behelst. Naar oordeel van de regering is het niet aan hen om aanvullende eisen te stellen aan het beleid van een naamloze vennootschap. Daarnaast is het ook niet aan de overheid om voor te schrijven wat zo'n vennootschap wel of niet mag doen. Als het de bedoeling is om aanvullende stikstofruimte niet te vullen met stikstofrechten van boeren, dan is er één ding dat gedaan moet worden door een volgend kabinet, de Kamer en de provincies. Dat mag na dit debat ook wel duidelijk zijn. Zij moeten dan eisen stellen aan extern salderen. Want als het instrument er is, mag het ook gebruikt worden door private ondernemingen. Dat is de reden dat ik de motie op stuk nr. 505 ontraad.  
  
Voorzitter, tot slot. Dit is waarschijnlijk — dat weet je nooit in dit leven — mijn laatste plenaire debat hier, afgezien van een wetgevingsoverleg volgende week. Maar ik vind dit wel de plek om u en de leden van de Kamer te danken voor het vertrouwen in de afgelopen jaren. Ik kijk met heel veel plezier terug op de afgelopen vijftien jaar hier op het Binnenhof dan wel B67. Ik dank de Kamerleden ook voor de plezierige wijze van debatteren — soms scherp, maar altijd ook inhoudelijk. In het bijzonder dank ik de Kamerleden met wie ik in een vorige rol ook nog als collega-Kamerlid de degens heb gekruist. Die Kamerleden zitten hier trouwens vooral aan de linkerzijde. Ik dank u allen hartelijk en wens u veel succes, ook weer in deze zittingsperiode.  
  
Dank u.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Dat waarderen wij enorm. We gaan u missen en wensen u alle goeds voor de toekomst. Tot zover dit debat. We danken de beide bewindspersonen voor hun aanwezigheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:  
Dinsdag stemmen wij over de moties. Ik schors een enkel ogenblik.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.