

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 Staatskundig 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 vertragingstrategie 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 weggevlagen. Dit — het Varkensland heet het natuurgebied — is een onderdeel van een groter Natura 2000-gebied, bestaande uit het Varkensland, het Ilperveld, het Wormeren 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 gelijklopend 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 Bromet 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 aan 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 vrijwiligheid 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 diepriet.

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 stikstofsloot 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 modellen-werkelijkheid 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 ondui-

delijk 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 referentiejaar. 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 mogelijkwerwijs 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 Hertzberger, 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 betrouw-

baar. 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 extraparlamenteair 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: mogelijkserwijs 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 toeknipt. 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 bevoordeld 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 anti-luchtvaartagenda 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 bewindslidenoverleg? 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 Staatskundig 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 particulier. Maar dan verwijst 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 jibakken, 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 bewindslidenoverleg 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, kapitaalkrchtig 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 grepmium, 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 Arbeidfractie 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 nakoemen, 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 bevestigd 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 jii-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 kapitaalcrachtige 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 belen: 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 hele 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 tegensprekt. 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 verwacht het lid Kostić 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 een-tje?

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 multiple choice politiek 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 afroeping 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 terechtge-

komen. 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 Kostić, 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 NO_x, 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 Schipholvergunningsssoap. 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 bidder, 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 afgeroemd. 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 afroaming 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 afroaming 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 regeringsperiodes. 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% afroaming 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.