

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

### 567

Vragen van het lid **Van der Plas** (BBB) aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *het openbaar maken van gegevens op 16 juli 2021 in het kader van de WOB (Wet Openbaarheid van Bestuur) met als onderwerp Lelystad Airport* (ingezonden 10 augustus 2021).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 3 november 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 3763.

#### Vraag 1

Hoe kunt u garanderen dat er sprake is van een evenwichtige belangenafweging terwijl de Nederlandse Staat ook aandeelhouder is van luchthaven Schiphol en KLM en dus een direct financieel belang heeft bij de opening van Lelystad Airport?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Bij de besluitvorming over Lelystad Airport heeft de regering zich aan wettelijke procedures te houden die zijn vastgesteld om de belangen van burgers en ondernemers te beschermen. Aan de procedure met betrekking tot de legalisatie van meldingen heb ik mij bij de uitvoering van mijn taak als bevoegd gezag op grond van de Wet natuurbescherming te houden. Deze taak staat los van politieke afwegingen en overheidsdeelneming in de Naamloze Vennootschappen van luchthavens. In haar rol van aandeelhouder laat de Staat de bedrijfsvoering aan het bedrijf zelf; het bedrijf geeft uitvoering aan het strategisch plan van de onderneming.

#### Vraag 2

Hoe verantwoordt u, gezien het feit dat de agrarische sector in Nederland volledig wordt uitgekleeft vanwege de stikstofproblematiek, het openen van een vliegveld dat dus nog niet in werking is of was ten tijde van de PAS-uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 terwijl dat vliegveld een aanzienlijke bijdrage gaat leveren aan stikstofdepositie in Nederland?<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 16 juli 2021, «Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport», Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl

<sup>2</sup> ECLI:NL:RVS:2019:1603

#### Antwoord 2

Het is een politiek besluit om het vliegveld te openen. Om dat te kunnen besluiten, is voor luchthaven Lelystad een toekenning van stikstofruimte nodig. Het legaliseren van de melding is een van de manieren waarop dat mogelijk is.

#### Vraag 3

Kunt u het feit dat de stikstofruimte uit de Warme Sanering Varkenshouderij volledig gebruikt lijkt te worden voor Lelystad Airport en zo het gevoel bevestigt dat leeft in de agrarische sector dat de sector moet wijken voor andere economische belangen en het stikstofbeleid dus helemaal niet gaat over natuurverbetering, ontzenuwen of toelichten?

#### Antwoord 3

Bij de toebedeling van ruimte uit de Warme Sanering Varkenshouderij wordt gekeken voor welke meldingen geldt dat de beschikbare ruimte de stikstofdepositie-effecten afdekt. Op basis daarvan wordt gekeken welke meldingen met deze ruimte gelegaliseerd kunnen worden. Vanwege de locatie van de effecten van deze maatregel is het technisch onmogelijk de melding van Lelystad met deze maatregel te legaliseren. Het is dus onjuist dat stikstofruimte uit de Warme Sanering Varkenshouderij gebruikt zal worden voor het legaliseren van Lelystad Airport.

#### Vraag 4

Hoe denkt u nog draagvlak in de agrarische sector te krijgen voor stikstofmaatregelen?

#### Antwoord 4

Ik heb veelvuldig contact met verschillende landbouworganisaties en individuele boeren. Uit die gesprekken komt steeds naar voren dat de stikstofproblematiek complex is. Het vraagt zowel van het kabinet als van de sectororganisaties veel inspanning om gedragen oplossingen te vinden en tegelijkertijd perspectief voor de lange termijn te creëren.

#### Vraag 5

Welke argumenten heeft u om op deze wijze invulling te geven aan legalisatie voor Lelystad Airport terwijl agrarische bedrijven nog minstens 2 jaar moeten wachten?

#### Antwoord 5

Bij het bepalen van welke melding gebruik mag maken van stikstofruimte, is een systematiek ingericht waar de opgave met objectieve criteria wordt ingevuld, zoals het al dan niet hebben van een handnavingsverzoek. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende sectoren. Deze systematiek is uitgebreid beschreven in de (ontwerp)Regeling tot wijziging van de Regeling natuurbescherming en de Omgevingsregeling (nieuwe versie Aerius Calculator en wijziging stikstofregistratiesysteem).

#### Vraag 6

Hoe gaat u het gebrek aan vertrouwen in een rechtvaardig stikstofbeleid oplossen?

#### Antwoord 6

De overbelasting van natuur door stikstof is een feit. Ik heb veelvuldig contact met verschillende landbouworganisaties en individuele boeren. Uit die gesprekken komt steeds naar voren dat de stikstofproblematiek complex is. Het vraagt zowel van het kabinet als van de sectororganisaties veel inspanning om gedragen oplossingen te vinden en tegelijkertijd perspectief voor de lange termijn te creëren.

#### Vraag 7

Hoe gaat u waarborgen dat er via de correcte wegen, op democratische wijze, afwegingen worden gemaakt, gezien het feit dat uit het WOB-besluit blijkt dat er voortdurend, via appjes en mailtjes, gezocht wordt naar manieren om buiten de wet om te opereren zoals via een ander rekenmodel voor Lelystad

Airport en zelfs een beroep op de bevoegdheid van de Minister om af te wijken van de wet en de 30% afoming niet voor Lelystad Airport te laten gelden?

Antwoord 7

Bij de besluitvorming over Lelystad Airport heeft de regering zich aan wettelijke procedures te houden, die zijn vastgesteld om de belangen van burgers en ondernemers te beschermen. Aan de procedure met betrekking tot de legalisatie van meldingen heb ik mij bij de uitvoering van mijn taak als bevoegd gezag op grond van de Wet natuurbescherming te houden. De ambtelijke advisering verliep en verloopt binnen de kaders van de wet.

Vraag 8

Hoe komt u bij de stellingname dat Lelystad Airport te goeder trouw de melding in het kader van de Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft gedaan terwijl verderop in de stukken valt te lezen dat andere PAS-melders die bij nader inzien boven de 1 mol depositie uitkwamen NIET te goeder trouw zullen hebben gehandeld, gezien het feit dat uit de gegevens blijkt dat «te goeder trouw» onderwerp van gesprek is?

Antwoord 8

De veronderstelling van het bevoegd gezag is dat in beginsel elke melding te goeder trouw is ingediend. Dat geldt ook voor de melding van Lelystad Airport. Verder is het voor het bevoegd gezag niet mogelijk om vast te stellen of dat al dan niet terecht is. Zodoende is dit geen onderdeel van het verificatieproces. In de passage over dit onderwerp (wob stuk 56a, pagina 116) wordt verwezen naar gemelde activiteiten waarvan de maximale bijdrage meer dan 1 mol/ha/jaar bedroeg.

Vraag 9

Wat rechtvaardigt deze verdachtmaking naar andere melders en wat rechtvaardigt het idee dat Lelystad Airport wel te goeder trouw heeft gehandeld?

Antwoord 9

Zoals ik in de beantwoording van vraag 8 toelicht, de veronderstelling van het bevoegd gezag is dat in beginsel elke melding te goeder trouw is ingediend<sup>3</sup>.

Vraag 10

Waarom ging het proces gewoon door terwijl bekend was dat de stikstofberekeningen niet klopten?

Antwoord 10

In de Kamerbrief van 24 april 2020 (Kamerstuk 35 334, nr. 82) heb ik aangegeven dat de legalisatie van de meldingen is gestart, waarbij alle meldingen hetzelfde stappenplan doorlopen. Stap één van de legalisatie bestaat uit het verifiëren of de toenmalig ingevoerde gegevens nog actueel zijn. De verificatie van de gegevens door het bevoegd gezag (LNV) vindt momenteel plaats.

Vraag 11

Kunt u bovenstaande vragen één voor één beantwoorden en wel vóór 1 september 2021?

Antwoord 11

Ik heb de vragen één voor één beantwoord. Het is niet gelukt de beantwoording voor 1 september te versturen.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 334, nr. 1