Eerste Kamer der Staten-Generaal

Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
De heer J. van Essen
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Kazernestraat 52
2514 CV Den Haag
postbus 20017
2500 EA Den Haag

telefoon 070 312 92 45

e-mail postbus@eerstekamer.nl

datum *3 november 2026*
betreft *Programma Maatwerk PAS-melders*
ons kenmerk *182907*

Geachte heer Van Essen,

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) hebben met belangstelling kennisgenomen van het verslag van een schriftelijk overleg over het definitief Programma Maatwerk PAS-melders en de voortgang van dit Programma.[1] Naar aanleiding hiervan hebben de fractieleden van **PRO** mede namens de fractieleden van de **SP** en het lid van de **Fractie-Visseren-Hamakers**, en de fractie van de **PvdD** een aantal nadere vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen door de fractieleden van PRO mede namens de SP en de Fractie-Visseren-Hamakers

Vraag 1
U geeft aan dat Lelystad Airport geen PAS-melder status heeft verkregen en daardoor ook geen aanspraak kan maken op de regels onder het PAS-programma. Tegelijkertijd heeft het kabinet aangegeven dat Lelystad Airport zal openen voor zowel militaire- als burgerluchtvaart. U geeft aan dat Lelystad Airport daarvoor het reguliere vergunningsspoor voor een natura 2000-activiteit moet aflopen. De leden van de fracties van PRO, de SP en het lid van de Fractie-Visseren-Hamakers menen dat, onder de huidige regelgeving, het dan waarschijnlijk niet lukt om een vergunning te verkrijgen.
Bent u dit met deze leden eens? Zo niet, hoe ziet u dan mogelijkheden om onder de huidige wet- en regelgeving een dergelijke vergunning af te geven? Zo ja, bent u van plan om opening van Lelystad Airport tegen te houden zo lang er geen Natura 2000-vergunning is, met andere woorden: te voorkomen dat er een volgende luchthaven zonder vergunning opereert?

Vraag 2
Vindt u dat er daarbij nog verschil is tussen defensieactiviteiten, die wellicht onder de noemer van groot maatschappelijk belang kunnen vallen, en de gewenste activiteiten voor recreatieve

[1] *Kamerstukken I*, 2026/2027, 35334 en 36755, CP.

luchtvaart, waarvan deze leden menen is aangetoond dat Nederland economisch en maatschappelijk prima zonder kan, sterker, dat dit een activiteit is die het behalen van de zeer belangrijke klimaatdoelen nog lastiger maakt?

Vraag 3
Als Lelystad Airport zoals u aangeeft geen PAS-Melder is en ook niet kan of kon worden, kunt u dan aangeven waarom u dan in 2024, in een formeel aanvullingsverzoek, de aanvrager verzocht of afgesproken heeft dat: "Daarnaast doet Lelystad Airport voor de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer een beroep op externe maatregelen middels rechten (depositieruimte) uit het PAS-legalisatieprogramma c.q. wordt gevraagd om een heroverweging van de negatieve verificatie van de PAS-melding."?[2]

Vraag 4
Kunt u aangeven op welke manier en op welke wettelijke basis partijen dachten dat dit een begaanbare route kon zijn?

Vraag 5
In dezelfde brief lezen deze leden ook: "Uit de aanvraag moet expliciet blijken dat alleen een Wnb-vergunning voor 10.000 en niet voor 45.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar wordt aangevraagd. Een dergelijk scenario kan in een aparte procedure aan de orde worden gesteld".[3]
Gaat u de vergunningaanvraag die nu in behandeling is, beoordelen op het aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen of op basis van 10.000 vliegtuigbewegingen?

Vraag 6
Als bij u als bevoegd gezag bekend is dat Lelystad Airport en haar eigenaar de kennelijke intentie dan wel mogelijk intentie hebben om op termijn meer dan 10.000 vluchten voor *General Aviation* (GA) uit te gaan voeren, waarbij dit in ieder geval dermate concreet is dat dit openlijk met het bevoegd gezag wordt besproken, dient u volgens de geldende jurisprudentie dan niet het project als geheel te beoordelen, dat wil zeggen voor die hogere capaciteit? Kunt u dit juridisch sluitend motiveren en tevens onderbouwen waarom dit niet zou neerkomen op het zogenoemd opknippen van een project?

Vraag 7
Kunt u aangeven wat de rationale is achter het openen van Lelystad Airport voor GA wanneer die luchthaven slechts een capaciteit heeft van 10.000 vliegtuigbewegingen? En kunt u aangeven welk probleem Lelystad Airport oplost met een capaciteit van 10.000 vluchten voor GA?

Vraag 8
Vindt u dat Lelystad Airport beleidsmatig en economisch zin heeft wanneer deze voor de komende 20 jaar hard en onwrikbaar begrensd wordt op 10.000 vluchten? Zo ja kunt u dit motiveren?

---

[2] 'Besluit op Wo-verzoek over natuurvergunning Schiphol', gepubliceerd via https://open.overheid.nl, op 21 juli 2026, documenten deel 2 bij besluit over natuurvergunning Schiphol, pg. 405.
[3] 'Besluit op Wo-verzoek over natuurvergunning Schiphol', gepubliceerd via https://open.overheid.nl, op 21 juli 2026, documenten deel 2 bij besluit over natuurvergunning Schiphol, pg. 405.

Vraag 9
Kunt u eenduidig en zonder voorbehoud garanderen dat Lelystad Airport voor de eerste 10 jaar na openen zal blijven binnen die capaciteit van de aangevraagde 10.000 vluchten? Zo nee, als u dit niet hard kunt garanderen én tegelijk wel openlijk met de aanvrager scenario's bespreekt op basis van wel 45.000 vluchten, dient u dan uw oordeel over de vergunningaanvraag dan niet te baseren op die 45.000 vluchten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 10
Kunt u een overzicht verstrekken van de depositie door vliegverkeer van Lelystad Airport per geraakt N2000 gebied voor het scenario met 10.000 vluchten en met 45.000 vluchten?

Vraag 11
Kunt u aangeven of het een kabinetsstandpunt is dat Lelystad Airport mogelijk geen natuurvergunning nodig zou hebben, omdat de uitstoot mogelijk onder een wederom mogelijk in te voeren rekenkundig ondergrens zou kunnen blijven? Welke waarde heeft de uitspraak van de minister van IenW hieromtrent?

Vraag 12
Gaat u de uitspraak van de rechter die stelt dat u voor einde van dit jaar een beslissing moet nemen op het verlenen van een natuurvergunning aan Lelystad Airport respecteren?[4]

Vraag 13
Sluit u uit dat Lelystad Airport voor GA open kan gaan op basis van een bijzondere constructie, in de breedste zin des woords, anders dan een reguliere natuurvergunning? Waarbij in ieder geval inbegrepen zaken als een gedoogbeschikking, tijdelijke vergunning of een ingroeivergunning.

Vraag 14
Deze leden menen dat er ook aanpassingen van de nationale en Europese wetgeving aankomt. Komt er met de vervanging van de Kritische Depositiewaarde door de rekenkundige ondergrens wellicht een andere uitkomst voor Lelystad Airport? Kunt u aangeven of met de voorstellen voor een rekenkundige ondergrens, een luchthaven met 10.000 burgervluchten onder de nieuwe grens voor een vergunning voor een natura 2000-activiteit kan vallen?

Vraag 15
Kunt u aangeven of daarbij nog verschil is tussen de vergunning voor Lelystad Airport als burgerluchtvaart-haven en Lelystad Airport als strikt militaire luchthaven? Zo ja, komen deze verschillen voort uit de juridische grondslagen onder het wetsvoorstel Regels over de gereedstelling van de krijgsmacht (Wet op de defensiegereedheid, verder ontwerp-Wodg)? Zo ja, hoe wilt u omgaan met de schade aan natuurgebieden die door deze activiteiten wordt veroorzaakt?

Vraag 16

[4] Rb. Gelderland 23 juli 2026, ECLI:NL:RBGEL:2026:5966.

Hoe wilt u voorkomen dat andere sectoren, zoals de landbouw, de rekening krijgen voor milieuvervuiling veroorzaakt door militaire activiteiten die uitgevoerd worden onder de ontwerp-Wodg, bijvoorbeeld de extra uitstoot van F35's over de Veluwe? Deze leden ontvangen daarbij graag meer helderheid over hoe deze schade voorkomen dan wel gemitigeerd kan worden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD

Vraag 1
Vindt u dat het Programma Maatwerk PAS-melders onder 'legaliseren' iets anders mag verstaan dan wat in artikel 22.21 Omgevingswet (Ow) onder legaliseren wordt verstaan? Zo ja, waarop baseert u dat?

Vraag 2
Kunt u aangeven wat blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van dat artikel onder 'legaliseren' wordt verstaan, in het bijzonder in het licht van het antwoord van de minister op hetgeen door de fractie van de PvdD tijdens het debat over de wijziging van de Omgevingswet (maatwerk PAS-projecten) is ingebracht?[5]

Vraag 3
Als uit dat antwoord van de minister volgt dat legaliseren inhoudt: "het verlenen van de vergunning indien nodig en aangevraagd", wijkt dan volgens u, de definiëring in het Programma, luidende: "het bieden van een structurele oplossing om hun activiteit weer in een legale situatie te brengen" af van de juiste interpretatie van artikel 22.21 Ow?

Vraag 4
Als een vergunning nodig en aangevraagd is voor een 'project' waarop artikel 22.21 Ow betrekking heeft, maar er is onvoldoende stikstofruimte beschikbaar, vindt u dat dan de vergunning dient te worden geweigerd?

Vraag 5
Waarom wordt door u het intrekken van vergunningen of (mest)rechten van piekbelasters niet als mogelijke maatregel voorgesteld om stikstofruimte vrij te maken voor PAS-melders die legalisering wensen?

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zien met belangstelling uit naar uw reactie en ontvangen deze graag uiterlijk binnen vier weken na dagtekening van deze brief.

Hoogachtend,

[5] *Handelingen I* 2025/2026, nr. 16, item 4, pg. 28 e.v..

G.J. Oplaat
Voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit