



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Onze referentie

IenW/BSK-2022/138570

Bijlage(n)

2

Datum 24 juni 2022
Betreft Beantwoording schriftelijke commissievragen wijziging
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Geachte voorzitter,

Mede namens de minister voor Natuur en Stikstof treft u in de bijlage bij deze brief de antwoorden op de vragen van verschillende fracties over de brief 'Procedure aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol' (Kamerstuk 29665, nr. 421) aan.

Onderdeel van de beantwoording betreft het verzoek van enkele fractieleden om inzicht te krijgen in de inhoud van het verzoek tot aanvulling van de natuurvergunning en passende beoordeling. De brief waarmee Schiphol door de minister voor Natuur en Stikstof in kennis is gesteld over de uitgangspunten die bij de besluitvorming ten aanzien van de referentiesituatie, en de daarin te betrekken vlootsamenstelling zullen worden gehanteerd treft u hierbij aan als bijlage bij de beantwoording van deze vragen. De berekeningen die door de initiatiefnemer op basis van deze uitgangspunten worden gedaan zijn een onderdeel van de voorbereiding van een besluit op de aanvraag om een natuurvergunning van de minister voor Natuur en Stikstof en de wijziging van het Luchthavenbesluit Schiphol op voordracht door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Uiteraard zal Uw Kamer over de definitieve besluitvorming worden geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Datum 24 juni 2022
Betreft Beantwoording vragen uit het verslag van een
schriftelijk overleg over de procedure aanvulling
vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en
passende beoordeling wijziging
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage(n)
1

Geachte voorzitter,

Op 24 maart 2022 heeft de vaste commissie IenW aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Natuur en Stikstof schriftelijke vragen en opmerkingen voorgelegd naar aanleiding van de brief 'Procedure aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol'.¹ Met deze brief beantwoordt de minister van Infrastructuur en Waterstaat - mede namens de minister voor Natuur en Stikstof - deze vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hopen dat Lelystad Airport zo snel mogelijk kan worden geopend, zodat vakantievluchten kunnen overgaan van Schiphol naar Lelystad Airport en het netwerk van lijnvluchten op Schiphol meer ruimte krijgt. Deze leden willen weten hoe het pad er nu uit ziet om Lelystad Airport zo snel mogelijk te openen.

Beantwoording vragen VVD-fractie

In het coalitieakkoord is opgenomen dat er in 2022 een integraal besluit wordt genomen over Schiphol en de opening van Lelystad. Dat integrale besluit heeft het kabinet inmiddels genomen. Ik heb u daarover bij brief van 24 juni jl. geïnformeerd.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) inzake de wijze waarop de beschikbare emissierechten voor stikstof en de benodigde rechten zijn bepaald. In dit advies lezen deze leden: "Zijn aan Schiphol na 10 juni 1994 vergunningen verleend die een beperktere stikstofdepositie mogelijk maken dan de vergunning die op 10 juni 1994 van kracht was, dan moeten de gebruiksmogelijkheden uit de meest beperkende vergunning als

¹ Kst. 29665, nr. 421

referentiepunt worden gebruikt. 10 juni 1994 wordt als referentiedatum gebruikt, omdat dan het eerste Natura 2000-gebied dat door Schiphol wordt beïnvloed, onder de bescherming van de Habitatrictlijn is gekomen". Deze leden constateren voorts dat de Polderbaan in 2003 is geopend en dat de minister in zijn brief schrijft over een resterende opgave in het verlengde van de vijfde baan. Hoe groot is de opgave die de minister verwacht te moeten mitigeren of compenseren? Hoe lang verwacht de minister dat Schiphol precies nodig zal hebben om de aanvulling op de passende beoordeling op te stellen en aan te leveren? Kan de minister bevestigen of dit betekent dat de referentiesituatie (ten behoeve van de natuurvergunning en passende beoordeling van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel) dus van voor 2003 is? Betekent dit dat er geen stikstofrechten bestaan voor de Polderbaan, zo vragen deze leden. Hoe verhoudt de uitspraak van de rechter in het kader van de Amercentrale, zich tot de Polderbaan?

De leden van D66-fractie vragen de minister in te gaan op de mogelijke milieueffecten, zoals geluid, in andere gebieden rond Schiphol bij het (significant) terugbrengen van het vliegverkeer via de Polderbaan. Ook vragen deze leden in hoeverre het mogelijk is 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol af te wikkelen op de resterende vier banen van Schiphol en de mogelijke milieueffecten van dien. In hoeverre leidt het verplaatsen van vliegtuigbewegingen van de Polderbaan naar andere start- en landingsbanen tot het overschrijden van handhavingpunten op basis van het vigerende luchthavenverkeerbesluit (LVB)? Deze leden lezen in het rapport van de Commissie voor de m.e.r. dat het aantal vliegtuigbewegingen dat mogelijk was binnen het LVB van 2015 afwijkt van de aantallen waarop de natuurreferentie is gebaseerd. Deze leden vragen de minister om hoeveel vliegtuigbewegingen het dan gaat bij de natuurreferentie.

De leden van de D66-fractie vragen de minister voorts naar de tijdslijn van het onderzoek van Royal HaskoningDHV naar de compensatiemaatregelen.

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van de voorganger van de minister (Kamerstuk 29665, nr. 407) dat mogelijke aanvullingen op of wijzigingen van de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor Schiphol in samenhang zullen worden beoordeeld met de besluiten op de vergunningen voor de luchthavens Eindhoven Airport, Rotterdam-The Hague Airport en Lelystad Airport. Deze leden vragen de minister in te gaan op de gevolgen van de situatie rond Schiphol, het verwachte vervolgproces en het tijdpad voor de natuurvergunningen voor de regionale luchthavens.

Beantwoording vragen D66-fractie

De opgave die Schiphol zal moeten mitigeren of compenseren

In 2003 is de exploitatie van de luchthaven uitgebreid met de ingebruikname van de Polderbaan. Omdat de beoordeling met inachtneming van artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn in het Luchthavenverkeerbesluit 2003 niet in rechte volledig is komen vast te staan, moet die beoordeling nu plaatsvinden bij de aanhangige vergunningaanvraag. Dit betekent dat moet worden beoordeeld of de uitbreiding van het project met de vijfde baan heeft geleid tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de eerdere referentiesituatie, voor zover het Natura 2000-gebieden betreft waarvan de Europese referentiedatum vóór 2003 ligt. Niet uitgesloten wordt dat bij de uitwerking conform deze uitgangspunten

blijkt dat er een opgave resteert om de stikstofdepositie te mitigeren of zo nodig te compenseren, mogelijk ook in het verlengde van de vijfde baan. De exacte omvang van de mogelijke opgave zal nog moeten blijken uit de aanvulling van de passende beoordeling.

Periode om de aanvulling op de passende beoordeling op te stellen en aan te leveren

Schiphol heeft enkele maanden de tijd gekregen om deze informatie te verstrekken. Het is voor Schiphol niet mogelijk gebleken om de aanvulling op de passende beoordeling af te ronden vóór 15 mei 2022. Om deze reden is uitstel verleend voor het toesturen van de aanvullingen tot en met 30 juni 2022.

Referentiesituatie

Omdat de Europese referentiedatum varieert per Natura 2000-gebied dat wordt geraakt door de aangevraagde activiteit, geldt per Natura 2000-gebied een datum die de toegestane referentiesituatie bepaalt. Als die toestemming na de Europese referentiedatum is ingeperkt, bepaalt die toestemming de (kleinere) referentiesituatie. De toestemming voor gebieden met een Europese referentiedatum van vóór 2003, is publiekrechtelijk ingeperkt in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 door de geluidscontouren daarin en/of door het Aanwijzingsbesluit uit 2000 tot 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Voor gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt vóór 2003 dient beoordeeld te worden welke inperking de meest vergaande is voor die gebieden. Die inperking, en de bijbehorende stikstofdepositie, vormt de referentiesituatie voor die gebieden. In 2008 is de referentiesituatie voor de gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt op 7 december 2004, publiekrechtelijk ingeperkt door de 480.000 vliegtuigbewegingen, zodat dat de referentiesituatie bepaalt ten aanzien van die gebieden.

Stikstofrechten voor de Polderbaan

Zoals bovenstaand uiteengezet zal de exacte omvang van de referentiesituatie, en de bijbehorende stikstofdepositie, moeten blijken uit de aanvulling op de passende beoordeling.

Verhouding tussen de uitspraak van de rechter in het kader van de Amercentrale, en de Polderbaan

In de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant over de Amercentrale brengt de rechtbank een nuancering aan op de geldende jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat gesaldeerd mag worden met latente emissieruimte in een natuurvergunning of toestemming op de Europese referentiedatum. Als de betrokken latente ruimte nooit passend is beoordeeld, èn het gebruik van die ruimte niet kan worden hervat zonder dat daarvoor een nadere vergunning op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb) of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is verleend, mag volgens de rechtbank daarmee alleen worden gesaldeerd als het bevoegd gezag inzichtelijk maakt met welke andere passende maatregelen een daling van de stikstofdepositie voor dit Natura 2000-gebied kan worden gerealiseerd, zodat verslechtering van de natuur in strijd met artikel 6, lid 2, van de Habitatrichtlijn wordt voorkomen. Tegen deze uitspraak is door gedeputeerde staten van Noord-

Brabant hoger beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Voor wat betreft de Polderbaan is er echter geen sprake van latente emissieruimte. De uitspraak over de Amercentrale heeft daarmee geen relatie met de Polderbaan.

Effecten verplaatsen van vliegtuigbewegingen van de Polderbaan naar andere start- en landingsbanen

Vanuit de verantwoordelijkheid van IenW voor de publieke belangen op het gebied van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, duurzaamheid, luchtvaartveiligheid en internationale bereikbaarheid, heeft het ministerie aan een consortium onder leiding van PWC opdracht verleend om een impactanalyse uit te voeren. Daarin is onder andere onderzocht wat de brede maatschappelijke effecten zijn (ceteris paribus) van het sluiten van de Polderbaan. Het rapport heb ik u bij brief van 24 juni jl. doen toekomen en kortheidshalve verwijs ik daarom naar de inhoud van dat rapport².

Onderzoek van Royal HaskoningDHV naar de compensatiemaatregelen

Royal HaskoningDHV heeft in de vorm van een quick scan onderzocht wat de opgave (op hoofdlijnen) voor Schiphol is. Daarnaast is in beeld gebracht welke maatregelen (op hoofdlijnen) getroffen kunnen worden om een eventuele restopgave te mitigeren/compenseren. Het rapport is uw Kamer op 24 juni jl. toegezonden.

Gevolgen van de situatie rond Schiphol voor de natuurvergunningen voor de regionale luchthavens

De uitgangspunten die voor de verlening van een natuurvergunning voor Schiphol en toetsing van een passende beoordeling door Schiphol worden gehanteerd ten aanzien van referentiesituatie en vlootsamenstelling, zullen van toepassing zijn bij de beoordeling van de aanvragen om natuurvergunningen van de andere luchthavens. Ook aan deze luchthavens wordt verzocht om de passende beoordeling aan te vullen.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de activiteiten van Schiphol veel te lang zijn gedoogd en dat deze omissie zo spoedig mogelijk moet worden hersteld. Omwonenden zijn precorona de dupe geworden van de ongebreidelde groei van het aantal vluchten en velen van hen leven in een continue staat van omgevingsoverlast. Deze leden zijn van mening dat Schiphol fors minder stikstof zal moeten uitstoten en daartoe dient de minister handhavend op te treden en geen juridische trucs te verzinnen waarmee Schiphol uit de wind wordt gehouden, zoals in het verleden is gebeurd. Deze leden roepen de minister op om het vertrouwen van omwonenden terug te winnen, het aantal ernstig gehinderden eindelijk terug te dringen en daadwerkelijk verandering teweeg te brengen, zoals in het coalitieakkoord en de Kamerbrief van 18 februari 2022 is beloofd. Dat zal, als het aan deze leden ligt, moeten geschieden door simpelweg het aantal

² PWC e.a., Rapport Impactanalyse verlaging activiteitenniveau Schiphol (2022)

vluchten terug te dringen. Om dit voor elkaar te krijgen, wensen deze leden dat de zakelijke veelvlieger zal worden ontmoedigd om voor het vliegtuig te kiezen en daarnaast zullen het aantal bestemmingen en de hubfunctie van Schiphol terugschroefd moeten worden. Het is wat deze leden betreft niet nodig om iedere denkbare bestemming aan te kunnen vliegen vanaf onze nationale luchthaven.

De leden van de SP-fractie menen dat een hallucinant aantal van 500.000 vluchten of meer in een drukbevolkte streek als de metropoolregio Amsterdam niet houdbaar is. Over 2021 bleek bovendien dat de gemiddelde geluidsbelasting per vlucht opnieuw is toegenomen met 0,3 dB tijdens het etmaal en met 0,2 dB tijdens de nacht en dat is voor deze leden onacceptabel. Kan de minister hierop reageren? Deze leden merken op dat omwonenden zich onvoldoende beschermd voelen met het Nieuwe Normen- en Handavingsstelsel (hierna: NNHS). Wat deze leden betreft mag het NNHS in de huidige vorm dan ook niet in het LVB1 komen.

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat het vertrouwen in de gebruikte rekenmodellen onder omwonenden zeer laag is na het debacle omtrent de berekeningen voor zowel Schiphol als Lelystad Airport. Wat gaat de minister als aandeelhouder van Schiphol doen om de relatie tussen de luchthaven en bewonersverenigingen in de omgeving te herstellen?

Beantwoording vragen SP-fractie

Aantallen vluchten en toename gemiddelde geluidbelasting

COVID-19 heeft veel gevolgen voor het vliegverkeer van en naar Schiphol. Eén van de gevolgen van COVID-19 is dat de verhouding vrachtverkeer en passagiersverkeer is gewijzigd. In 2021 heeft ten opzichte van de periode voor COVID-19 relatief meer vrachtverkeer gevlogen. Een vrachtvliegtuig is ten opzichte van een passagiersvliegtuig gemiddeld genomen zwaarder beladen. Een zwaarder gewicht vraagt meer motorvermogen en dat levert weer een hogere geluidbelasting op de grond op. Dit is de verklaring waarom de gemiddelde geluidbelasting per vlucht is toegenomen. De verwachting is dat dit een tijdelijk effect is. De verhouding vracht- en passagiersverkeer zal op termijn weer gewijzigd zijn waardoor het gemiddelde weer afneemt.

Herstel relatie tussen de luchthaven en bewonersverenigingen in de omgeving

Als verantwoordelijk minister voor het luchtvaartbeleid vind ik het van groot belang dat we omwonenden goed informeren en betrekken. Daarom blijft het ministerie in gesprek met de bewoners over besluiten die hen raken. Hierin streven we ernaar om duidelijk, transparant en tijdig in de communicatie te zijn en steeds voor de omgeving duidelijk te maken op welke onderdelen zij kunnen meedenken en hoe hun inbreng meegenomen wordt. Dit geven we vorm door enerzijds duidelijke en begrijpelijke informatie te delen op de website luchtvaartindetoeekomst.nl en anderzijds door in gesprek te gaan met bewoners. Voorbeelden zijn bezoeken aan de omgeving Schiphol met mensen die er wonen, in gesprek blijven met de ORS en het organiseren van klankbordgroepen in de omgeving. Daarnaast loopt zoals bekend het traject voor de transitie van de ORS naar MRS. Dit traject wordt in juli afgerond, waarna een advies naar de minister wordt gestuurd. De MRS dient in januari 2023 van start te gaan. Met een goed overleg zoals de MRS willen we de bewoners en vertegenwoordigers een stem geven en bouwen we aan herstel van vertrouwen. We kunnen ons voorstellen dat

de bewoners(verenigingen) vragen hebben over hoe deze modellen werken en hoe zij de uitkomsten moeten interpreteren. Om het vertrouwen van burgers in rekenmodellen te vergroten loopt de 'Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid'. Uw Kamer wordt halfjaarlijks geïnformeerd over de voortgang van deze programmatische aanpak.³

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat bij de start van het vorige kabinet al heel snel bleek dat Lelystad Airport niet snel vergund kon worden. Er kon niet worden voldaan aan de afgesproken voorwaarden voor veiligheid, milieu en overlast. Schiphol en de toenmalige minister hebben actief verzuimd de Kamer en de omgeving hierover te informeren. En het resultaat was een groot mea culpa, met de belofte het vertrouwen in de overheid te herstellen. Deze leden moeten concluderen dat hier niets van terecht is gekomen. De wens om de luchtvaart verder te laten groeien bleef en blijft vooropstaan. De belangen van de sector zijn echter niet te verenigen met die van omwonenden, met die van de natuur, het milieu, het algemene belang van Nederland en al helemaal niet met die van onze kinderen. De plannen van de sector zijn ook niet te verenigen met de wetten en regels die we hebben voor natuur, milieu, veiligheid en overlast. Dat was enkele jaren geleden al niet zo en dat is nog steeds niet zo, want aan de fysieke omstandigheden is niets veranderd.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat de luchtvaart zich moet schikken naar de schaarse ruimte die er is. En die ruimte blijkt nu met de stikstofcrisis en de klimaatcrisis veel kleiner dan wat de sector al in gebruik heeft. De enige optie is dan krimp, en zeker geen groei.

De rol die de Staat hierin heeft, is wat deze leden betreft, niet neutraal. De Staat is de handhaver van Schiphol, niet de belangenbehartiger. De overheid dient de regels neutraal te handhaven en op te komen voor het algemeen belang. Daar is nu geen sprake van. De overheid, zeker het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, werkt actief aan het realiseren van de wensen van de luchtvaartsector en is in het verleden regelmatig bereid gebleken regels en afspraken zo te wijzigen of te interpreteren, dan wel niet te handhaven, dat dit Schiphol en de andere luchthavens het beste uit kwam. Dit telkens ten koste van de omgeving, het milieu en de veiligheid. De verwevenheid, het veronderstelde gemeenschappelijke belang van de luchtvaartsector en het ministerie, staat een objectieve, eerlijke en rechtsstatelijke toepassing van de regels in de weg. Deze leden vragen de minister om hiermee te breken, om afstand te nemen van de belangen van de luchtvaartsector en om neutraal en objectief, op basis van letter en geest van de wet, vergunningaanvragen van Schiphol en andere luchthavens te toetsen.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden specifiek over de aanvraag voor een natuurvergunning voor Schiphol, het feit dat deze nu al jaren blijkt te ontbreken, een groot schandaal. Een bedrijf met zo'n grote milieu-impact mag niet opereren zonder geldige vergunning. Deze leden vragen de minister waarom Schiphol niet nu gedwongen wordt om te opereren binnen de laatste vergunde ruimte.

³ Kst. 31936, nr. 899

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat Schiphol en ook Lelystad en de andere luchthavens in alle gevallen een geldige vergunning moeten hebben om te kunnen opereren. Waar die ontbreekt, zal die moeten worden aangevraagd, worden getoetst en worden vergund. Maar wel binnen de randvoorwaarden van milieu, klimaat en veiligheid. Deze leden achten het van groot belang dat dit in alle openbaarheid en met een transparante publieke toetsing gebeurt.

De leden van de GroenLinks-fractie gaan ervan uit dat de minister zich realiseert dat het vergunningsproces uitermate kritisch zal worden gevolgd door actieve burgers, onderzoekers, journalisten en volksvertegenwoordigers. Door al het gesjoemel en overheidsfalen op dit dossier tot nu toe, is het voor het vertrouwen in de overheid van groot belang dat nieuwe fouten en nieuw gesjoemel worden voorkomen. Is de minister het hiermee eens?

De leden van de GroenLinks-fractie memoreren dat de minister in de brief en in het afgelopen commissiedebat Luchtvaart aangaf de uitgangspunten rond de referentiesituatie niet openbaar te maken en dat Schiphol feitelijk zelf kan bepalen hoe en waaraan getoetst kan worden. Dit omdat het een lopende vergunningaanvraag zou zijn. Deze leden zijn hier erg kritisch op. Zoals gezegd, zijn zij van mening dat transparantie van groot belang is, maar ook zijn zij van mening dat het argument niet standhoudt. Immers bij het indienen van de vergunningsaanvraag van Schiphol is wel openbaar bekendgemaakt wat de uitgangspunten voor de referentiesituatie zijn, namelijk de milieugebruiksruimte voor 480.000 vluchten binnen het LVB 2008, volgens het besluit van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit op de handhavingsverzoeken. Waarom konden deze uitgangspunten toen wel, maar nu niet openbaar gemaakt worden? Kan de minister aangeven waarom deze uitgangspunten wel openbaar gepubliceerd kunnen worden bij de oorspronkelijke aanvraag, maar niet bij de huidige aanvulling op de aanvraag? Gezien deze uitgangspunten eerder in de procedure wel openbaar gepubliceerd zijn, kan de minister de uitgangspunten voor de referentiesituatie die hij aan Schiphol heeft meegegeven voor de aanvulling op de natuurvergunningaanvraag alsnog delen met de Tweede Kamer? Zo nee, waarom niet? Kan de minister aangeven of hij Schiphol heeft verzocht om met aanvullende berekeningen te komen voor de stikstofruimte volgens de begrenzing in de PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996, zodat de meest beperkende referentiesituatie bepaald kan worden?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Commissie voor de m.e.r. vorig jaar een groot aantal tekortkomingen heeft vastgesteld in het milieurapport. "Het gaat met name om de uitstoot van stikstof en CO₂ en de geluidsbelasting." Deelt de minister de mening van deze leden dat dit juist de meest kritische criteria zijn? Hoe worden de kritiekpunten van de commissie meegenomen en opgelost? En hoe wordt de kritiek op de onduidelijkheid welke wijzigingen het gevolg zijn van andere techniek, andere rekenwijze of de stelselwijziging opgelost?

De aanvraag is niet alleen van groot belang voor de ontwikkeling van het stikstofdossier in de regio, maar ook voor de ontwikkeling van de geluidsoverlast voor omwonenden. Het kabinet heeft Schiphol om aanvullende informatie gevraagd en daarmee blijven de omwonenden nog minimaal maanden in onzekerheid. Wanneer er bezwaar wordt aangetekend, kan dit zelfs nog jaren gaan duren. Deze leden willen weten of de minister de juridische onderbouwing van dit uitstel op de definitieve besluitneming kan aanleveren. Waarom is de minister, juridisch gezien, van mening dat de niet-legale gedoogsituatie bij

Schiphol nog maanden (of tot eind 2022 gezien het coalitieakkoord) mag en kan voortduren? Zeker daar deze situatie blijkbaar al jaren duurt. Hoe heeft de minister voorkomen dat omwonenden en belanghebbenden in de praktijk in een rechtsvacuüm belanden waarbij de oude regelgeving vervallen is en de nieuwe nog niet in werking getreden is?

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten welke normen in de tussentijd worden gehanteerd. Door corona voldeed Schiphol bv in de praktijk wellicht min of meer aan de juridische grenzen die gesteld werden onder het juridische natuurregime dat gold voor de ingangsdatum van de Wet Natuurbescherming. In 2022 zal dat waarschijnlijk niet zo zijn. Waarop baseert de minister het recht om zo lang een niet-legale situatie te kunnen gedogen? Welke gevolgen heeft dit voor het niet-naleven van geldende wetgeving bij andere sectoren?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het NNHS volgens de voorspellingen tot netto minder overlast van vliegtuiglawaai leidt. Zij constateren echter dat het lawaai netto niet afneemt. Het wordt slechts anders verdeeld. Hoe is het belang gewogen van omwonenden die met de gedoogsituatie niet minder, maar juist meer overlast ervaren? Welke juridische onderbouwing heeft de minister dat deze (niet-legale) extra overlast juridisch houdbaar is? Hoe is voorkomen dat omwonenden en belanghebbenden in een rechtsvacuüm zijn beland? Welke rechtsgronden hebben omwonenden en belanghebbenden op dit moment om hun belang ten aanzien geluidsoverlast, luchtkwaliteit en/of overige milieuvervuiling na te streven en te laten toetsen voor de rechter? Hoe wordt dit, als er straks wel een vergunning is verleend? Hoe wordt dit, als deze vergunning door partijen wellicht om andere redenen, wordt aangevochten?

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten of de minister de huidige juridische positie van deze groep (waarin een rechtsvacuüm lijkt te worden gehanteerd) heeft afgewogen tegen een situatie waarin er een omvang van vluchten op Schiphol bv is, die wordt onderbouwd door het wetgevingsregime dat gold vóór de Wet natuurbescherming. Zo nee, waarom niet? Is de minister het met deze leden eens dat het mogelijke feit dat minder mensen overlast ervaren in een gedoogsituatie dan in een juridisch rechtmatig milieuregime van Schiphol, geen antwoord geeft op de rechtsbeschermingsvraag voor mensen die juist meer geluidsoverlast ervaren? En dat burgers rond Schiphol te allen tijde recht hebben op gelijkwaardige bescherming en procedurele routes aan die bij de andere inwoners van Nederland? Welke juridische mogelijkheden hebben de omwonenden in deze gedoogsituatie om hun belangen na te streven en te dienen? Zij kunnen immers geen bezwaar maken tegen een juridische regeling die er nog niet is.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de minister of hij bekend is met het feit dat de Nationale Ombudsman al meer dan een jaar met de minister over Schiphol bv, de huidige overlast en de gebrekkige rechtsbescherming van omwonenden wil praten? Kan de minister aan deze leden uitleggen waarom dit gesprek nog niet heeft plaatsgevonden?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich grote zorgen over de tijdslijn van de aanvraag. De minister schrijft uiterlijk in 2022 een besluit te willen nemen over de groei van Schiphol. Mocht, om welke reden dan ook, niet voor eind 2022 haalbaar blijken om Schiphol bv in de door het kabinet gewenste ontwikkeling te faciliteren (bijvoorbeeld vanwege vastlopende stikstofruimte), is de minister dan

bereid voor eind 2022 het besluit te nemen dat Schiphol bv moet terugvallen op de ruimte die juridisch onder het wetgevingsregime hiervoor expliciet gold, zodat de rechtspositie van omwonenden, de natuur en andere belanghebbenden na 2022 niet meer ondermijnd kan worden door een gedoogconstructie vanuit het kabinet? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de minister bovenstaande ook expliciet onder de aandacht van de minister voor Rechtsbescherming te brengen en diens reflectie hierop mee te nemen in de beantwoording van de vragen. Kan de minister deze vragen ook expliciet onder de aandacht brengen van de minister voor Natuur en Stikstof?

Beantwoording vragen GroenLinks-fractie

Neutraal en objectief toetsen van vergunningaanvragen van Schiphol en andere luchthavens

De luchtvaart wordt net als ieder andere sector getoetst aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving.

Schiphol dwingen te opereren binnen de laatst vergunde ruimte

Op dit moment loopt een vergunningprocedure in het kader van de Wet natuurbescherming. Het doel van die vergunningprocedure is om de bestaande situatie vanuit het oogpunt van de Wet natuurbescherming te legaliseren. In de brief van 16 december 2021⁴ is de toenmalige minister van LNV ingegaan op handhaving ingeval een bedrijf niet beschikt over een vereiste natuurvergunning, waarbij ook specifiek op Schiphol wordt ingegaan.

Het vergunningsproces zal uitermate kritisch worden gevolgd

Het milieubelang wordt volwaardig in de besluitvorming meegewogen. Om dit te bereiken wordt besluitvorming uiteraard gebaseerd op de juiste en volledige informatie en berekeningen.

Publicatie uitgangspunten wel openbaar bij de oorspronkelijke aanvraag, maar niet bij de huidige aanvulling

De referentiesituatie waar in de vraag over wordt gesproken is verwoord in de besluiten op de ingediende handhavingsverzoeken. Deze referentiesituatie is het uitgangspunt geweest van de door Schiphol ingediende aanvraag om een natuurvergunning. Bij het ter visie leggen van de ontwerp-natuurvergunning is ook de onderliggende aanvraag om de natuurvergunning openbaar gemaakt. In het kader van de Algemene wet bestuursrecht is het gebruikelijk dat bij het ter visie leggen van de ontwerp-natuurvergunning ook de onderliggende stukken ter visie worden gelegd. Dit om een ieder in staat te stellen een zienswijze in te kunnen dienen. Eenzelfde werkwijze wordt bij vervolgbesluitvorming gevolgd. Ook dan worden alle nieuwe, bijkomende stukken (waaronder ook de nadere uitgangspunten rond de referentiesituatie) ter visie worden gelegd en hiermee openbaar worden gemaakt.

⁴ Kst. 35925-XIV-93

Uitgangspunten voor de referentiesituatie alsnog delen met de Tweede Kamer

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

In de brief van 18 februari jl.⁵ heb ik benadrukt eraan te hechten uw Kamer tijdig en zorgvuldig te informeren over het Schipholdossier. Tevens heeft u een voorstel ontvangen hoe ik van plan ben uw Kamer te informeren over de voortgang in het Schipholdossier. Het is goed gebruik om terughoudend te zijn met het delen van correspondentie vanuit het bevoegd gezag met de initiatiefnemer lopende een vergunningsprocedure. Zeker als over de aanvraag nog overleg vanuit het bevoegd gezag met de initiatiefnemer plaatsvindt en dit overleg mogelijk tot aanpassing van de aanvraag kan leiden. Deze terughoudende lijn past daar waar de bevoegdheid over vergunningverlening aan een minister is toebedeeld of in dit geval meerdere ministers raakt. Steun voor deze lijn om hier terughoudend mee om te gaan blijkt ook uit de uitslag van de stemmingen in de Tweede Kamer over de moties van de Kamerleden van Raan en Kröger⁶ die mij verzoeken de informatie met de Kamer te delen. De besluitvorming op een vergunningaanvraag, dan wel het vast te stellen luchthavenverkeerbesluit, kennen een voorgeschreven procedureverloop. Daarbij wordt zowel bij de besluitvorming over het ontwerpbesluit als over het definitief besluit verantwoording afgelegd en worden de daaraan ten grondslag liggende documenten gepubliceerd. Na publicatie van de definitieve besluiten is volledig inzichtelijk wat de reactie is op de ontvangen inspraak en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r., welke uitgangspunten over de referentiesituatie en de vlootsamenstelling vanuit het bevoegd gezag zijn meegegeven, hoe die zijn ingevuld en hoe dat al dan niet tot een besluit heeft geleid.

Tot nu toe is er een terughoudende lijn gevolgd, waar het gaat om het delen van correspondentie vanuit het bevoegd gezag met de initiatiefnemer lopende een vergunningprocedure. Enkele fracties blijven er echter veel belang aan hechten om inzicht te krijgen in de uitgangspunten die aan Schiphol zijn meegegeven. Om die reden en mede gelet op de samenloop met enkele lopende verzoeken in het kader van de Wet open overheid, die zowel bij het ministerie voor Landbouw, Natuur en Visserij als ook bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn ingediend, verstrek ik u hierbij vooruitlopend op die besluitvorming het verzoek aan Schiphol voor de aanvulling van de vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming en de bijhorende passende beoordeling. De nadere uitgangspunten voor de berekeningen die de bevoegde gezagen in dit verzoek hebben meegegeven, treft u hierbij aan als bijlage bij de beantwoording van deze vragen.

De begrenzing in de PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 bepalend voor de meest beperkende referentiesituatie

Omdat de Europese referentiedatum varieert per Natura 2000-gebied dat wordt geraakt door de aangevraagde activiteit, geldt per Natura 2000-gebied een datum die de toegestane referentiesituatie bepaalt. Als die toestemming na de Europese referentiedatum is ingeperkt, bepaalt die toestemming de kleinere referentiesituatie. De toestemming voor gebieden met een Europese referentiedatum van vóór 2003, is publiekrechtelijk ingeperkt in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 door de geluidscontouren en/of door het Aanwijzingsbesluit uit 2000 tot 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Voor

⁵ Kst. 29665-421

⁶ Kst. 31936, nr. 922 en 923

gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt vóór 2003 dient beoordeeld te worden welke inperking de meest vergaande is voor die gebieden. Die inperking, en de bijbehorende stikstofdepositie, vormt de referentiesituatie voor die gebieden. In 2008 is de referentiesituatie voor de gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt op 7 december 2004, publiekrechtelijk ingeperkt door de 480.000 vliegtuigbewegingen, zodat dat de referentiesituatie bepaalt ten aanzien van die gebieden.

De uitstoot van stikstof en CO2 en de geluidsbelasting meest kritisch

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en ontvangen inspraakreacties is Schiphol verzocht om een aanvulling op het milieueffectrapport «Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol» en de bijbehorende passende beoordeling. De gesignaleerde tekortkomingen zijn niet noodzakelijk de meest kritische criteria. Ook overige milieuaspecten zoals externe veiligheid en luchtkwaliteit zijn belangrijke criteria.

Kritiepunten van de commissie

De informatie die in het milieueffectrapport ontbreekt zal worden aangevuld en wordt samen met de publicatie van de Nota van Antwoord gepubliceerd. Naast de reactie op de ontvangen inspraak staat daarin de reactie van het bevoegd gezag op het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r.

Voortduren niet-legale gedoogsituatie bij Schiphol en toename van overlast met de gedoogsituatie

Het zo spoedig mogelijk juridisch verankeren van het NNHS in het te wijzigen Luchthavenverkeerbesluit heeft nog steeds prioriteit. Er is echter geen snellere manier om dit voor elkaar te krijgen dan het doorlopen van het huidige traject tot vaststelling van het gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit. Hoewel ik van mening ben dat Schiphol zo spoedig mogelijk over de vereiste natuurvergunning dient te beschikken, constateer ik ook dat het doorlopen van de vergunningprocedure in het geval van Schiphol complex is.

Inmiddels heeft het kabinet besloten tot beëindiging van het anticiperend handhaven, vooruitlopend op de beoogde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. Uw kamer is daarover op 24 juni jl. geïnformeerd.

In het verleden is als doel van de introductie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) vastgesteld dat in het nieuwe stelsel de operatie van Schiphol uitvoerbaar moet blijven ten behoeve van het accommoderen van de netwerkqualiteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Het MER waarin de milieueffecten van het NNHS worden beschreven, toont aan dat NNHS in combinatie met 500.000 vliegtuigbewegingen netto het minste overlast geeft. De per-saldobenadering brengt met zich mee dat dit niet voor iedere individuele bewoner leidt tot een reductie tot de geluidsoverlast. Daarom wordt gewerkt aan concrete maatregelen om geluidshinder te beperken, zoals het basispakket geluid, waarover uw Kamer op 25 februari jl. is geïnformeerd⁷. Met die maatregelen tracht ik de hinder zo veel als mogelijk is te mitigeren, met name voor diegenen die extra overlast ervaren.

⁷ Kst. 29665 nr. 422

Gevolgen voor het niet-naleven van geldende wetgeving bij andere sectoren

Ik verwijs naar de Kamerbrief van 16 december 2021⁸ van de toenmalig Minister van LNV. Hierin wordt de lijn beschreven die ook de Minister voor Natuur en Stikstof voor handhaving van natuurvergunningen aanhoudt. Daarbij is er geen onderscheid tussen sectoren.

Voorkomen rechtsvacuüm

Er is geen snellere manier om het NNHS te verankeren dan het huidige proces te doorlopen richting een natuurvergunning voordat er ook een stap kan worden gezet richting het LVB. In het proces richting een LVB is het opstellen van een Nota van Antwoord ten behoeve van uw Kamer de eerstvolgende stap. Deze Nota van Antwoord kan niet definitief worden afgerond zonder duidelijkheid over de natuurvergunning, omdat de passende beoordeling onderbouwend aan de natuurvergunningaanvraag ook onderdeel uitmaakt van het MER ter voorbereiding op de wijziging van het LVB. Deze conclusie is eerder ook getrokken in een rapport dat in opdracht van uw Kamer is opgeleverd⁹. Hoewel ik van mening ben dat Schiphol zo spoedig mogelijk over de vereiste natuurvergunning dient te beschikken, constateer ik ook dat het doorlopen van de procedure in het geval van Schiphol complex is.

Rechtsgronden omwonenden en belanghebbenden om hun belangen na te streven, en zo nodig te laten toetsen door de rechter

De mogelijkheden voor omwonenden en belanghebbenden om hun belangen na te streven, en zo nodig te laten toetsen door de rechter zijn niet gewijzigd.

Op het moment dat er een natuurvergunning is verleend staat deze open voor beroep. In eerste aanleg staat beroep open bij de rechtbank, gevolgd door mogelijk hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Aanvechten vergunning door partijen

Partijen zullen in een dergelijk geval bij de rechter duidelijk moeten maken waarom de verleende natuurvergunning gelet op de Wet natuurbescherming niet toelaatbaar wordt geacht. De Wet natuurbescherming vormt hierbij het toetsingskader.

Afweging juridische positie groep (waarin een rechtsvacuüm lijkt te worden gehanteerd) tegen een situatie waarin er een omvang van vluchten op Schiphol bv is, die wordt onderbouwd door het wetgevingsregime dat gold vóór de Wet natuurbescherming.

Wanneer de leden van de Groenlinks-fractie doelen op de vraag of er een afweging plaatsvindt tussen het huidige anticiperend handhaven en de referentiesituatie voor de natuurvergunning, dan is het antwoord nee. De referentiesituatie voor de natuurvergunning is onafhankelijk bepaald door het bevoegd gezag, (LNV), en dit staat los van de huidige situatie op Schiphol.

⁸ Kst. 35925-XIV-93

⁹ Bijlage bij Kst. 29665 nr. 380: 2020D07471

Recht hebben op gelijkwaardige bescherming

Ook in de omgeving van Schiphol hebben burgers te allen tijde recht op gelijkwaardige rechtsbescherming en toegang tot daarvoor openstaande procedures, die voor alle Nederlandse burgers gelijk is.

Nationale Ombudsman

Ondanks diverse pogingen over en weer is het niet gelukt om in de tweede helft van 2020 tot een afspraak te komen naar aanleiding van de brief van de Nationale Ombudsman (d.d. 8 juli 2020). Sindsdien is er ambtelijk contact geweest met de Nationale Ombudsman

Begin 2021, na het demissionair worden van het vorige kabinet, heeft de Ombudsman aangegeven voorkeur te hebben met een missionair bewindspersoon in overleg te treden. Het overleg met de Ombudsman heeft plaatsgevonden op 10 mei jl. Hieruit voortkomend heb ik besloten om na de zomer in aanwezigheid van de Ombudsman een rondetafelconferentie te organiseren. Voor deze bijeenkomst zullen LVNL, Schiphol, de Luchthavens van nationale betekenis, de meldpunten en overige betrokken partijen worden uitgenodigd.

Zorgen over de tijdslijn van de aanvraag

In de situatie van Schiphol is sprake van een samenloop c.q. volgtijdelijkheid van diverse trajecten met meerdere bevoegde gezagen. Voordat een gewijzigd LVB kan worden vastgesteld en in werking kan treden, is duidelijkheid nodig over de natuurvergunning voor de huidige situatie op Schiphol. Dit is een langdurig en complex proces. Op 23 februari is uw kamer daarover geïnformeerd¹⁰. De passende beoordeling die Schiphol moet aanvullen in het kader van de aanvraag voor een natuurvergunning maakt ook deel uit van het milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (NNHS) ter voorbereiding op de wijziging van het LVB. Daarop kan ik nu niet op vooruit lopen.

Onder de aandacht brengen bij minister voor Rechtsbescherming en minister voor Natuur en Stikstof

De minister voor Rechtsbescherming is bekend met de situatie van anticiperend handhaven.

Ook de minister voor Natuur en Stikstof is op de hoogte van de vragen van uw Commissie.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de minister de analyse deelt dat hij de gevraagde inlichtingen én de gevraagde documenten op verzoek van een lid aan de Kamer behoort te verstrekken. Zo nee, waarom niet? Adviezen over hoe artikel 68 Grondwet geïnterpreteerd moet worden van experts op dit gebied zijn namelijk ook duidelijk. Over de vraag of specifieke documenten op te vragen zijn door Kamerleden concludeerden de hoogleraren Bovend'Eert, Voermans, Munneke en Kummeling (respectievelijk (gewezen) hoogleraar Staatsrecht, hoogleraar Staats- en Bestuursrecht, hoogleraar Staatsrecht en hoogleraar Staats- en Bestuursrecht) in hun advies uit 2020: "aangenomen moet dus worden dat artikel 68 Grondwet zich, zoals het al in de brief uit 2002 stond,

¹⁰ Kst. 29 665, nr. 421

ook uitstrekt tot documenten". De Tweede Kamer nam ook in februari 2020 nog een motie-Omtzigt c.s. (Kamerstuk 28362, nr. 25) aan die de regering verzocht: "te bevestigen dat op grond van artikel 68 een individueel Kamerlid specifieke documenten binnen een redelijke termijn moet kunnen ontvangen, tenzij het belang van de Staat zich hiertegen verzet". De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen de minister in dit licht zijn weigering te herzien of alsnog te onderbouwen waarom dit informatieverzoek in strijd zou zijn met het belang van de Staat, zodat de leden deze onderbouwing kunnen voorleggen aan externe experts. Deze leden zien in ieder geval niet hoe het belang van de Staat zich zou verzetten tegen het delen van de gevraagde informatie met de Kamer. Zeker omdat het hier een zaak betreft tussen Schiphol (in meerderheid eigendom van de Staat) en de Staat zelf. Welke van die twee 'staatsbelangen' zou zich verzetten tegen openbaarheid?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen verder waarom de minister schrijft dat hij, nadat Schiphol de aanvulling op de passende beoordeling heeft aangeleverd, de Kamer wel kan informeren. Is er dan geen sprake meer van een lopende procedure? En kan de minister aangeven waarom een groot aantal documenten wél openbaar gemaakt kon worden, maar specifiek de documenten over de referentiesituatie en de vlootsamenstelling niet? Heeft de minister ook (juridisch of ambtelijk) advies ingewonnen over het wel of niet delen van deze informatie met de Kamer? En zo ja, wat werd er geadviseerd? Concluderend op dit punt vragen deze leden de minister aan te geven hoe hij denkt dat Kamerleden de regering kunnen controleren wanneer zij geen inlichtingen krijgen, zeker wanneer daar uitdrukkelijk om gevraagd wordt? Het inhoudelijke verweer van de minister, dat het gaat om een lopende procedure en dat er daarom beperkingen zijn aan wat gedeeld kan worden, vinden deze leden ook verwonderlijk. Niet alleen omdat veel andere stukken wél openbaar zijn en de minister belooft de Kamer over enkele maanden alsnog te informeren. Het is ook verwonderlijk, omdat feitelijk het enige dat deze leden vragen is om geïnformeerd te worden over het deel van de activiteiten van Schiphol dat men reeds vergund acht. Dat staat daarmee los van de vraag welk deel nog vergund zou moeten worden in een lopende procedure. Dus kan de minister aangeven welke (vermeend) bestaande rechten Schiphol verondersteld wordt te hebben? Voor bijvoorbeeld hoeveel vliegbewegingen heeft Schiphol op dit moment bestaande rechten, voor hoeveel kg stikstofemissies, of voor hoeveel mol stikstofdepositie per hectare per jaar? En kan de minister aangeven op basis van welke wettelijke regelingen of andere afspraken, convenanten etc. deze rechten als 'gegeven' kunnen worden verondersteld? Is dat in het verleden weleens wettelijk getoetst? Is de minister bereid de analyses die zijn gemaakt (door, of in opdracht van, het ministerie van IenW dan wel LNV) over de bestaande rechten van Schiphol te delen met de Kamer? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister, indien hij niet bereid is de door deze leden gevraagde stukken te delen, op basis van welk wetsartikel hij zijn verweer baseert dat documenten die onderdeel zijn van zo'n lopende procedure niet gedeeld kunnen worden. Deze leden hebben zo'n wetsartikel niet kunnen vinden. En kan de minister bevestigen dat, geheel los van een mogelijke vergunningsaanvraag die Schiphol indient, de Kamer gewoon geïnformeerd kan worden over de bestaande rechten die Schiphol (naar de mening van het kabinet) heeft?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister tot slot nog waarom hij Royal HaskoningDHV verzocht heeft om in beeld te brengen welke maatregelen getroffen kunnen worden om de stikstofdepositie te mitigeren of compenseren. Is het gebruikelijk dat een bevoegd gezag voor de aanvrager van

*de vergunning op zoek gaat naar mitigatie- of compensatiemogelijkheden?
Kunnen in het vervolg ook alle andere ondernemers in Nederland aankloppen bij
het ministerie van IenW om door derden dit soort onderzoeken te laten uitvoeren?
Wat kost het onderzoek van Royal HaskoningDHV?*

Beantwoording vragen Partij voor de Dieren-fractie

*Verstrekking gevraagde inlichtingen én de gevraagde documenten op verzoek van
een lid aan de Kamer - artikel 68 van de Grondwet*

Ik verwijs u naar de beantwoording op de vraag van de leden van de Groenlinks-fractie over het verzoek tot aanvulling van de natuurvergunning en passende beoordeling die naar de initiatiefnemer is gestuurd. De uitgangspunten voor de berekeningen in dat verzoek treft u aan als bijlage bij de beantwoording van deze vragen.

Bestaande rechten Schiphol

De minister voor Natuur en Stikstof heeft Schiphol verzocht om in een aanvulling op de vergunningaanvraag inzichtelijk te maken wat de referentiesituatie per Natura 2000-gebied is, inclusief de stikstofdepositie die daarbij was toegestaan. Dit is dus nog onderwerp van onderzoek door de luchthaven.

De referentiesituatie moet ontleend worden aan publiekrechtelijke toestemmingen, zoals vergunningen. Dit is meerdere malen ook door de rechter getoetst, zie bijv. ABRS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449.

In de ontwerp-natuurvergunning van de minister voor Natuur en Stikstof, is de aanvankelijke analyse ten aanzien van bestaande rechten opgenomen.¹¹ Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en de ingediende zienswijzen zijn echter aanleiding geweest om de uitgangspunten van deze analyse te heroverwegen. De nieuwe uitgangspunten ten aanzien van het bepalen van de referentiesituatie zijn vastgelegd in het verzoek tot aanvulling van de natuurvergunning en passende beoordeling die is bijgevoegd als bijlage. De initiatiefnemer dient de omvang van de referentiesituatie te bepalen. Dit onderzoek loopt nog.

Oprichting Ministerie aan Royal Haskoning DHV

Vanuit mijn beleidsverantwoordelijkheid voor het LVB acht ik het van belang om zo spoedig mogelijk inzicht te verkrijgen in de opgave die Schiphol heeft en de mogelijkheden om deze stikstofdepositie te mitigeren of te compenseren. Dit laat onverlet dat het opstellen van de passende beoordeling de taak is van de initiatiefnemer, zijnde Schiphol. Door mijn verantwoordelijkheid voor het LVB is het van belang dat het ministerie in deze fase al inzicht heeft in de stand van zaken en de impact daarop op het LVB. De opdracht van het ministerie aan RHDHV tot het uitvoeren van een quick scan loopt parallel aan het eigen onderzoek dat Schiphol uitvoert in het kader van het opstellen van de passende beoordeling, onderliggend aan de natuurvergunning en het MER. Het rapport wordt uw Kamer separaat van deze brief toegezonden.

¹¹ paragraaf 2.3 van de Vergunningsaanvraag voor Amsterdam Airport Schiphol, 12 februari 2021 – [link](#) ontwerpbesluit

ChristenUnie-fractie

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de minister de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk wil beperken door zich in te spannen ten behoeve van de continuïteit van de operatie. Deze leden vragen of deze belangen niet per definitie botsen, ondanks dat invulling wordt gegeven aan geluidspreferent vliegen.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat Schiphol is verzocht om een natuurvergunning aan te vragen en de bijbehorende passende beoordeling aan te vullen. Uit de brief blijkt dat Schiphol naar verwachting enkele maanden bezig is om de aanvulling op de passende beoordeling op te stellen en aan te leveren. Deze leden vragen wat de minister doet wanneer de passende beoordeling lang op zich laat wachten. Is er een moment waarop de minister van plan is te gaan handhaven en, zo ja, per wanneer?

Beantwoording vragen ChristenUnie-fractie

Afweging hinder omwonenden ten opzichte van de continuïteit van de operatie

Er is sprake van een afweging van belangen. Continuïteit van de operatie is belangrijk vanwege de vitale rol van Schiphol in de bereikbaarheid van Nederland en het economische belang van de luchthaven voor ons land. Tegelijkertijd is het zaak dat de effecten van de luchthaven op de leefomgeving verminderen. De continuïteit van de operatie op Schiphol middels de afhandeling van het verkeer conform geluidspreferent baangebruik is in het belang van de omwonenden, en geeft de genoemde afweging weer. Geluidspreferent baangebruik vindt plaats met een operatie op het vijfbanenstelsel. Zie ook mijn eerdere antwoorden over baangebruik die door de leden van de D66-fractie zijn gesteld.

Wanneer handhaven

Schiphol heeft LNV inmiddels verzocht om uitstel voor het aanleveren van de aanvullende passende beoordeling. Dit uitstel is verleend tot en met 30 juni 2022. Inmiddels heeft LNV een nieuw handhavingsverzoek ontvangen. De minister voor Natuur en Stikstof zal een besluit hierop voorbereiden, het past niet daarop vooruit te lopen.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie vindt de hoeveelheid informatie die verstrekt wordt in de brief zeer matig. De minister wenst ook de uitgangspunten en de gekozen methoden die gebruikt zijn voor het bepalen van de emissierechten én de referentiesituatie niet te delen met de Staten Generaal. Feitelijk tasten Kamerleden hierdoor in het duister. Vaststaat dat de situatie rondom de natuurvergunning van Schiphol en de PAS-melding voor Lelystad Airport transparantie behoeft. Enerzijds vanwege de grote gevolgen voor omwonenden en milieu en anderzijds omdat uit Wob-verzoeken blijkt dat men erg creatief probeert te boekhouden. Het is dus niet meer dan logisch dat meer openheid gewenst is. Toch zijn de bijeenkomsten met deze onderwerpen vaak vertrouwelijk van aard.

Het lid van de BBB-fractie constateert dat er een speciale positie is voor Schiphol en Lelystad Airport, waarbij er sprake is van een verregaande bescherming en privacy, hetgeen in schril contrast staat tot bijvoorbeeld de boerenfamilies die een

PAS-melding hebben gedaan en waarvan adresgegevens moeten worden prijsgegeven.

Het lid van de BBB-fractie heeft al eerder aangegeven niet deel te nemen aan vertrouwelijke zittingen omdat zij de vrijheid wil hebben om met de kennis die zij opdoet te kunnen handelen. Dit lid wenst geen onderdeel te zijn van een (ver)zwijgcultuur. Zij vraagt de minister voor Natuur en Stikstof daarom met klem om meer openheid te betrachten.

Voorts wacht zij op de stukken die Schiphol aan zal leveren en zal zij deze kritisch bekijken (tenminste als deze openbaar zijn). Daarbij zij opgemerkt dat, zoals in het coalitieakkoord omschreven, alle sectoren naar evenredigheid moeten bijdragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek, waarbij de samenleving mag verwachten van het kabinet dat het er alles aan doet om deze bijdrage eerlijk in beeld te brengen. Dit lid verwacht dat de minister zelf gericht onderzoek laat doen en niet pas gaat reageren, als er sprake is van gepubliceerde documenten middels een Wob-verzoek.

Het lid van de BBB-fractie wil ten slotte opmerken dat Schiphol en Lelystad Airport zelf aan emissiereductie moeten doen en dat het opkopen van stikstofruimte vanuit de landbouw geen optie kan zijn. In de omgeving van Schiphol zijn al weinig boeren aanwezig; het kapitaalcrachtige Schiphol vormt daarmee een ernstige bedreiging van de boerenstand rondom Schiphol. Dit lid vraagt of de minister voor Natuur en Stikstof zich daarvoor wil inzetten.

Antwoorden vragen BBB-fractie

Verzoek openbare zittingen

In de brief van 18 februari jl.¹² heeft u een voorstel ontvangen over hoe ik van plan ben uw Kamer te informeren. In voornoemde brief heb ik toegezegd uw Kamer periodiek te informeren over de voortgang van het programma Schiphol. In deze brief heb ik aangegeven dat het uitgangspunt is uw Kamer in het openbaar inlichtingen te verschaffen.

Het opkopen van stikstofruimte vanuit de landbouw

Wanneer er stikstofruimte moet worden gezocht voor een project, is het primair aan de aanvrager om de mogelijkheden hiervan te onderzoeken. Extern salderen kan hierbij een mogelijkheid zijn. Het staat initiatiefnemers vrij om overeenkomsten aan te gaan met een saldogever uit iedere sector.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

¹² Kst. 29665 - 421

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Royal Schiphol Group N.V.
t.a.v. **bevat persoonsgegevens**
Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

bescherming persoonlijke levenssfeer

T **bescherming persoonlijke**
bescherming persoonlijke@minInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG / 22062703

Uw kenmerk

Datum 21 februari 2022
Betreft Tweede verzoek aanvulling vergunningaanvraag Wet
natuurbescherming Schiphol

Geachte **bescherming persoonlijke levens**,

Met deze brief verzoek ik u om uw vergunningaanvraag en passende beoordeling van 1 oktober 2020 op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) vóór 15 mei 2022 aan te vullen, naar aanleiding van op de ontwerpvergunning ingediende zienswijzen. In deze brief geef ik de uitgangspunten weer die ik bij besluitvorming zal hanteren ten aanzien van de referentiesituatie, en de daarin te betrekken vlootsamenstelling, zodat u daarmee rekening kunt houden bij uw aanvulling.

Dezelfde passende beoordeling die onderdeel is van uw vergunningaanvraag maakt ook deel uit van het milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol'. Gelet op deze inhoudelijke samenhang zijn de uitgangspunten in samenspraak met DG Milieu en Internationaal (DGMI) bepaald. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit. Voor het doorlopen van deze procedure is binnen het ministerie van IenW een functiescheiding aangebracht. De rol van bevoegd gezag wordt voor deze procedure ingevuld door DGMI.

Uitgangspunten referentiesituatie

De eerder gestelde vragen in mijn brief van 6 juli 2021 (DGNVLG/21076513) over de referentiesituatie behoeven geen beantwoording meer. Na uitgebreide overweging ben ik tot de volgende inzichten gekomen over het bepalen van de referentiesituatie:

- De referentiesituatie wordt ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum.
- Als die toestemming na de Europese referentiedatum is ingeperkt, bepaalt die toestemming de kleinere referentiesituatie.
- Omdat de Europese referentiedatum varieert per Natura 2000-gebied dat wordt geraakt door de aangevraagde activiteit, geldt per Natura 2000-gebied een datum die de toegestane referentiesituatie bepaalt.
- De depositie die kon worden veroorzaakt door vliegtuigbewegingen in de betrokken referentiesituatie, moet worden bepaald aan de hand van een toegestaan, maar ook realistisch vlootsценario op het moment dat de

Bijlage(n)

referentiesituatie werd bepaald (zie hierna onder 'realistisch vlootscenario').

- Depositie die kon worden veroorzaakt in de betrokken referentiesituatie en zal worden veroorzaakt in de aangevraagde situatie, moet worden bepaald aan de hand van de huidige kengetallen en AERIUS Calculator, versie 2021.
- Als gevolg van de aangevraagde activiteit is er een aantrekkende werking op wegverkeer. Dit omvat ook verkeer op het luchthaventerrein zoals taxi's, halen en brengen en bussen die niet onder de grondgebonden activiteiten van de luchthaven zelf vallen. De depositie die in de betrokken referentiesituatie kon worden veroorzaakt als gevolg van de verkeersaantrekkende werking wordt bepaald aan de hand van de meest recente verkeersemissiefactoren en het meest recente wegenmodel.

Uitgangspunten besluit op vergunningaanvraag

Dat betekent het volgende voor de referentiesituatie van de luchthaven Schiphol, en de toename ten opzichte daarvan die moet worden beoordeeld bij het besluit op de vergunningaanvraag:

1. Voor het project Schiphol als luchthaven met vier banen is toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994). De referentiesituatie wordt, gedifferentieerd naar verschillende gebieden dus in eerste instantie bepaald door hetgeen mogelijk was op de verschillende referentiedata van de door het vierbanenstelsel geraakte gebieden.
2. De toestemming voor gebieden met een Europese referentiedatum van vóór 1996, is publiekrechtelijk ingeperkt in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 door de geluidscontouren en/of door het Aanwijzingsbesluit uit 2000 tot 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Beoordeeld moet worden welke inperking de meest vergaande is voor die gebieden. Die inperking, en de bijbehorende stikstofdepositie, vormt de nieuwe referentiesituatie voor die gebieden.

Voor gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt na het besluit uit 1996, maar vóór het besluit uit 2000, wordt eveneens bepaald welk van die twee besluiten de meest vergaande inperking oplevert. Immers, ofwel de toestemming op de Europese referentiedatum is kleiner, en het besluit uit 2000 is een uitbreiding, ofwel de ruimere toestemming op de Europese referentiedatum is publiekrechtelijk ingeperkt in 2000.

3. In 2003 is het project uitgebreid met de vijfde baan. Omdat de uitbreiding in het Luchthavenverkeerbesluit 2003 niet is beoordeeld met inachtneming van artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn, moet die beoordeling nu plaatsvinden bij de aanhangige vergunningaanvraag. Nu moet worden beoordeeld of de uitbreiding van het project met de vijfde baan heeft geleid tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de eerdere referentiesituatie. Dat betekent dat beoordeeld moet worden of de uitbreiding met de vijfde baan heeft geleid tot:
 - a) een toename van depositie op de Natura 2000-gebieden die al werden geraakt door het vierbanenstelsel, en/of
 - b) een toename van depositie op nieuwe Natura 2000-gebieden waarvan de Europese referentiedatum vóór 2003 ligt.
4. Gebieden waarvan de Europese referentiedatum ná 2003 ligt, mogen bij de beoordeling onder punt 3 buiten beschouwing worden gelaten.

Uitgaande van gedifferentieerde referentiedata per Natura 2000-gebied, is toestemming verleend voor de uitbreiding met de vijfde baan vóór de Europese referentiedatum van die gebieden, 7 december 2004, en is hetgeen mogelijk was op die datum in beginsel de referentiesituatie voor deze gebieden.

5. In 2008 is de referentiesituatie voor de gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt op 7 december 2004, publiekrechtelijk ingeperkt door de 480.000 vliegtuigbewegingen, zodat dat de referentiesituatie bepaalt ten aanzien van die gebieden.
6. In het besluit op de vergunningaanvraag moet de situatie onder punt 3, plus een nu aangevraagde toename daarvan, en de aangevraagde toename ten opzichte van punt 5 worden beoordeeld op significante effecten. Voor zover dergelijke effecten niet zijn uit te sluiten, moeten deze effecten worden gemitigeerd voordat een vergunning kan worden verleend voor de luchthaven.

Realistisch vlootscenario

Voor de afleiding van de vlootsamenstelling gelden twee uitgangspunten:

- Uitgangspunt is in lijn met het, na de ontwerpvergunning, verschenen toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage¹ dat voor de berekening van de stikstofemissies in de referentiesituatie moet worden uitgegaan van een gebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen. Dit betekent dat de selectie van vliegtypes representatief dient te zijn: de samenstelling van de vloot heeft zich realistisch gezien moeten kunnen voordoen.
- Verder moet de manier waarop de selectie van vliegtuigtypes in de referentiesituatie plaatsvindt, in lijn met het advies van de Commissie, voor een correcte beoordeling qua methodiek vergelijkbaar zijn met de manier waarop deze selectie plaatsvindt voor de aangevraagde activiteit.

Dat betekent het volgende voor de werkwijze waarop de vlootsamenstelling in de referentiesituatie en de aan te vragen situatie dient te worden afgeleid:

Referentiesituatie

- Vertrekpunt is het verkeersscenario dat de basis is geweest voor de afleiding van de geluidszone (voor het Aanwijzingsbesluit 2000), en de grenswaarden in de handhavingpunten (voor het Luchthavenverkeerbesluit 2008). Het gaat dan om het aantal vliegtuigbewegingen dat als uitgangspunt is opgenomen voor de verschillende geluidscategorieën, het baangebruik en de routemodellering zoals verondersteld in het milieueffectrapport dat onderliggend is aan het meest beperkend besluit.
- De selectie van vliegtuigtype/motorcombinaties wordt afgeleid van hetgeen voor een maatgevend jaar werkelijk is voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkend besluit.
- Ieder vliegtuigtype kent meerdere combinaties met verschillende motoren. Om de verdeling van de vliegtuigtype/motorcombinatie te bepalen per geluidscategorie zijn twee routes mogelijk.

¹ Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport (projectnummer: 3526, 21 april 2021).

Route A (vliegtuigtype met meest voorkomende motortype):

1. Eerst wordt de jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes.
2. Voor de selectie van de motor per vliegtuigtype kunnen alleen de combinaties die voldoen aan het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype" worden meegenomen.
3. De jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie met minimaal 100 vliegbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort).

Ons kenmerk
DGNVLG / 22062703

Route B (alle voorkomende vliegtuigtype/motorcombinaties):

1. De jaarlijkse verdeling van alle voorkomende vliegtuigtype/motorcombinaties per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes vliegtuigtype/motorcombinaties (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinaties met minimaal 100 vliegbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort).
- Een maatgevend jaar binnen de uitvoeringsperiode van het besluit volgt uit het daadwerkelijk voorgekomen verkeer na afschaling/opschaling per geluidscategorie tot het aantal vliegtuigbewegingen dat als uitgangspunt is opgenomen voor de verschillende geluidscategorieën (in overeenstemming met het verkeersscenario onderliggend aan het meest beperkend besluit).
 - De emissiegegevens van het motortype moeten worden ontleend aan de meest recente emissiedatabase.
 - De totale emissieruimte als gevolg van de vlootsamenstelling en de verkeersaantrekkende werking in de referentiesituatie dient te voldoen aan alle overige bepalingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit.

Aan te vragen situatie

- Verdeling van vliegtuigtypes, baangebruik en routemodellering is ongewijzigd ten opzichte van de gehanteerde uitgangspunten in het milieueffectrapport dat onderliggend is aan de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit.
- De selectie van vliegtuig/motorcombinatie vindt plaats op basis van het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype".
- De emissiegegevens van het motortype moeten worden ontleend aan de meest recente emissiedatabase.
- Onderbouw wat de onzekerheidsmarge is van de geprognoseerde deposities in de projectsituatie gelet op mogelijke toekomstige motorontwikkelingen.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Ik zie uw aanvulling met belangstelling tegemoet. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, kunt u contact opnemen met bescherming persoonlijke levenssfeer in het cluster Natuurvergunningen. Zijn telefoonnummer is bescherming persoonlijke levenssfeer en zijn e-mailadres is bescherming persoonlijke levenssfeer [@minlnv.nl](mailto:span@minlnv.nl).

Ons kenmerk
DGNVLG / 22062703

bescherming persoonlijke levenssfeer
De Minist
namens

bescherming persoonlijke levenssfeer

bescherming persoonlijke levenssfeer