



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

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

telefoon 070 312 92 00
fax 070 312 93 90

e-mail postbus@eerstekamer.nl
internet www.eerstekamer.nl

datum 1 maart 2022

betreft Nadere vragen Verzamelbrief luchtvaart

ons kenmerk 170383.03U

Geachte heer Harbers,

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 26 januari 2022 waarin u vragen van de leden van de fracties van GroenLinks en de PVV beantwoordt over de Verzamelbrief luchtvaart.¹ De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdD** wensen de regering naar aanleiding hiervan gezamenlijk de volgende vragen te stellen.

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD hebben helaas moeten constateren dat nog niet alle vragen beantwoord zijn. Gelet hierop hebben deze leden de volgende vragen dan wel vervolgvragen.

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD wijzen erop dat bij vraag 1 niet is verzocht om een toelichting van de regering te krijgen op de stand van zaken, maar dat de regering is verzocht om te reflecteren op de langdurige periode van onzekerheid voor de omwonenden van Schiphol en de natuur. De kern van de vraag die deze leden willen stellen, is welke tijdsduur de regering nog acceptabel acht voor het scheppen van helderheid over de geluidsnormen van Schiphol en welke tijdsduur zij dus acceptabel acht voor het scheppen van rechtszekerheid aan zowel Schiphol als de omwonenden. Deze leden ontvangen van de regering graag een concrete termijn die de regering in algemeen en in juridische zin maximaal wenselijk acht om een niet vergunde (en dus niet legale) situatie te gedogen dan wel te legaliseren.

In het geval het vergunnen van de gewenste situatie complex is en nog jaren onzeker zal zijn, wordt de regering in de tussentijd verzocht om helderheid te scheppen door de huidige juridische grenzen als uitgangspunt te nemen en te vergunnen. Waarom wordt hier door de regering niet voor gekozen? Welke afweging tussen verschillende belangen is daarbij door de regering gemaakt? Graag ontvangen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD hierop een reactie van de regering.



datum 1 maart 2022

ons kenmerk 170383.03U

blad 2

De fractieleden van GroenLinks en de PvdD constateren dat vraag 4 door de regering niet is beantwoord. Deze leden ontvangen graag alsnog een reflectie van de regering op de onzekere situatie voor omwonenden van Schiphol en de consequenties van deze onzekere situatie voor het aanzien van het rechtsbeginsel rechtsgelijkheid. Immers, door het laten opereren van Schiphol zonder natuurvergunning — terwijl andere bedrijven in Nederland wel geacht worden eerst een natuurvergunning te krijgen voordat ze activiteiten mogen ondernemen — creëert de overheid bewust het beeld dat sommige bedrijven meer mogen dan andere. Ook ontvangen deze leden graag alsnog een reactie van de regering op de vraag of een dergelijk uitzonderingsbeleid in de provincie Noord-Holland niet extra gevoelig ligt en daarom voorkomen moet worden.

Ook vraag 5 is door de regering niet beantwoord, zo merken de fractieleden van GroenLinks en de PvdD op. Heeft de regering aan Schiphol gecommuniceerd dat zij zonder natuurvergunning niet meer dan het rechtmatige aantal vluchten kan uitvoeren, zijnde het aantal dat gerealiseerd werd vóór de verplichting van een natuurvergunning werd ingesteld? Kan de regering aangeven hoeveel vluchten dat zijn? Zo ja, op welke wijze en op welk moment? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7 is tevens niet beantwoord door de regering, zo constateren de fractieleden van GroenLinks en de PvdD. Deze leden vragen de regering dan ook (nogmaals) of er overleg wordt gevoerd over Lelystad Airport waarbij Lelystad Airport zelf niet betrokken is? Zo ja, hoe luidt het oordeel van de regering over dit overleg. Deze leden verzoeken de regering deze vraag te beantwoorden in het licht van hetgeen bij vraag 6 is gesteld, maar verzoeken de regering daarnaast de vraag in bredere zin te beantwoorden.

Deze leden wijzen erop dat vraag 8 niet alleen ziet op besluiten rondom Lelystad Airport maar op activiteiten in brede zin. Lag alle besluitvorming stil?

Onder verwijzing naar vraag 9 constateren de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD dat de regering verwijst naar de nieuwe afkapregels van stikstofberekeningen. In de Eerste Kamer loopt thans nog een vragenronde over de rechtsgeldigheid van deze afkap op basis van een inhoudelijk arbitraire afstandsregel.¹ De fractieleden van GroenLinks en de PvdD hebben ernstige twijfels over de rechtsgeldigheid hiervan juist omdat de inhoudelijke onderbouwing ontbreekt (waarom is gekozen voor 25 kilometer) en omdat het maatregelenpakket voor de stikstofdeken nu al niet voldoet om de stikstofdeposities te beperken tot onder de doelstellingen. Dit tekort neemt verder toe wanneer de uitstoot van Schiphol (en andere grote industriële vervuilers) buiten de 25 kilometerzone ook meegenomen moet worden in de maatregelen ter vermindering van de stikstofdeken.

Wat is de onderbouwing van de regering dat zij de uitstoot van Schiphol buiten de 25 kilometerzone teniet doet voordat zij een besluit over Schiphol neemt? Hoe voorkomt de regering dat de 25 kilometerregel een nieuw 'PAS-oordeel' van de Raad van State zal krijgen omdat het maatregelenpakket ter vermindering van de stikstofdeken tekortschiet en onvoldoende samenhang in tijd heeft met de oorspronkelijke vervuiling?

¹ Kamerstukken I 2021/22, 35 334/33 576/35 600, AO.



datum 1 maart 2022

ons kenmerk 170383.03U

blad 3

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD merken op dat vraag 10 door de regering niet is beantwoord en herhalen hierbij deze vraag. Is de regering bereid om de 'groslijst van potentiële acties' openbaar te maken? Zo nee, waarom niet? Kan de regering dit onderbouwen vanuit de nieuwe wijze waarop de regering om wil gaan met verzoeken omtrent het openbaar maken van stukken?

Naar aanleiding van de beantwoording van vraag 13 stellen deze leden de regering de volgende vraag. Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks en de PvdD eens dat de samenstelling van de Omgevingsraad Schiphol geen recht doet aan een gelijkwaardige positionering van omwonenden ten opzichte van de bedrijven in de omgeving van Schiphol? Immers, de luchtvaartsector in algemene zin heeft goede contacten met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat buiten de Omgevingsraad Schiphol om, naast alle een-op-een contacten die op bestuurlijk niveau tussen Schiphol, de KLM en de regering bestaan. Hoe zou de regering een gelijkwaardige inbreng van omwonenden en natuurorganisaties, partijen met een bijzonder belang in de besluitvorming, beter kunnen waarborgen?

Onder verwijzing naar vraag 14 ontvangen de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD van de regering graag de berekeningen van de benodigde stikstofruimte voor Schiphol in het Aeri-usmodel dat gold tot december 2021 en, ter vergelijking, de berekening die van het huidige model uitgaat, dus met afkap op 25 kilometer. Dit zodat deze leden inzicht kunnen krijgen in de gevolgen van het gebruik van de 25 kilometer afkapregel op de besluitvorming rond Schiphol ten opzichte van het vorige model. Hoeveel Mol/hct zal een natuurvergunning voor Schiphol met 25 kilometer afkap aan de zogenaamde stikstofdeken toevoegen? Welke maatregelen wil de regering hier tegenover zetten?

Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks en de PvdD eens dat met het instellen van een 25 kilometer afkap de kosten voor vervuiling van Schiphol buiten deze zone op kosten van de Nederlandse belastingbetaler, en in het bijzonder op die van de veeteeltbedrijven in Nederland, worden verhaald? Welke onderbouwing heeft de regering hiervoor? Waarom is dat een redelijke verdeling van kosten? Naar aanleiding van vraag 16 verzoeken deze leden de regering om bovenstaande informatie ook voor de andere luchthavens aan te leveren.

Onder verwijzing naar de beantwoording van vraag 15 verzoeken de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD de regering om te onderbouwen waarom de alternatieven alleen vertrouwelijk gedeeld kunnen worden met het parlement. Kan het kabinet hierop tevens reflecteren in het licht van de wens van het kabinet-Rutte IV om meer openheid te betrachten?

Bij de beantwoording van vraag 19 refereert de regering aan de breed —samengestelde Duurzame Luchtvaarttafel. Kan de regering aangeven waarom er geen natuur- en milieuorganisaties deelnemen aan deze tafel? Kan het zijn dat deze organisaties niet deelnemen vanwege hun twijfels over de duurzaamheid en haalbaarheid van de plannen van deze tafel? Zo ja, geeft deze stellingname wellicht reden om de positie van de regering aangaande de haalbaarheid nog eens tegen het licht te houden?



datum 1 maart 2022

ons kenmerk 170383.03U

blad 4

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdD constateren dat de reactie van de regering op vraag 21, de vraag helaas niet beantwoordt. Deze leden vragen de regering opnieuw of er op dit moment stikstofruimte is gereserveerd voor uitbreiding van Lelystad Airport. Graag ontvangen deze leden een ja of nee antwoord van de regering.

Zal de regering, wanneer de berekeningen van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) blijken te kloppen, de PAS-melding van Lelystad als legitiem beoordelen ondanks dat er bij de aanvraag vier maal zoveel stikstofuitstoot blijkt plaats te vinden als volgens de regeling mogelijk was om in aanmerking van de Beleidsregel tegemoetkoming kosten PAS-melders te komen? Zo nee, welke criteria en welke grens voor afwijking hanteert de regering dan wel om de omschrijving 'ingevuld naar eer en geweten' in te vullen? En hoe wordt deze onderbouwd vanuit het beginsel van rechtsgelijkheid?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **binnen vier weken** na dagtekening van deze brief.

Hoogachtend,

H.J. Meijer

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving