

Vergaderjaar 2023-2024

---

<b>35 334</b>	Problematiek rondom stikstof en PFAS
<b>33 576</b>	Natuurbeleid
<b>BQ<sup>1</sup></b>	<b>VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG</b> Vastgesteld 2 september 2024

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>2</sup> hebben kennisgenomen van de brief van de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat van 30 mei 2024<sup>3</sup> met antwoorden op de nadere vragen naar aanleiding van het mondeling overleg van 18 april 2023 over rechtsbescherming, rechtsgelijkheid, en het bewaken van de rechtsstaat in relatie tot de uitwerking van natuur- en milieuwetgeving in Nederland.

Naar aanleiding hiervan is op 10 juli 2024 een brief gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De minister heeft op 14 augustus 2024 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde nader schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
De Boer

---

<sup>1</sup> De letters BQ hebben alleen betrekking op 35 334.

<sup>2</sup> Samenstelling:

Oplaat (BBB) (*voorzitter*), Kemperman (BBB), Jaspers (BBB), Van Knapen (BBB), Kluit (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Fiers (GroenLinks-PvdA), Thijsen (GroenLinks-PvdA), Van Gorp (GroenLinks-PvdA) (*ondervoorzitter*), Van Ballekom (VVD), Meijer (VVD), Klip-Martin (VVD), Rietkerk (CDA), Prins (CDA), Aerdts (D66), Van Meenen (D66), Van Kesteren (PVV), Visseren-Hamakers (PvdD), Baumgarten (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Perin-Gopie (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BP.

## **BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT**

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 10 juli 2024

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat van 30 mei 2024<sup>4</sup> met antwoorden op de nadere vragen naar aanleiding van het mondeling overleg van 18 april 2023 over rechtsbescherming, rechtsgelijkheid, en het bewaken van de rechtsstaat in relatie tot de uitwerking van natuur- en milieuwetgeving in Nederland. De leden van de fractie van **GroenLinks-PvdA** hebben naar aanleiding hiervan een aantal nadere vragen en een aantal vragen die zich richten op het nieuwe kabinet. Zij hechten aan goed onderbouwde reacties op alle gestelde vragen. De leden van de fractie van de **PvdD** sluiten zich aan bij deze vragen. Een afschrift van deze brief is aan de staatssecretaris Rechtsbescherming gestuurd.

### **Vragen en opmerkingen van de fractie van GroenLinks-PvdA**

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen u te reflecteren op de inhoud van de eerdere correspondentie en van de gesprekken tussen de Eerste Kamer en drie ministers over de rechtszekerheid van de zogenoemde PAS-melders<sup>5</sup> en de rechtszekerheid van omwonenden van Schiphol.<sup>6</sup> Concreet vragen zij hoe u oordeelt over de rechtsbescherming van zowel de PAS-melders als omwonenden van Schiphol. Zij verzoeken u bij de beantwoording van deze vraag in te gaan op de aspecten rechtsbescherming, rechtsgelijkheid en kenbaarheid van het recht en aan te geven welke lessen u daaruit trekt voor het handelen in de komende jaren als het gaat om de rechtsbescherming van burgers en het rechtstatelijk handelen in het milieudomein.

In de brief van 30 mei 2024 houdt de toenmalig minister van Infrastructuur en Waterstaat vast aan de stelling dat gevraagde informatie over onder meer de besluitvorming rond Schiphol, niet met het parlement gedeeld kan worden zolang de rechtszaak over de vergunning van Schiphol loopt. Dit bevreemdt de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA zeer omdat de staat in deze (althans een goed functionerende rechtstaat) geen belang heeft bij een uitkomst van een rechtszaak over een verstrekte vergunning. Er zijn tenslotte maar twee uitkomsten denkbaar. Wanneer de staat rechtmatig heeft gehandeld kan geleverde informatie geen bedreiging opleveren. Heeft de staat onverhoopt toch een vergissing of fouten gemaakt dan is het in het openbaar belang dat deze zo snel mogelijk aan het licht komen. Om die reden doen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA nogmaals het verzoek de beslisdocumenten te delen met de Eerste en Tweede Kamer.

De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft recent het advies 'Met recht balanceren' uitgebracht.<sup>7</sup> Daarin wordt zowel aandacht gevraagd voor betere wetgevingskwaliteit als voor betere kwaliteit van de zogenoemde VTH keten: vergunningverlening, toezicht en handhaving. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen of u kunt aangeven wat u met de aanbevelingen in dit rapport gaat doen in relatie tot de rechten van omwonenden Schiphol en wat u gaat doen richting PAS-melders en hun burens. Meer in het bijzonder vragen zij of u expliciet kunt ingaan op

<sup>4</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BP.

<sup>5</sup> Programma Aanpak Stikstof (PAS).

<sup>6</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BF, BI, BL en BN.

<sup>7</sup> Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur '[Met recht balanceren](#)', juni 2024.

rechtszekerheid, toegang tot het recht en het naleven van normen uit (onder meer) de Europese wetgeving.

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen of u bekend bent met het nieuwbericht met als titel “Natuurvergunning Schiphol is juridisch onhoudbaar, en minister was daarvoor gewaarschuwd” dat op 30 april 2024 door de Volkskrant is gepubliceerd.<sup>8</sup> Zij vragen of u kunt reflecteren op het rechtstatelijk handelen van de minister van Stikstof en Natuur in dezen en of u ambtelijke notities en beslismemo’s kunt delen waaruit blijkt wanneer en hoe de belangen van omwonenden bij de besluitvorming door het ministerie meegenomen en gewogen zijn.

In de brief van uw voorganger van 30 mei 2024 wordt in reactie op de opmerking van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA *‘dat het niet zo kan zijn dat wanneer het kabinet welbewust juridisch kwetsbare besluiten neemt, zoals in dit geval, de Tweede Kamer en de Eerste Kamer in hun controlerende taken beperkt worden doordat het kabinet zich achter juridische procedures gaat verschuilen’* geantwoord dat van het bewust nemen van juridisch kwetsbare besluiten geen sprake is.<sup>9</sup> In de voorbereidende memo’s stond echter nadrukkelijk dat de route die gekozen is een juridisch kwetsbare route was en dat de juridische houdbaarheid twijfelachtig was, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Zij vragen of u kunt aangeven wat uw definitie is van het bewust nemen van juridisch kwetsbare besluiten wanneer dit buiten uw definitie valt. Ook vragen zij of u kunt aangeven hoe de lijn van het nieuwe kabinet in deze zal zijn. Meer specifiek informeren zij op welke wijze u de belangen van de natuur en omwonenden gelijkwaardig gaat meewegen bij de besluitvorming rond de vergunning van Schiphol en hoe u dat gaat borgen. Ten slotte vragen zij in dit verband of u kunt toezeggen geen nieuwe constructies in te zetten die gebruik maken van gedoogconstructies en/of de kabinetsmemo *‘Grenzen aan gedogen’*.<sup>10</sup>

Het kabinet heeft het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) ingetrokken en de financiering daarvan ook. Daarnaast heeft het kabinet een aantal plannen gelanceerd die (potentieel) leiden tot extra stikstofuitstoot, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Zij vragen of u kunt aangeven hoe zij onder deze condities de beloofde prioriteit voor de legalisering van de PAS-melders gestand gaat doen. Verder vragen zij u aan te geven hoe u de legalisering van Schiphol, dat tot op de dag van vandaag werkt zonder onherroepelijke vergunning, gaat organiseren zonder dat Schiphol extra boeren moet uitkopen ten opzichte van de vigerende vergunning. Dat gaat immers ten koste van de ruimte van boeren, in het bijzonder van de PAS-melders, zo stellen genoemde leden.

Bij de vorige vragenronde hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA met betrekking tot het gedogen rondom Schiphol de volgende vraag gesteld: *‘Zij vragen u waar in de kabinetsnota ‘Grenzen aan gedogen’ staat vermeld dat gedogen ook ‘richting toekomstige wetgeving’ kan betekenen. Als dat niet in de nota staat vermeld menen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie dat ‘Grenzen aan gedogen’ nooit de basis voor de gedoogsituatie kon en mocht zijn. Zij vragen of u dat met hen eens bent.’*<sup>11</sup> In de beantwoording van deze vraag is (enkel) ingegaan op toepassing

<sup>8</sup> Volkskrant d.d. 30 april 2024 [“Natuurvergunning Schiphol is juridisch onhoudbaar, en minister was daarvoor gewaarschuwd”](#).

<sup>9</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BP, p. 8.

<sup>10</sup> Zie [Kamerstukken II 1996/97, 25085 nr. 2](#) waarin de kabinetsnota *‘Grenzen aan gedogen’* aan de Kamer is aangeboden.

<sup>11</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BP, p. 3.

van de criteria van de kabinetsnota 'grenzen aan gedogen',<sup>12</sup> zo merken de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA op. Zij stellen dat de hiervoor geciteerde vraag een andere insteek had, namelijk of deze criteria en kabinetsnota überhaupt van toepassing zouden kunnen zijn op toekomstige wetgeving en vragen u deze vraag alsnog te beantwoorden.

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA hebben uw voorganger gevraagd om aan te geven 'hoe het onderdeel tijdelijkheid van de gedoogsituatie op voorhand is gewogen' en waarom hij van mening is 'dat de illegale onvergunde operatie van Schiphol een acceptabele looptijd zou hebben'. Hierop werd als volgt gereageerd: *'In de gestelde vraag wordt een illegale en onvergunde operatie van Schiphol verondersteld. Daar is geen sprake van. Schiphol heeft een natuurvergunning aangevraagd toen na de PAS-uitspraak vaststond dat die benodigd was. Gedurende de behandeling van de aanvraag is het ontbreken van die vergunning door het bevoegd gezag (de minister van LNV) gedoogd en de Kamer is over de motivering daartoe bij herhaling geïnformeerd. Evenmin is sprake van een illegale situatie omdat gedogen – dat wil zeggen het tijdelijk afzien van handhaving – de operaties op Schiphol niet illegaal maken.'*

De minister lijkt met deze alinea de stelling te betrekken dat een bedrijf in Nederland die voor zijn operatie een vergunning nodig heeft en deze slechts heeft aangevraagd, hiermee rechtmatig zijn operatie kan opstarten in afwachting van de vergunning, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. In de ogen van deze leden is dit rechtstatelijk een discutabele stellingname, zeker wanneer het om activiteiten gaat met een groot impact op het milieu die ook de grondrechten raakt, zoals het geval is bij de ziekmakende geluidsoverlast van Schiphol. De feitelijke situatie was zo dat Schiphol geen noodzakelijk natuurvergunning had en er politiek gedoogd werd: dat is iets anders dan dat er sprake is van een juridisch gelegaliseerde activiteit en dat omwonenden, doordat ze rond luchthavens beperkt waren in hun rechtsgang, slechts beperkt voor hun gezondheidsbelangen konden opkomen, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Dat laatste heeft de minister in eerdere beantwoording van vragen ook met zoveel woorden erkend.<sup>13</sup> Genoemde leden vragen of zij de uit de hiervoor geciteerde alinea afgeleide stellingname van het kabinet juist hebben geïnterpreteerd. Als dat het geval is dan vragen zij of u kunt reflecteren op de gevolgen van de stellingname voor de rechtszekerheid van derde belanghebbenden wanneer bedrijven bij slechts een vergunningaanvraag al hun operatie kunnen starten en of u kunt aangeven wat de zin van een vergunningenstelsel is wanneer bedrijven met alleen een (vele jaren durende) vergunningaanvraag ook al hun vervuilende activiteit kunnen starten dan wel voortzetten. Mocht voornoemde interpretatie van deze leden niet juist zijn, dan horen zij graag wat het kabinet dan wel bedoelde met de geciteerde alinea.

In de brief van 30 mei 2024 staat vermeld dat er tussen 2015 en 2022 geen nieuwe besluitvorming is geweest over het verlengen van gedogen: geschetst wordt dat daarbij de vermindering van de geluidsoverlast voor omwonenden regelmatig bij bestuurlijke gesprekken aan de orde is geweest,<sup>14</sup> zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Deze leden hebben echter (ook) gevraagd naar de gevolgen van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) voor de rechtspositie en rechtszekerheid van de kleinere, maar desondanks zeer grote groep omwonenden, die als gevolg van het NNHS juist (enorm) veel meer overlast kreeg. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA benadrukken dat deze groep van omwonenden door (de combinatie van) het

<sup>12</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BP, p. 9.

<sup>13</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BN, p. 9; Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BI, p. 9.

<sup>14</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BP, p. 13.

gedogen en de inperkingen van mogelijkheden voor een rechtsgang rond luchthavens<sup>15</sup> in basale burgerrechten beperkt en geschaad zijn.<sup>16</sup> Zij vragen u (alsnog) te reflecteren op het geschetste beeld vanuit het oogpunt van de rechtsbescherming van de belangen van deze specifieke maar niet onaanzienlijke groep burgers. Ook vragen zij of u kunt aangeven hoe en waar hun belangen gewogen zijn bij het besluit te gaan gedogen. Dezelfde vraag wordt gesteld met betrekking tot het handelen van de staat om dat besluit niet opnieuw ter discussie te stellen toen duidelijk werd dat de natuurvergunning voor Schiphol nog jaren op zich zou laten wachten. Verder willen deze leden graag weten waarom niet (of zelfs nooit) expliciet de optie op tafel is gelegd om Schiphol verder te krimpen, wat volgens hen immers ook gewoon een optie was. Daarnaast informeren zij naar de stand van zaken met betrekking tot het door de minister aangekondigde wijziging van bijlage 2 bij de Algemene wet bestuursrecht<sup>17</sup> waarmee de uitsluiting van beroep bij de bestuursrechter voor besluiten van de minister van Infrastructuur en

Waterstaat c.q. de minister van Defensie met betrekking tot een viertal luchthavens wordt opgeheven.<sup>18</sup> Ten slotte vragen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA in dit verband welke mogelijkheden er zijn om de rechtspositie van burgers rond luchthavens te versterken wanneer dit wetsvoorstel het niet gaat halen en welke rol het kabinet daarbij voor zichzelf ziet weggelegd.

De Staatscommissie voor de Rechtstaat heeft op 10 juni 2024 het adviesrapport 'De gebroken belofte van de rechtstaat' opgeleverd. Zij gaat in het rapport in op de rechtszekerheid van burgers in Nederland. In het rapport wordt geschetst dat burgers vaak het gevoel hebben 1-0 achter te staan wanneer ze problemen hebben of procederen tegen de overheid.<sup>19</sup> Dit geldt in bijzondere mate voor burgers rond luchthavens, zo merken de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA op. Zij vragen of u lessen ziet in voornoemd rapport van de staatscommissie voor uw handelen in het milieudomein, meer in het bijzonder met betrekking tot de positie van omwonenden rond Schiphol maar ook omwonenden van PAS-melders en de PAS-melders zelf.

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA merken verder op dat de staatscommissie in haar bezoek aan de Eerste Kamer<sup>20</sup> heeft gerefereerd aan het belang voor burgers van objectieve criteria waaraan burgers besluiten van de overheid kunnen voorspellen, dan wel afmeten. Objectieve en navolgbare criteria vergroten tevens het vertrouwen van burgers in de besluitvorming. Genoemde leden vragen u welke mogelijkheid het kabinet ziet om komende besluitvorming rond Schiphol beter te objectiveren, transparanter en voor burgers begrijpelijker te maken. Zij wijzen hier bijvoorbeeld op het moeten vinden van een kabinetsnota om te achterhalen welke criteria gelden voor gedogen, op de onduidelijke maximale termijnen die gehanteerd worden voor gedogen en het wel/niet naleven van afspraken die samenhangen met het besluit om extra geluidsoverlast te gedogen, zoals het beëindigen van nachtvluchten.

In de brief van 30 mei 2024 wordt door de minister gesteld dat geen onderliggende beslismemo's kunt worden geleverd vanwege de belangen van de staat die met openbaring daarvan in het geding

---

<sup>15</sup> De van de fractie van GroenLinks-PvdA wijzen er in dit verband op dat bijlage 2 bij de Algemene wet bestuursrecht op dit moment de mogelijkheid uit sluit om beroep bij de bestuursrechter in te stellen tegen de (wijziging van) een luchthavenverkeer- en een luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol, tegen de (wijziging van) een luchthavenbesluit voor de luchthavens Lelystad, Rotterdam en Eindhoven en tegen een vergunning voor burgermedegebruik voor de luchthaven Eindhoven.

<sup>16</sup> *Kamerstukken I* 2023/24 35334/33576, BP, p. 3-4.

<sup>17</sup> *Kamerstukken I*, 2023-2024, 35334/33576, BN, p. 9.

<sup>18</sup> *Kamerstukken I* 2023/24 35334/33576, BP, p. 14:

<sup>19</sup> Adviesrapport Staatscommissie rechtsstaat "[De gebroken belofte van de rechtsstaat – tien verbetervoorstellen met oog voor de burger](#)", p. 75.

<sup>20</sup> De Staatscommissie rechtsstaat heeft op 18 juni 2024 een gesprek gevoerd met de commissies Justitie en Veiligheid (J&V) en Binnenlandse Zaken (BIZA).

zouden kunnen zijn.<sup>21</sup> De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen of u het met hen eens bent dat het kabinet, en in het bijzonder het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, geen belang heeft of moet hebben in de uitkomst van de vergunningverlening rond een individueel bedrijf daar dit een feitelijke afweging moet zijn. Verder vragen zij of u kunt specificeren waaruit het staatsbelang, waar als gezegd in de brief van 30 mei 2024 wordt gerefereerd, bij Schiphol precies uit bestaat. Ten slotte vragen zij in dit verband of u kunt toelichten hoe dit belang of deze belangen zich verhouden tot andere belangen, zoals de grondrechten van omwonenden en het recht op een goede gezondheid en hoe grond- en mensenrechten moeten worden gewogen ten opzichte van andere rechten en belangen.

De leden van de vaste commissie voor LNV zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 4 september 2024.

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

---

<sup>21</sup> *Kamerstukken I 2023/24 35334/33576, BP, p. 8-9.*

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 augustus 2024

Op 10 juli 2024 heeft de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit nadere vragen gesteld naar aanleiding van het mondeling overleg van 18 april 2023 over rechtsbescherming, rechtsgelijkheid en het bewaken van de rechtsstaat in relatie tot de uitwerking van natuur- en milieuwetgeving in Nederland. Hierbij doe ik u, mede namens de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, de gevraagde antwoorden toekomen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Barry Madlener

*De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen u te reflecteren op de inhoud van de eerdere correspondentie en van de gesprekken tussen de Eerste Kamer en drie ministers over de rechtszekerheid van de zogenoemde PAS-melders en de rechtszekerheid van omwonenden van Schiphol. Concreet vragen zij hoe u oordeelt over de rechtsbescherming van zowel de PAS-melders als omwonenden van Schiphol. Zij verzoeken u bij de beantwoording van deze vraag in te gaan op de aspecten rechts- bescherming, rechtsgelijkheid en kenbaarheid van het recht en aan te geven welke lessen u daaruit trekt voor het handelen in de komende jaren als het gaat om de rechtsbescherming van burgers en het rechtstatelijk handelen in het milieudomein.*

Ten aanzien van PAS-melders is er een legalisatieprogramma vastgesteld.<sup>22</sup> De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 28 februari 2024 een uitspraak gedaan over de vraag of van handhaving kan worden afgezien. Daaruit blijkt dat het legalisatieprogramma, de individuele belangen van PAS-melders, de rechtszekerheid die PAS-melders aan het PAS-regime mochten ontleen, de uitlatingen over legalisatie door de overheid en het feit dat het legalisatieprogramma in uitvoering is, worden gezien als bijzondere omstandigheden die voor het bevoegd gezag aanleiding kunnen zijn om handhavend optreden onevenredig te achten in verhouding tot het natuurbelang.<sup>23</sup>

Conform het Hoofdlijnenakkoord zet het kabinet voor Schiphol de komende jaren in op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden met daarbij aandacht voor geluidhinder. De voornaamste les voor het handelen in de komende jaren, waar het gaat om de rechtsbescherming van burgers en het rechtstatelijk handelen in het milieudomein, volgt uit het vonnis van de RBV-zaak.<sup>24</sup> Er dient namelijk sprake te zijn van kenbare regelgeving met normen die praktische en effectieve (rechts)bescherming moeten bieden. Gedoogsituaties moeten voorts zoveel als mogelijk is worden vermeden of voorkomen.

*In de brief van 30 mei 2024 houdt de toenmalig minister van Infrastructuur en Waterstaat vast aan de stelling dat gevraagde informatie over onder meer de besluitvorming rond Schiphol, niet met het parlement gedeeld kan worden zolang de rechtszaak over de vergunning van Schiphol loopt. Dit bevreemdt de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA zeer omdat de staat in deze (althans een goed functionerende rechtstaat) geen belang heeft bij een uitkomst van een rechtszaak over een verstrekte vergunning. Er zijn tenslotte maar twee uitkomsten denkbaar. Wanneer de staat rechtmatig heeft gehandeld kan geleverde informatie geen bedreiging opleveren. Heeft de staat onverhoopt toch een vergissing of fouten gemaakt dan is het in het openbaar belang dat deze zo snel mogelijk aan het licht komen. Om die reden doen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA nogmaals het verzoek de beslisdocumenten te delen met de Eerste en Tweede Kamer.*

In antwoord op schriftelijke vragen van de Tweede Kamer is op 22 januari 2024 toegelicht dat, in het licht van lopende of mogelijk toekomstige procedures, het belang van de Staat geschaad kan worden door de gevraagde informatie openbaar te maken.<sup>25</sup> Die situatie is sindsdien niet gewijzigd, zodat geen verdere stukken openbaar gemaakt kunnen worden, zoals u in de brief van 30 mei 2024 met antwoorden op eerdere vragen is bericht.<sup>26</sup>

*De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft recent het advies 'Met recht balanceren' uit gebracht. Daarin wordt zowel aandacht gevraagd voor betere wetgevingskwaliteit als voor betere kwaliteit van de zogenoemde VTH keten: vergunningverlening, toezicht en handhaving. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen of u kunt aangeven wat u met de aanbevelingen in dit rapport gaat doen in relatie tot de rechten van omwonenden Schiphol en wat u gaat doen richting PAS-melders en hun*

<sup>22</sup> Artikel 22.21 van de Omgevingswet.

<sup>23</sup> ECLI:NL:RVS:2024:838.

<sup>24</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29665, nr. 498.

<sup>25</sup> Kamerstukken II 2023/24, Aangangsel nr. 838.

<sup>26</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BP.



*buren. Meer in het bijzonder vragen zij of u expliciet kunt ingaan op rechtszekerheid, toegang tot het recht en het naleven van normen uit (onder meer) de Europese wetgeving.*

Ten aanzien van PAS-melders geldt dat er verschillende handavingsprocedures door derden in gang zijn gezet waarbij een beroep is gedaan op nationale en Europese regelgeving. Daarover is een aantal uitspraken gedaan door de bestuursrechter. Uit deze uitspraken blijkt dat het bevoegd gezag, wanneer om handhaving wordt verzocht bij een PAS-melder, een belangenafweging moet maken tussen het belang van handhaving van de rechtsnormen (in dit geval ten aanzien van bescherming van de natuur) enerzijds en het belang van de PAS-melder anderzijds. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 28 februari 2024 een uitspraak gedaan over de vraag of van handhaving kan worden afgezien. Daaruit blijkt dat het legalisatieprogramma, de individuele belangen van PAS-melders, de rechtszekerheid die PAS-melders aan het PAS-regime mochten ontleen, de uitlatingen over legalisatie door de overheid en het feit dat het legalisatieprogramma in uitvoering is, worden gezien als bijzondere omstandigheden die voor het bevoegd gezag aanleiding kunnen zijn om handhavend optreden onevenredig te achten in verhouding tot het natuurbelang.<sup>27</sup>

Ten aanzien van de rechten van omwonenden van Schiphol, rechtszekerheid, toegang tot het recht en het naleven van normen uit (onder meer) de Europese wetgeving is hierboven reeds aangegeven dat sprake dient te zijn van kenbare regelgeving met normen die praktische en effectieve (rechts)bescherming moeten bieden. Gedoogsituaties moeten voorts zoveel als mogelijk is worden vermeden of voorkomen.

*De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen of u bekend bent met het nieuwsbericht met als titel "Natuurvergunning Schiphol is juridisch onhoudbaar, en minister was daarvoor gewaarschuwd" dat op 30 april 2024 door de Volkskrant is gepubliceerd. Zij vragen of u kunt reflecteren op het rechtstatelijk handelen van de minister van Stikstof en Natuur in dezen en of u ambtelijke notities en beslismemo's kunt delen waaruit blijkt wanneer en hoe de belangen van omwonenden bij de besluitvorming door het ministerie meegenomen en gewogen zijn.*

Het genoemde nieuwsbericht, dat overigens op 1 mei jl. is gepubliceerd, is bekend. Naar aanleiding van deze berichtgeving zijn schriftelijke vragen van de Tweede Kamer op 13 mei en 14 juni jl. beantwoord door de toenmalige minister voor Natuur en stikstof.<sup>28</sup> Daarin heeft zij de gevraagde reflecties gegeven.

In de brief van 30 mei 2024 zijn eerdere vragen beantwoord over het meenemen en wegen van de belangen van omwonenden van Schiphol.<sup>29</sup> Daarin is door het vorige kabinet toegelicht dat het een nieuwe balans wil vinden tussen enerzijds de belangen van omwonenden op het gebied van geluidshinder en anderzijds de economische functie van de luchthaven Schiphol. Over de voortgang is de Tweede Kamer laatstelijk geïnformeerd in de brief van 24 mei 2024 inzake de stand van zaken balanced approach-procedure Schiphol en de RBV-zaak,<sup>30</sup> alsmede in de achtste voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol van 27 juni 2024.<sup>31</sup> Voor de uitvoering van dit hoofdlijnenbesluit wordt de balanced approach-procedure thans doorlopen. De resultaten van deze procedure zullen in het te wijzigen Luchthavenverkeerbesluit (LVB) verankerd worden.

In het hoofdlijnenakkoord heeft het huidige kabinet daarover gesteld dat de komende jaren, voor wat betreft de luchtvaart, de inzet gericht is op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidhinder), met behoud van de netwerkqualiteit van Schiphol. Zo is op langere termijn doorgroei mogelijk met stillere en schonere vliegtuigen.

*In de brief van uw voorganger van 30 mei 2024 wordt in reactie op de opmerking van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA 'dat het niet zo kan zijn dat wanneer het kabinet welbewust juridisch kwetsbare besluiten neemt, zoals in dit geval, de Tweede Kamer en de*

<sup>27</sup> ECLI:NL:RVS:2024:838.

<sup>28</sup> Kamerstukken II 2023/24, Aanhangsel, 1715 en 1986.

<sup>29</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BP.

<sup>30</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29555, 499.

<sup>31</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29665, 514.

*Eerste Kamer in hun controlerende taken beperkt worden doordat het kabinet zich achter juridische procedures gaat verschuilen' geantwoord dat van het bewust nemen van juridisch kwetsbare besluiten geen sprake is. In de voorbereidende memo's stond echter nadrukkelijk dat de route die gekozen is een juridisch kwetsbare route was en dat de juridische houdbaarheid twijfelachtig was, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Zij vragen of u kunt aangeven wat uw definitie is van het bewust nemen van juridisch kwetsbare besluiten wanneer dit buiten uw definitie valt. Ook vragen zij of u kunt aangeven hoe de lijn van het nieuwe kabinet in deze zal zijn. Meer specifiek informeren zij op welke wijze u de belangen van de natuur en omwonenden gelijkwaardig gaat meewegen bij de besluitvorming rond de vergunning van Schiphol en hoe u dat gaat borgen. Ten slotte vragen zij in dit verband of u kunt toezeggen geen nieuwe constructies in te zetten die gebruik maken van gedoogconstructies en/of de kabinetsmemo 'Grenzen aan gedogen'.*

Het is gebruikelijk dat ambtelijke adviezen aan bewindspersonen inzicht geven in eventuele risico's van mogelijke besluitvormingsopties. Afbreukrisico's kunnen in veel gevallen immers nooit volledig worden uitgesloten. Het past in goede ambtelijke advisering ten behoeve van besluitvorming om eventuele afbreukrisico's te identificeren en in te schatten. Zoals op 5 februari jl. en vervolgens op 30 mei jl. aan de Eerste Kamer is bericht, is ter zake geen sprake geweest van bewust genomen juridisch kwetsbare besluiten. Daarmee worden besluiten bedoeld waarvan de juridische afbreukrisico's als redelijkerwijs voorzienbaar, aannemelijk of evident zijn ingeschat. Het huidige kabinet zal de bestendige beleidslijn voortzetten dat het bewust nemen van juridisch kwetsbare besluiten niet de voorkeur heeft.

De afweging van de belangen van natuur bij besluitvorming over de natuurvergunning van Schiphol is geborgd in de Wet natuurbescherming, die inmiddels is opgegaan in de Omgevingswet. De inspraak door omwonenden, met het oog op hun belangen, is daarin gewaarborgd door de zienswijzeprocedure die voor besluitvorming wordt gevolgd. De belangen van omwonenden worden daarnaast meegewogen in het nieuw vast te stellen Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Het kabinet heeft vooralsnog geen voornemen om ter zake nieuw gedoogbeleid te introduceren in de zin van het kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen'.<sup>32</sup>

*Het kabinet heeft het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) ingetrokken en de financiering daarvan ook. Daarnaast heeft het kabinet een aantal plannen gelanceerd die (potentieel) leiden tot extra stikstofuitstoot, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Zij vragen of u kunt aangeven hoe zij onder deze condities de beloofde prioriteit voor de legalisering van de PAS-melders gestand gaat doen.*

*Verder vragen zij u aan te geven hoe u de legalisering van Schiphol, dat tot op de dag van vandaag werkt zonder onherroepelijke vergunning, gaat organiseren zonder dat Schiphol extra boeren moet uitkopen ten opzichte van de vigerende vergunning. Dat gaat immers ten koste van de ruimte van boeren, in het bijzonder van de PAS-melders, zo stellen genoemde leden.*

Ten aanzien van PAS-melders is er, zoals bovenstaand aangegeven, een legalisatieprogramma vastgesteld.<sup>33</sup> Het bieden van een oplossing voor deze groep heeft de hoogste prioriteit van het kabinet. Daar waar het kan, wordt stikstofdepositieruimte als eerste aan hen toegekend, maar stikstofdepositieruimte is heel schaars. Daarbij moet bovendien additionaliteit worden aangetoond en dat is een probleem voor alle sectoren die deze ruimte nodig hebben. Daarom wordt ook gekeken naar andere mogelijkheden om deze groep van een oplossing te voorzien, zoals aangegeven in de Kamerbrief van 12 april jl.<sup>34</sup>

Schiphol beschikt inmiddels over een rechtsgeldige natuurvergunning. De vergunning is nog niet onherroepelijk, omdat tegen die vergunning beroep is ingesteld. Op de uitkomsten van die beroepszaak kan niet worden vooruitgelopen. Een en ander betekent dat ook nog niet bekend is of de mitigerende maatregelen die Schiphol heeft getroffen ter verkrijging van de natuurvergunning,

<sup>32</sup> Kamerstukken II 1996/97, 25085 nr. 2.

<sup>33</sup> Artikel 22.21 van de Omgevingswet.

<sup>34</sup> Kamerstukken II 2023/24, 35334, nr. 295.

naar het oordeel van de rechter onverkort in stand kunnen blijven. Daarom kan geen antwoord worden gegeven op de gestelde vraag over al dan niet noodzakelijke aanvullende mitigerende maatregelen. Over de actuele stand van zaken van het kabinetsbeleid ter zake van extern salderen heeft de toenmalige minister voor Natuur en Stikstof de Tweede Kamer laatstelijk op 14 juni 2024 geïnformeerd.<sup>35</sup> Daarin heeft de toenmalige minister voor Natuur en Stikstof de evaluatie extern salderen aan de Kamer toegezonden met een beleidsappreciatie. Geconcludeerd is dat er geen enkel signaal wijst op ongewenste neveneffecten bij extern salderen en dat de maatschappelijke impact die momenteel waarneembaar is niet voortkomt uit extern salderen, maar uit het stikstofbeleid als zodanig. De brief bevat daarnaast een stand van zaken waarnaar korthedshalve wordt verwezen. Bovendien zijn schriftelijke vragen van de Eerste Kamer over extern salderen op 14 juni jl. beantwoord door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.<sup>36</sup>

*Bij de vorige vragenronde hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA met betrekking tot het gedogen rondom Schiphol de volgende vraag gesteld: 'Zij vragen u waar in de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' staat vermeld dat gedogen ook 'richting toekomstige wetgeving' kan betekenen. Als dat niet in de nota staat vermeld menen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie dat 'Grenzen aan gedogen' nooit de basis voor de gedoogsituatie kon en mocht zijn. Zij vragen of u dat met hen eens bent.' In de beantwoording van deze vraag is (enkel) ingegaan op toepassing van de criteria van de kabinetsnota 'grenzen aan gedogen', zo merken de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA op. Zij stellen dat de hiervoor geciteerde vraag een andere insteek had, namelijk of deze criteria en kabinetsnota überhaupt van toepassing zouden kunnen zijn op toekomstige wetgeving en vragen u deze vraag alsnog te beantwoorden.*

Zoals in de brief van 30 mei 2024 met antwoorden op eerdere vragen is toegelicht, was de verwachte komst van nieuwe regelgeving en de overeenstemming van de partijen uit de Omgevingsraad Schiphol (ORS) destijds de basis voor de gedoogsituatie. Het anticiperend handhaven werd passend geacht binnen de kaders van de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen'. Inmiddels is door het vorige kabinet geoordeeld dat die situatie beëindigd moet worden.<sup>37</sup> Het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden is ook het uitgangspunt uit het Hoofdpijnenakkoord. Ter verduidelijking wordt opgemerkt dat de primaire gronden voor gedogen die de kabinetsnota 'grenzen aan gedogen' biedt, gelegen zijn in proportionaliteit en zicht op legalisatie. In die zin moet de verwachte komst van nieuwe regelgeving worden uitgelegd.

*De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA hebben uw voorganger gevraagd om aan te geven 'hoe het onderdeel tijdelijkheid van de gedoogsituatie op voorhand is gewogen' en waarom hij van mening is 'dat de illegale onvergunde operatie van Schiphol een acceptabele looptijd zou hebben'. Hierop werd als volgt gereageerd: 'In de gestelde vraag wordt een illegale en onvergunde operatie van Schiphol verondersteld. Daar is geen sprake van. Schiphol heeft een natuurvergunning aangevraagd toen na de PAS-uitspraak vaststond dat die benodigd was. Gedurende de behandeling van de aanvraag is het ontbreken van die vergunning door het bevoegd gezag (de minister van LNV) gedoogd en de Kamer is over de motivering daartoe bij herhaling geïnformeerd. Evenmin is sprake van een illegale situatie omdat gedogen - dat wil zeggen het tijdelijk afzien van handhaving - de operaties op Schiphol niet illegaal maken.' De minister lijkt met deze alinea de stelling te betrekken dat een bedrijf in Nederland die voor zijn operatie een vergunning nodig heeft en deze slechts heeft aangevraagd, hiermee rechtmatig zijn operatie kan opstarten in afwachting van de vergunning, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. In de ogen van deze leden is dit rechtstatelijk een discutabele stellingname, zeker wanneer het om activiteiten gaat met een groot impact op het milieu die ook de grondrechten raakt, zoals het geval is bij de ziekmakende geluidsoverlast van Schiphol. De feitelijke situatie was zo dat Schiphol geen noodzakelijk natuurvergunning had en er politiek gedoogd werd: dat is iets anders dan dat*

<sup>35</sup> Kamerstukken II 2023/24, 35334 nr. 300.

<sup>36</sup> [Antwoorden vragen over het Luchtvaartbeleid | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

<sup>37</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BP.

*er sprake is van een juridisch gelegaliseerde activiteit en dat omwonenden, doordat ze rond luchthavens beperkt waren in hun rechtsgang, slechts beperkt voor hun gezondheidsbelangen konden opkomen, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Dat laatste heeft de minister in eerdere beantwoording van vragen ook met zoveel woorden erkend. Genoemde leden vragen of zij de uit de hiervoor geciteerde alinea afgeleide stellingname van het kabinet juist hebben geïnterpreteerd. Als dat het geval is dan vragen zij of u kunt reflecteren op de gevolgen van de stellingname voor de rechtszekerheid van derde belanghebbenden wanneer bedrijven bij slechts een vergunningaanvraag al hun operatie kunnen starten en of u kunt aangeven wat de zin van een vergunningenstelsel is wanneer bedrijven met alleen een (vele jaren durende) vergunningaanvraag ook al hun vervuilende activiteit kunnen starten dan wel voortzetten. Mocht voornoemde interpretatie van deze leden niet juist zijn, dan horen zij graag wat het kabinet dan wel bedoelde met de geciteerde alinea.*

In de brief van 30 mei 2024 is de eerdere vraag beantwoord over de tijdelijkheid van de gedoogsituatie voor Schiphol, die niet alleen ziet op het gedurende de aanvraag voor een natuurvergunning afzien van handhaving, maar ook op het tijdelijk toestaan van het anticiperend handhaven vooruitlopend op het van kracht worden van een gewijzigd LVB.<sup>38</sup> Wat betreft het afzien van handhaving dient steeds een belangenafweging plaats te vinden. In dit geval was daarbij van belang dat er zicht was op legalisatie en het hier een reeds sinds lange tijd gestarte operatie betrof, waarbij ook sprake was van aanzienlijke bestaande rechten. Daarom is er geen reden te reflecteren op de gevolgen van hun onjuiste veronderstelling dat een vergunningplichtig bedrijf in Nederland dat een vergunning heeft aangevraagd, rechtmatig vergunningplichtige operaties kan opstarten in afwachting van een te verlenen vergunning. Dat was niet de strekking van het antwoord en is ook geen correcte interpretatie daarvan.

De vraag over de zin van een vergunningenstelsel wanneer 'bedrijven met alleen een (vele jaren durende) vergunningaanvraag ook al hun vervuilende activiteit kunnen starten dan wel voortzetten', behoeft in dat verband evenmin beantwoording. In de brief van 30 mei 2024 is aangegeven dat gedurende de behandeling van de aanvraag tijdelijk is afgezien van handhaving. Tevens is in die beantwoording toegelicht dat het vorige kabinet – in het licht van voortschrijdende ontwikkelingen – in de Hoofdlijnenbrief Schiphol heeft besloten die gedoogsituatie voor wat betreft het anticiperend handhaven te beëindigen.<sup>39</sup>

*In de brief van 30 mei 2024 staat vermeld dat er tussen 2015 en 2022 geen nieuwe besluitvorming is geweest over het verlengen van gedogen: geschetst wordt dat daarbij de vermindering van de geluidsoverlast voor omwonenden regelmatig bij bestuurlijke gesprekken aan de orde is geweest, zo stellen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA. Deze leden hebben echter (ook) gevraagd naar de gevolgen van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) voor de rechtspositie en rechtszekerheid van de kleinere, maar desondanks zeer grote groep omwonenden, die als gevolg van het NNHS juist (enorm) veel meer overlast kreeg. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA benadrukken dat deze groep van omwonenden door (de combinatie van) het gedogen en de inperkingen van mogelijkheden voor een rechtsgang rond luchthavens in basale burgerrechten beperkt en geschaad zijn. Zij vragen u (alsnog) te reflecteren op het geschetste beeld vanuit het oogpunt van de rechtsbescherming van de belangen van deze specifieke maar niet onaanzienlijke groep burgers. Ook vragen zij of u kunt aangeven hoe en waar hun belangen gewogen zijn bij het besluit te gaan gedogen. Dezelfde vraag wordt gesteld met betrekking tot het handelen van de staat om dat besluit niet opnieuw ter discussie te stellen toen duidelijk werd dat de natuurvergunning voor Schiphol nog jaren op zich zou laten wachten. Verder willen deze leden graag weten waarom niet (of zelfs nooit) expliciet de optie op tafel is gelegd om Schiphol verder te krimpen, wat volgens hen immers ook gewoon een optie was.*

<sup>38</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BP.

<sup>39</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29665, 432.

Conform het Hoofdlijnenakkoord zet het kabinet voor de komende jaren in op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden met daarbij aandacht voor geluidhinder. Dit volgt ook uit het vonnis in de RBV-zaak. Thans wordt gewerkt aan het uitvoering geven aan het vonnis in die zaak, zoals aan de Tweede Kamer op 9 april jl. is bericht.<sup>40</sup>

In de brief van 30 mei 2024 is de vraag over de weging van de belangen van omwonenden in relatie tot de gedoogsituatie voor Schiphol reeds beantwoord.<sup>41</sup>

Voor wat betreft de vraag naar de weging van de belangen van omwonenden in relatie tot het niet opnieuw ter discussie te stellen van die gedoogsituatie toen duidelijk werd dat de natuurvergunning voor Schiphol nog jaren op zich zou laten wachten, is er geenszins sprake van een specifiek moment waarop duidelijk zou zijn geworden dat de natuurvergunning voor Schiphol nog jaren op zich zou laten wachten. Uit het chronologisch verloop van het vergunningverleningsproces blijkt immers dat ingevolge de PAS-uitspraak van de Raad van State (2019) duidelijk zou zijn geworden dat voor de luchthaven Schiphol een vergunning vereist was op grond van de Wet Natuurbescherming (natuurvergunning). Schiphol is vervolgens door de toenmalige minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verzocht een dergelijke vergunning aan te vragen. Schiphol heeft op 1 oktober 2020 een natuurvergunning aangevraagd met een passende beoordeling, inclusief mitigerende maatregelen. Op 15 februari 2021 heeft het bevoegd gezag (LNV) een ontwerpbesluit ter inzage gelegd waarop zienswijzen konden worden ingediend. Op 21 februari 2022 is Schiphol verzocht de ingediende passende beoordeling vóór 15 mei 2022 aan te vullen. Daarna is nog meermalen nadere toelichtende informatie gevraagd, die Schiphol heeft aangeleverd, waarna op 26 september 2023 een natuurvergunning aan Schiphol is verleend.

Voor wat betreft de vraag over opties voor krimp of verdere krimp van Schiphol wordt kortheidshalve verwezen naar de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 waarin het toenmalige kabinet haar ambities ten aanzien van de omvang van de luchthaven Schiphol heeft verwoord.

*Daarnaast informeren zij naar de stand van zaken met betrekking tot het door de minister aangekondigde wijziging van bijlage 2 bij de Algemene wet bestuursrecht waarmee de uitsluiting van beroep bij de bestuursrechter voor besluiten van de minister van Infrastructuur en Waterstaat c.q. de minister van Defensie met betrekking tot een viertal luchthavens wordt opgeheven. Ten slotte vragen de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA in dit verband welke mogelijkheden er zijn om de rechtspositie van burgers rond luchthavens te versterken wanneer dit wetsvoorstel het niet gaat halen en welke rol het kabinet daarbij voor zichzelf ziet weggelegd.*

In de brief van 30 mei 2024 is de vraag beantwoord over de wijziging van bijlage 2 bij de Algemene wet bestuursrecht, waarmee de uitsluiting van beroep bij de bestuursrechter voor besluiten van de minister van Infrastructuur en Waterstaat c.q. de minister van Defensie met betrekking tot een viertal luchthavens wordt opgeheven.<sup>42</sup> De huidige stand van zaken is als volgt.

Het wetsvoorstel is op 20 juni 2024 ingediend bij de Tweede Kamer.<sup>43</sup> De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft inmiddels de inbrengdatum voor het verslag vastgesteld op 4 september 2024.

Ten aanzien van mogelijkheden om de rechtspositie van burgers rond luchthavens te versterken wanneer dit wetsvoorstel het onverhoopt niet haalt en welke rol het kabinet daarbij voor zichzelf ziet weggelegd, is er geen aanleiding te veronderstellen dat het wetsvoorstel niet wordt aanvaard. Zoals bekend wordt via spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol gewerkt aan een nieuw normenstelsel voor luchtvaartgeluid.<sup>44</sup> In dat kader wordt ook nagedacht over de rechtspositie van burgers rond luchthavens en wordt onderzocht of aansluiting kan worden gezocht bij de wijze waarop burgers langs een (spoor)weg worden beschermd tegen geluid van een dergelijke (spoor)weg.

<sup>40</sup> Kamerstukken II 2023/2024, 29665, nr. 498.

<sup>41</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BP.

<sup>42</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BP.

<sup>43</sup> Kamerstukken II 2023/24, 36581, nr. 2.

<sup>44</sup> Zie o.a. Kamerstukken II, 2023/24, 29665, nrs. 486 en 496.

*De Staatscommissie voor de Rechtstaat heeft op 10 juni 2024 het adviesrapport 'De gebroken belofte van de rechtstaat' opgeleverd. Zij gaat in het rapport in op de rechtszekerheid van burgers in Nederland. In het rapport wordt geschetst dat burgers vaak het gevoel hebben 1-0 achter te staan wanneer ze problemen hebben of procederen tegen de overheid. Dit geldt in bijzondere mate voor burgers rond luchthavens, zo merken de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA op. Zij vragen of u lessen ziet in voornoemd rapport van de staatscommissie voor uw handelen in het milieudomein, meer in het bijzonder met betrekking tot de positie van omwonenden rond Schiphol maar ook omwonenden van PAS-melders en de PAS-melders zelf.*

Het adviesrapport van de Staatscommissie voor de Rechtstaat 'De gebroken belofte van de rechtstaat' is op 28 juni 2024 toegezonden aan de Eerste Kamer door de toenmalige minister voor Rechtsbescherming, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.<sup>45</sup> In de aanbiedingsbrief is aangegeven dat het huidige kabinet de beleidsreactie op het advies aan de Eerste Kamer zal doen toekomen. Ik kan daar niet op vooruitlopen.

*De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA merken verder op dat de staatscommissie in haar bezoek aan de Eerste Kamer heeft gerefereerd aan het belang voor burgers van objectieve criteria waaraan burgers besluiten van de overheid kunnen voorspellen, dan wel afmeten. Objectieve en navolgbare criteria vergroten tevens het vertrouwen van burgers in de besluitvorming. Genoemde leden vragen u welke mogelijkheid het kabinet ziet om komende besluitvorming rond Schiphol beter te objectiveren, transparanter en voor burgers begrijpelijker te maken. Zij wijzen hier bijvoorbeeld op het moeten vinden van een kabinetsnota om te achterhalen welke criteria gelden voor gedogen, op de onduidelijke maximale termijnen die gehanteerd worden voor gedogen en het wel/niet naleven van afspraken die samenhangen met het besluit om extra geluidsoverlast te gedogen, zoals het beëindigen van nacht vluchten.*

Objectiviteit, transparantie en begrijpelijkheid voor burgers van de besluitvorming rond Schiphol zijn belangrijk en daar werkt het kabinet volop aan. In antwoord op hierboven gestelde vragen is bovendien aangegeven dat het kabinet het van belang acht dat sprake is van kenbare regelgeving met normen die praktische en effectieve (rechts)bescherming moeten bieden. Gedoogsituaties moeten voorts zoveel als mogelijk is worden vermeden of voorkomen. Overigens zijn de criteria uit de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' openbaar, transparant en voor eenieder toegankelijk en deze criteria hebben steeds ten grondslag gelegen aan voorkomende gedoogsituaties. Bovendien stond het eenieder vrij om handavingsverzoeken in te dienen of om passende maatregelen te verzoeken. Tegen besluiten op dergelijke verzoeken staat bezwaar en beroep open, waarmee adequate rechtsbescherming wordt geboden ten aanzien van de correcte toepassing van deze criteria. Daarnaast wordt met de Wet open overheid (Woo) tegemoetgekomen aan de eisen van transparantie.

*In de brief van 30 mei 2024 wordt door de minister gesteld dat geen onderliggende beslismemo's kunt worden geleverd vanwege de belangen van de staat die met openbaring daarvan in het geding zouden kunnen zijn. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen of u het met hen eens bent dat het kabinet, en in het bijzonder het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, geen belang heeft of moet hebben in de uitkomst van de vergunningverlening rond een individueel bedrijf daar dit een feitelijke afweging moet zijn. Verder vragen zij of u kunt specificeren waaruit het staatsbelang, waar als gezegd in de brief van 30 mei 2024 wordt gerefereerd, bij Schiphol precies uit bestaat. Ten slotte vragen zij in dit verband of u kunt toelichten hoe dit belang of deze belangen zich verhouden tot andere belangen, zoals de grondrechten van omwonenden en het recht op een goede gezondheid en hoe grond- en mensenrechten moeten worden gewogen ten opzichte van andere rechten en belangen.*

---

<sup>45</sup> Kamerstukken I 2023/24, 29279, Y.

In de brief van 30 mei 2024 is de vraag beantwoord over het niet openbaar maken van stukken in het licht van lopende of mogelijk toekomstige procedures, waardoor het belang van de Staat geschaad kan worden.<sup>46</sup> Gelet op het feit dat tegen de aan Schiphol verleende natuurvergunning beroep is ingesteld, geldt dit ook voor dat dossier. Immers, ook de bescherming van de procespositie in een (te verwachten) gerechtelijke procedure valt onder de bescherming van het goed functioneren van de Staat. Daarbij wordt er overigens op gewezen dat waar mogelijk al veel onderliggende informatie openbaar is gemaakt door de toenmalige minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit, ingevolge daartoe strekkende Woo-verzoeken.

Een generieke specificatie van het belang van de Staat in de situatie met betrekking tot Schiphol valt niet te geven. De toepassing van deze weigeringsgrond op grond van de Woo dient vanzelfsprekend gebaseerd te zijn op de wet, met inachtneming van de jurisprudentie daarover. Het is uiteindelijk aan de rechter om te bepalen hoe gemaakte afwegingen omtrent het belang van de Staat zich verhouden tot andere belangen, zoals de grondrechten van omwonenden en het recht op een goede gezondheid en hoe grond- en mensenrechten moeten worden gewogen ten opzichte van andere rechten en belangen.

---

<sup>46</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BP.