

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

4046

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over *het bericht dat heel Schiphol sinds 2008 onrechtmatig in bedrijf is* (ingezonden 29 augustus 2022).

Mededeling van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 september 2022).

Vraag 1

Kent u het bericht «Bizarre ontdekking: heel Schiphol al sinds 2008 onrechtmatig in bedrijf»?¹

Vraag 2

Klopt de berichtgeving dat het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) uit 2008 niet volledig op de juiste wijze tot stand is gekomen? Zo ja, wat is er precies allemaal nagelaten of misgegaan? Zo nee, kunt u aangeven op welke punten het artikel feitelijk onjuist is?

Vraag 3

Klopt het dat er destijds «geen complete passende beoordeling heeft plaatsgevonden van de mogelijke effecten van stikstofdepositie van het luchtverkeer van en naar Schiphol op Natura 2000-gebieden»?

Vraag 4

Klopt het dat daarmee niet is voldaan aan de eisen die gesteld worden aan een LVB?

Vraag 5

Wat zijn de consequenties voor de geldigheid van het LVB uit 2008?

Vraag 6

Betekent het citaat uit de Wob-stukken «dat heeft als consequentie dat ik thans niet zonder meer kan uitgaan van de rechtmatigheid van het LVB van 2008 en de daaraan ten grondslag liggende natuurtoetsen» dat de LVB 2008 niet langer rechtsgeldig is?

¹ Website SchipholWatch, 17 augustus 2022 (<https://schipholwatch.nl/2022/08/17/heel-schiphol-al-sinds-2008-onrechtmatig-in-bedrijf/>).

Vraag 7

Hoelang is deze informatie bekend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en waarom heeft u de Kamer hier niet eerder over geïnformeerd? Hoelang is deze informatie bekend bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en waarom heeft u de Kamer hier niet eerder over geïnformeerd?

Vraag 8

Wat vindt u ervan dat wanneer een I&W-ambtenaar wijst op de beslissing op bezwaar van LNV (waarin de gebrekkige rechtmatigheid van het LVB 2008 wordt vastgesteld) deze van zijn collega te horen krijgt dat er nu «geen andersluidende standpunten» rondgestuurd gaan worden? Hoezo was de positie «andersluidend»?

Vraag 9

Klopt het dat het conform de Wet Luchtvaart (artikel 8.1a lid 2) verboden is om de luchthaven Schiphol in bedrijf te hebben, indien voor deze luchthaven geen geldig en passend LVB bestaat?

Vraag 10

Kunt u aangeven op basis van welke wetgeving (of vrijstelling daarvan) Schiphol momenteel nog in bedrijf is?

Vraag 11

Kunt u aangeven welke besluit(en) aan het in bedrijf laten van Schiphol, terwijl er geen geldig en passend LVB bestaat, ten grondslag lig(t/gen)?

Vraag 12

Kunt u uitsluiten dat er, terwijl u stelt dat er zicht op legalisatie is, nu illegaal geopereerd wordt?

Vraag 13

Indien Schiphol nu illegaal opereert, hoe heeft dit kunnen gebeuren?

Vraag 14

Kunt u uitsluiten dat het niet in acht nemen van de effecten op de natuur een bewuste keuze is geweest om meer groei mogelijk te maken?

Vraag 15

Deelt u de mening dat een bedrijf dat bewust na zou laten om zijn vergunningen in orde te brengen daarmee ook bewust kiest voor het risico dat het later met drastische correcties te maken krijgt?

Vraag 16

Welke rol heeft uw ministerie gespeeld in de totstandkoming van dit LVB uit 2008? Welke verantwoordelijkheid geeft het u dat uw voorganger een besluit heeft gepubliceerd dat niet rechtsgeldig lijkt te zijn?

Vraag 17

Zijn er nog andere wetten in materiële zin (Amvb's of ministeriële regelingen) bekend die niet volledig op de juiste wijze tot stand zijn gekomen? Indien dat zo is, worden er daarbij ook feiten en wetsteksten genegeerd om politiek wenselijke uitkomsten te bereiken?

Vraag 18

Waarom wordt gesteld dat er «beleidsmatig afwegingsruimte is» voor het opstellen van het vlootscenario, zoals uit de volgende zinsnede uit de Wob blijkt; «*Beleidsmatig is er wel afwegingsruimte over de invulling van de criteria voor wat nog gezien kan worden als een realistische aanname voor de onderbouwing van zowel (1) de omvang vliegverkeer (aantal vliegbewegingen) als (2) vlootsamenstelling (NO_x-emissies per vliegbeweging)*»? Welke beleidsmatig afwegingsruimte wordt hier precies bedoeld?

Vraag 19

Deelt u de mening dat het opstellen van de te gebruiken vlootsamenstelling een apolitieke en technische exercitie zou moeten zijn? Waarom wordt er hier dan besproken dat het invullen van de criteria voor de vlootsamenstelling «beleidsmatig wat afwegingsruimte geeft»?

Vraag 20

Kunt u bevestigen dat met vrij grote nauwkeurigheid valt vast te stellen wat de historische vlootsamenstelling moet zijn geweest in een gegeven jaar gedurende de afgelopen decennia en bijvoorbeeld op de referentiedatum? Zo nee, waarom niet?

Vraag 21

Kunt u garanderen dat de uiteindelijke vlootsamenstelling niet gekozen wordt om de uitstoot uit het verleden te vergroten/optimaliseren en zo de resterende stikstofopgave voor de aangevraagde natuurvergunning van Schiphol nu kunstmatig te verlagen?

Mededeling

Op 29 augustus 2022 zijn er door het lid Van Raan (PvdD) vragen gesteld over het bericht dat heel Schiphol sinds 2008 onrechtmatig in bedrijf is. Vanwege de benodigde departementale afstemming en de samenhang met het schriftelijk overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol, ontvangen op 2 september 2022, lukt het helaas niet om de vragen binnen de gestelde termijn te beantwoorden. U ontvangt de antwoorden zo spoedig mogelijk, voorafgaand aan het commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober a.s.