

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

366

Vragen van leden **Van Raan** en **Akerboom** (beiden PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over *Begrenzing Natuurvergunning Schiphol* (ingezonden 16 oktober 2023).

Mededeling van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof) (ontvangen 8 november 2023).

Vraag 1

Herinnert u zich onze schriftelijke vragen van 1 augustus jongstleden «De (mogelijke) begrenzing Natuurvergunning Schiphol op 44 miljoen passagiers»?¹

Vraag 2

Klopt het dat u in antwoord 6 het volgende stelt: «Nee, deze zin verwijst naar een bepaling uit de Aanwijzing ex artikel 27 jo. Artikel 24 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Schiphol (Aanwijzingsbesluit uit 1996). In dit besluit is als bepaling opgenomen (Artikel 2, lid 2): «Op het luchtvaartterrein wordt slechts zo veel verkeer toegelaten dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 44 miljoen luchtpassagiers van het luchtvaartterrein gebruikmaken»?²

Vraag 3

Klopt het dat u verder in datzelfde antwoord het volgende stelt: «Alle publiekrechtelijke beperkingen in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 en/of Aanwijzingsbesluit uit 2000 bepalen de omvang van de exploitatie van de luchthaven Schiphol die is toegestaan in de referentiesituatie (voor gebieden met een Europese referentiedatum van vóór 2003)»?

Vraag 4

Waarom is in bovenstaande plots sprake van «en/of het Aanwijzingsbesluit 2000», terwijl daar eerder niet sprake van was en wat is de juridische grondslag om dit Aanwijzingsbesluit 2000 erbij te halen?

¹ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2022–2023, nr. 3622.

² Idem.

Vraag 5

Aangezien de wetgever in het Aanwijzingsbesluit 1996 doelbewust en weloverwogen heeft opgenomen dat er een maximum van 44 miljoen passagiers van kracht is op luchthaven Schiphol, kunt u toelichten wat de doelen waren die hiermee beoogd werden?

Vraag 6

Klopt het dat voor geluidshinder in het Aanwijzingsbesluit 1996 al een bescherming was ingebouwd middels onder andere de Ke- en LAeq-zones en -normering? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 7

Is het denkbaar dat er geen enkele milieubeschermdende werking van die 44 miljoen passagiers uitgaat?

Vraag 8

Meer specifiek, is het denkbaar dat er geen enkele milieubeschermdende werking van die 44 miljoen passagiers uitgaat anders dan voor geluidshinder? Zo ja, waarom heeft de wetgever het dan toch expliciet opgenomen als er voor geluid ook al andere maatregelen voorzien waren?

Vraag 9

Klopt het dat in een gespreksnotitie van het Ministerie van LNV, het Ministerie van IenW en Schiphol het volgende staat: «Ten tijde van de PKB werden de veiligheids- en milieugrenzen vastgesteld mede aan de hand van een door de overheid opgesteld groeiscenario. Om deze grenzen de nodige «hardheid» mee te geven, werd ook het groeiscenario, in de vorm van volumeplafonds, vastgelegd»?³ Zo ja, betekent dit dat in de planologische kernbeslissing (PKB) werd gewerkt met volumeplafonds om te sturen op veiligheids- en milieuaspecten? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 10

Is het correct dat het Aanwijzingsbesluit 1996 al uitgaat van de dan nog aan te leggen baan 18/36 (nu ook bekend als Polderbaan) en de situatie zonder die baan enkel nog als tijdelijk te overbruggen periode werd beschreven? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 11

Klopt het dat artikel 4 duidelijk maakt dat het niet de vraag is of baan 18/36 er komt, maar enkel het tijdstip waarop ze in gebruik genomen wordt nog open is en dat vervolgens op pagina 18 duidelijk het volgende staat: «Zo is de keuze voor een vijfbanenstelsel met een parallelle vijfde baan in het kader van de PKB gemaakt, hetgeen een vaststaand gegeven vormt waarvan in deze aanwijzing zonder meer uit wordt gegaan»⁴? Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, waarom zou de vijfde baan geen onderdeel zijn van de referentiesituatie, zoals die vanaf het moment van vaststelling van dat aanwijzingsbesluit (31 oktober 1996) van kracht is?

Vraag 12

Op welke gronden meent u de referentiesituatie te mogen herformuleren, wanneer u in uw besluit over de toekenning van een natuurvergunning aan Schiphol van 26 september 2023 het volgende stelt: «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», waarbij ten onrechte de legitieme werking van het Aanwijzingsbesluit 1996 wordt ingeperkt tot enkel de geluidsruimte c.q. de geluidscontouren?

³ <https://open.overheid.nl/documenten/92ebc2be-6856-484e-950d-aacfd48331d3/file>.

⁴ Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol 1996. Archief Commissie m.e.r. (591-166aanwijzing.pdf (commissiomer.nl)).

Vraag 13

Klopt het dat een begrenzing van maximaal 44 miljoen passagiers ook op andere manieren een beschermende werking voor andere milieuaspecten dan geluid kan en zal hebben?

Vraag 14

Klopt het dat die begrenzing wellicht beperkender is dan die van de geluidsruimte?

Vraag 15

Kunt u uitsluiten dat dit destijds ook als zodanig werd beoogd door de wetgever?

Vraag 16

Op welke manier is objectief en navolgbaar vastgesteld dat andere milieuaspecten dan geluid geen (meer beperkende) rol spelen in de afgegeven natuurvergunning?

Vraag 17

Wilt u een uitputtend overzicht geven met daarin documenten en passages waarin u en de vergunningaanvrager dit hebben onderbouwd?

Vraag 18

Kunt u uitleggen waarom u zich kon vinden in de volgende bewering in de passende beoordeling van juni 2023 die door Schiphol is opgesteld: «Wel is bepaald dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 44 miljoen luchtpassagiers van het luchtvaartterrein gebruikmaken en dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht op het luchtvaartterrein wordt afgehandeld. Deze voorschriften bevatten als zodanig geen beperking van de toegestane milieugebruiksruimte.»?

Vraag 19

Aangezien u als bevoegd gezag de vergunning heeft toegekend, kunt u 100% sluitend onderbouwen waarom een beperking van maximaal 44 miljoen passagiers op het luchthaventerrein (dus geen enkele) een beperking in de toegestane milieugebruiksruimte zou geven?

Vraag 20

Klopt het dat de vergunningaanvrager enkel naar geluidsruimte kijkt, gelet op de volgende in de bij het besluit gepubliceerde nota van antwoord passage: «Voor de referentiesituatie voor het vierbanenstelsel is aldus uitgegaan van max 460.000 vliegtuigbewegingen en max 44 miljoen passagiers (en niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht). Schiphol heeft aan de hand van het onderzoek Geluidsruimte Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol 1996 van 2 december 2021 inzichtelijk gemaakt dat er binnen de geluidruimte van het Aanwijzingsbesluit 1996 ook 460.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren».? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 21

Kunt u uitleggen hoe een onderzoek naar geluidsruimte een antwoord kan geven op de vraag over een referentiesituatie waarin een harde grens bestaat in aantallen passagiers?

Vraag 22

Heeft u de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om de actuele aanvraag, zoals deze er uiteindelijk na vele rondes met aanvullende vragen en aangepaste berekeningen uitziet, te toetsen? Zo nee, waarom niet en bent u gezien de enorme beladenheid van dit besluit bereid dat alsnog te doen? Zo ja, wilt u deze stukken met de Kamer delen?

Vraag 23

Kunt u de juridische toets die u heeft uitgevoerd delen met de Tweede Kamer, alvorens de natuurvergunning af te geven?

Vraag 24

Kunt u ook alle juridische toetsen en reviews delen, in welke vorm dan ook, die gemaakt zijn door de landsadvocaat behorend bij de afgegeven natuurvergunning (of conceptversies daarvan)?

Vraag 25

Kent u het document «Tabel opties natuurvergunning/LVB Schiphol», ook wel bekend als «Matrix Stikstof», zoals die in het DG-overleg Schiphol is gebruikt?⁵

Vraag 26

Betekent de volgende passage uit dat document bij een van de scenario's, dat de overheid – in ieder geval op dat moment – het op DG-niveau als een reële optie zag om een vergunning af te geven waarbij ze weet dat er een substantieel juridisch risico is, maar zij erop rekent dat het geruime tijd duurt voor de rechter dat vaststelt: «In deze optie wordt meer juridisch risico gelopen maar wel uitvoering gegeven aan natuurbeschermingsdoelen van A. Moet dan hard worden vastgelegd met Schiphol. Mogelijk negatieve uitspraak in rechterlijke procedure komt over een paar jaar, dan is deel van de maatregelen al ingevoerd waardoor juridische kwetsbaarheid kleiner is.»? En betekent dat zij zo tijd koopt waarin zichzelf of Schiphol alsnog maatregelen kan nemen om deze «juridische kwetsbaarheid» te verkleinen? Zo ja, vindt u dit voldoende aan de eisen van behoorlijk bestuur? Zo nee, hoe zit het dan? En op welke afspraken die met Schiphol zouden moeten worden vastgelegd, werd gedoeld?

Vraag 27

Wilt u voor de huidig afgegeven vergunning aangeven met welk scenario deze het meest overeenkomt (Het gaat daarbij om meest, dus geen van de drie is nadrukkelijk geen antwoord. Ook gezien de serieusheid van deze scenario's die immers op DG-niveau uitgewerkt zijn is dat een legitieme vraag. Het staat u uiteraard vrij om in woorden toe te voegen waar wel eventuele verschillen zouden zitten.)?

Vraag 28

Hoe zou deze matrix/tabel eruitzien, wanneer de afgegeven vergunning daarin opgenomen zou worden als een zogenaamd «scenario D» (graag ook daadwerkelijk de diverse beoordelingsaspecten in de kolommen in te vullen)?

Vraag 29

Over welke aspecten van de referentiesituatie zou *dediscussie* waarnaar met de volgende woorden wordt verwezen in de tabel zich naar verwachting afspelen: «-/ Discussie over vergunning bestaand recht in relatie tot de Europese referentiesituatie»? Wat zegt het feit dat deze -/ scoort over de zekerheid dat deze optie – mocht het juridisch getoetst zou worden – overeind blijft? Wilt u dat gemotiveerd onderbouwen?

Vraag 30

Hoe kan de volgende in de tabel genoemde optie een reële optie zijn, als op-een-na – en die nog slechts gedeeltelijk- alle kritiekpunten van de Commissie m.e.r genegeerd worden: «Er wordt aan één van de kritiekpunten van de Commissie voor de m.e.r invulling gegeven, maar minder/deels aan de beslissing op bezwaar daardoor meer risico dan A en C.»?

Vraag 31

Heeft u het afgeven van de natuurvergunning getoetst aan de op 28 juli 2022 aangenomen VN-resolutie waarin wordt verklaard dat toegang tot een schoon, gezond en duurzaam milieu een universeel mensenrecht is, conform artikel 94 van de Grondwet? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen?⁶

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/woo-besluiten/2022/12/01/besluit-op-wob-woo-verzoek-over-niet-legaliseren-pas-melding-lelystad-airport/Bijlagen+deel+1+bij+Deelbesluit+1A+over+niet-legaliseren+PAS-melding+Lelystad+Airport.pdf>

⁶ https://www.denederlandsegrondwet.nl/id/vkugbqvcd5lc/artikel_94_voorrang_internationale

Vraag 32

Bent u, gezien deze vragen, bereid tot een second opinion op deze natuurvergunning? Zo nee, waarom niet?

Mededeling

De vragen van de leden Akerboom en Van Raan (PvdD) gesteld aan mij en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de begrenzing natuurvergunning Schiphol (ingezonden op 16 oktober 2023, kenmerk 2023Z17509), kunnen niet binnen de gebruikelijke termijn van drie weken beantwoord worden, omdat de voor de beantwoording noodzakelijke afstemming meer tijd vraagt. De antwoorden zullen u zo spoedig mogelijk worden toegezonden.