

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief «Procedure aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol» (Kamerstuk 29 665, nr. 421).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
VVD-fractie	3
D66-fractie	3
SP-fractie	4
GroenLinks-fractie	4
Partij voor de Dieren-fractie	7
ChristenUnie-fractie	8
BBB-fractie	9

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief Procedure aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: de brief).

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief. Deze leden hebben daarbij enkele vragen die zij aan de Minister willen voorleggen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg. Deze leden hebben hierbij nog enkele kritische opmerkingen en kanttekeningen. In de eerste plaats roepen deze leden de Minister op om de informatievoorziening omtrent de natuurvergunning voor Schiphol, waar mogelijk niet middels vertrouwelijke briefings te verzorgen, teneinde de democratische transparantie zo groot mogelijk te maken.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de onderhavige brief van de Minister en van zijn antwoorden in eerdere debatten. Deze leden zijn erg teleurgesteld in het standpunt van het kabinet en achten dit juridisch bestuurlijk, feitelijk en moreel onjuist.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie betreuren het dat dit schriftelijk overleg gevoerd moet worden. Deze leden hebben de Minister al eerder gevraagd de uitgangspunten ten aanzien van de referentiesituatie en vlootsamenstelling die aan Schiphol zijn medegedeeld ook met het parlement te delen, maar de Minister heeft dat tot op heden geweigerd. Voordat deze leden beginnen aan hun inbreng willen zij de Minister er nog op wijzen dat – gegeven de informatieplicht die volgt uit artikel 68 van de Grondwet – het verstrekken van de gevraagde informatie wat hen betreft eigenlijk geen punt van discussie zou behoren te zijn. Artikel 68 van de Grondwet stelt: «De ministers en de staatssecretarissen geven de Kamers elk afzonderlijk en in verenigde vergadering mondeling of schriftelijk de door een of meer leden verlangde inlichtingen waarvan het verstrekken niet in strijd is met het belang van de staat».

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief. Zij hebben daarover nog de volgende vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft met belangstelling kennisgenomen van de brief.

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 uitziet om Lelystad Airport zo snel mogelijk te openen.

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 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 tijdlijn 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 29 665, 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 tijdspad voor de natuurvergunningen voor de regionale luchthavens.

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 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 teruggeschroefd 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 Handhavingstelsel (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?

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.

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 rechtvacuüm 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 rechtvacuüm 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 rechtvacuüm 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?

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, ook uitstrekt tot documenten». De Tweede Kamer nam ook in februari 2020 nog een motie-Omtzigt c.s. (Kamerstuk 28 362, 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?

ChristenUnie-fractie

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?

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 kapitaal-krachtige 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.