

---

Vergaderjaar 2024-2025

---

<b>35 334</b>	Problematiek rondom stikstof en PFAS
<b>33 576</b>	Natuurbeleid
<b>BU<sup>1</sup></b>	<b>VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG</b> Vastgesteld 23 januari 2025

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>2</sup> hebben kennisgenomen van de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 14 augustus 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 2 oktober 2024 een brief gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De minister heeft op 28 oktober 2024 een uitstelbericht gestuurd en op 20 januari 2025 inhoudelijk 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 BU hebben alleen betrekking op 35 334.

<sup>2</sup> Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerds (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

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

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

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 2 oktober 2024

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 14 augustus 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 fracties van **GroenLinks-PvdA**, de **SP** en de **PvdD** hebben naar aanleiding hiervan een aantal nadere (gezamenlijk geformuleerde) vragen. Een afschrift van deze brief is aan de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur gestuurd.

### **Vragen en opmerkingen van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD**

Bij brief van 10 juli 2024 hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA onder meer gevraagd of u kunt aangeven wat u met de aanbevelingen gaat doen in het advies 'Met recht balanceren' van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Rli) in relatie tot de rechten van omwonenden Schiphol en in de richting van PAS-melders en hun burens. Meer in het bijzonder is in dit verband gevraagd om in te gaan op de rechtszekerheid.<sup>5</sup> De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD stellen vast dat u in uw reactie juist op dit aspect van de rechtszekerheid niet bent ingegaan en vragen of u dit alsnog zou willen doen.<sup>6</sup>

Verder hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA bij brief van 10 juli 2024 gevraagd 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 en of u ambtelijke notities en beslismemo's zou kunnen delen waaruit blijkt wanneer en hoe de belangen van omwonenden bij de besluitvorming door het ministerie zijn meegenomen en gewogen.<sup>7</sup> Graag ontvangen genoemde leden zo spoedig mogelijk de notities met ambtelijke onderbouwing van alle stellingen in uw brieven dat rekening is gehouden met de belangen van omwonenden.

U schrijft in uw brief dat "*(h)et huidige kabinet (...) de bestendige beleidslijn [zal] voortzetten dat het bewust nemen van juridisch kwetsbare besluiten niet de voorkeur heeft*".<sup>8</sup> De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD informeren of dit betekent dat het kabinet het nemen van juridisch kwetsbare besluiten wel een optie acht en welke criteria zij hiervoor hanteert. In het verlengde hiervan vragen zij onder welke voorwaarden dat een acceptabele optie is. Verder vragen genoemde leden welke besluiten rond Schiphol en de PAS toentertijd werden beschouwd als het nemen van juridisch kwetsbare besluiten. Ook vragen zij of u kunt reflecteren op de gevolgen van het nemen van juridisch kwetsbare besluiten voor het vertrouwen van burgers in de rechtstaat

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

<sup>5</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 2-3.

<sup>6</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 9.

<sup>7</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 3 en 9.

<sup>8</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 10.

en de democratie en wanneer – naar uw mening - het nemen van ‘juridische kwetsbare besluiten’ over gaat in machtsmisbruik van de uitvoerende macht. Tot slot vragen zij u in het licht van het voorgaande een legalistische reflectie te geven op de uitspraken van minister Faber in een Instagram bericht van het programma ‘De Hofbar’ van 16 september 2024.<sup>9</sup>

In de vorige vragenronde hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA gevraagd of de criteria van de kabinetsnota ‘Grenzen aan gedogen’ van toepassingen zouden kunnen zijn op toekomstige wetgeving.<sup>10</sup> U heeft toen – onder verwijzing naar de brief van 30 mei 2024 van uw voorganger - geantwoord dat “(h)et anticiperend handhaven (...) passend [werd] geacht binnen de kaders van de kabinetsnota ‘Grenzen aan gedogen’”.<sup>11</sup> Dat is volgens voornoemde leden nog geen inhoudelijk antwoord op de vraag waarom toekomstige wetgeving ook passend werd geacht. Daar is immers in de kabinetsnota zelf geen enkele verwijzing naar. Zij vragen u waarom het ‘passend’ werd geacht.

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA hebben bij de vorige schriftelijke ronde geïnformeerd of zij de uitlatingen van uw voorganger juist hebben geïnterpreteerd. Kort gezegd hebben zij u gevraagd of zij uit deze uitlatingen mogen afleiden 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.<sup>12</sup> U heeft hier als volgt op gereageerd: *“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. 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.”*<sup>13</sup> De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD vinden dit een vreemde formulering in een beantwoording aan Kamerleden. Zij vragen of u een nieuwe poging zou willen wagen om uit te leggen waarom een aanvraag van een vergunning gegronde reden is om niet te handhaven. In het bijzonder wordt gevraagd om daarbij in te gaan op het belang van omwonenden en derde belanghebbenden bij het voorkomen van gedogen en beëindigen van een illegale situatie. Ook informeren genoemde leden of het langdurig bestaan van een vervuilende activiteit in zichzelf een reden kan zijn om te gedogen tijdens de vergunningaanvraag tot vergunningverlening en of u kunt aangeven waarom daarbij het niet nakomen van gemaakte afspraken met omwonenden dan geen reden is geweest om bij het gedogen alsnog te realiseren (zoals het afschaffen van de nachtvluchten al in 2008 onderdeel uitmaakte van de afspraken voor de groei van Schiphol). Tot

<sup>9</sup> <https://www.instagram.com/reel/DAD3gFAlboy/>

<sup>10</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 3-4.

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

<sup>12</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 4.

<sup>13</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 12.

slot vragen deze leden in dit verband met welke argumenten de rijksoverheid de belangen van honderdduizenden omwonenden (zoals de in 2008 beloofde nachtrust) zwaarder zouden hebben te laten wegen dan het bedrijfsbelang van Schiphol en KLM.

U geeft aan niet vooruit te willen lopen op de kabinetsreactie op het adviesrapport van de Staatscommissie voor de Rechtstaat 'De gebroken belofte van de rechtstaat'.<sup>14</sup> De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD vragen of u na het verschijnen van bedoelde kabinetsreactie alsnog specifiek zou willen reflecteren op het handelen van de voormalig minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit en de voormalig minister van Infrastructuur en Waterstaat 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.

Ten slotte geeft u aan dat *“(e)en generieke specificatie van het belang van de Staat in de situatie met betrekking tot Schiphol (...) niet te geven [valt]”*.<sup>15</sup> De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD vragen of u wel kunt specificeren hoe u het belang van het beschermen van de belangen van omwonenden en derde belanghebbenden rond Schiphol definieert.

De leden van de vaste commissie voor LNV zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 30 oktober 2024.

G.J. Oplaat

Voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

---

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

<sup>15</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ, p. 15.

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

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2024

Op 02 oktober 2024 hebben de leden van de fracties van GroenLinks-PVDA, de SP en de PvdD nadere vragen gesteld naar aanleiding van de beantwoording van de vragen die eerder waren gesteld met betrekking tot 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.

Op dit moment wordt gewerkt aan beantwoording van deze vragen. In verband met de benodigde afstemming lukt het helaas niet de vragen binnen de door de Kamer genoemde termijn te beantwoorden.

De Kamer ontvangt de beantwoording zo spoedig mogelijk.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Barry Madlener

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

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 januari 2025

Op 2 oktober 2024<sup>16</sup> hebben de leden van de fracties van GroenLinks-PVDA, de SP en de PvdD nadere vragen gesteld naar aanleiding van de beantwoording van de vragen die eerder waren gesteld met betrekking tot 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 staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, de antwoorden toekomen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Barry Madlener

---

<sup>16</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576 BQ

## **Antwoorden op nadere vragen naar aanleiding van mondeling overleg 18 april 2023**

### **Vragen en opmerkingen van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD**

Bij de brief van 10 juli 2024<sup>17</sup> hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA onder meer gevraagd of u kunt aangeven wat u met de aanbevelingen gaat doen in het advies 'Met recht balanceren'<sup>18</sup> van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) in relatie tot de rechten van omwonenden Schiphol en in de richting van PAS-melders en hun burens. Meer in het bijzonder is in dit verband gevraagd om in te gaan op de rechtszekerheid. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD stellen vast dat u in uw reactie juist op dit aspect van de rechtszekerheid niet bent ingegaan en vragen of u dit alsnog zou willen doen.

#### Antwoord:

*Het regeerprogramma stelt dat het kabinet de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk wil herstellen en de geluidsbelasting met 20% wil terugdringen. Dit zal in twee stappen gebeuren. Om zo snel mogelijk de regelgeving weer op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen, wordt momenteel de Europese balanced approach-procedure doorlopen. Het kabinet heeft op 4 september jl. het notificatiepakket met hinderbeperkende maatregelen ingediend bij de Europese Commissie.*

*Het kabinet kiest er op basis van nieuwe berekeningen voor om het geluidsdoel in de eerste fase bij te stellen van -17% naar -15%<sup>19</sup>. Met de keuze voor 15% wordt nog altijd een groot deel van het geluidsdoel in de eerste fase ingevuld, maar wordt ook voorkomen dat in korte tijd een scheve balans ontstaat voor wat betreft de gevolgen voor de Nederlandse economie en de luchtvaartsector. De afweging om het geluidsdoel in de eerste fase aan te passen naar -15% betekent dat er, naast de andere maatregelen die het kabinet in de eerdere brief heeft aangekondigd, vanaf november 2025 477.000 - 478.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn, waarbij het kabinet uitgaat van 478.000 bewegingen.*

*Het pakket is niet vrijblijvend. Het kabinet wil dat de geluidbelasting in de omgeving van Schiphol daadwerkelijk afneemt. Of dat lukt, is in belangrijke mate afhankelijk van de uitvoering en naleving door de sector. Bovendien wordt in de berekeningen met aannames gewerkt over de verwachte effecten van maatregelen, maar bijvoorbeeld ook over hoe snel de vlootvernieuwing plaatsvindt. Om het gewenste effect te sorteren, moeten toezeggingen worden waargemaakt en moet blijken dat de aannames kloppen. Het kabinet zal dan ook nauwkeurig in de gaten houden of de maatregelen ook echt de berekende geluidwinst opleveren en of de toezeggingen worden nagekomen. Hiertoe zullen afspraken in de vorm van convenanten met KLM en Schiphol worden gemaakt over de maatregelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. De rechtszekerheid van omwonenden wordt gewaarborgd door het vastleggen van regels rondom geluidbelasting in het toekomstige Luchthavenverkeerbesluit (LVB). De ILT kan hierop handhaven.*

*Op 29 november jl. is de Kamer geïnformeerd over de nieuwe aanpak voor de PAS-melders<sup>20</sup>. Daarbij wordt ingezet op alle oplossingsrichtingen. Daarmee wordt maximaal perspectief op een oplossing geboden. Hoe sneller een oplossing kan worden bereikt, hoe sneller de rechtszekerheid geborgd is en de onzekerheid weg is.*

*Het streven is om de kabinetsreactie op het rapport 'Met recht balanceren' in januari aan de Eerste Kamer toe te sturen.*

Verder hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA bij brief van 10 juli 2024 gevraagd 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<sup>21</sup> door de Volkskrant is gepubliceerd en of u ambtelijke notities en beslismemo's zou kunnen delen waaruit blijkt wanneer en hoe de belangen van omwonenden bij de besluitvorming door het ministerie zijn meegenomen en gewogen. Graag ontvangen genoemde leden zo spoedig mogelijk de notities met ambtelijke onderbouwing van alle stellingen in uw brieven dat rekening is gehouden met de belangen van omwonenden.

<sup>17</sup> Kamerstukken I 2023/24, 35334/33576, BQ

<sup>18</sup> ['Met recht balanceren'](#) - Raad voor de leefomgeving en infrastructuur - juni 2024

<sup>19</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29 665 nr. 523

<sup>20</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334, nr. BT

<sup>21</sup> ["Natuurvergunning Schiphol is juridisch onhoudbaar, en minister was daarvoor gewaarschuwd"](#) - Volkskrant 30 april 2024

Antwoord:

*Het genoemde nieuwsbericht is bekend. Bij het besluit tot vergunningverlening zijn alle rapporten en onderliggende stukken behorende bij de vergunningaanvraag openbaar gemaakt. Ook zijn de relevante beslissingen openbaar gemaakt. Verder zijn bij diverse besluiten in het kader van de Wet open overheid onderliggende notities, rapporten, en andere documenten openbaar gemaakt.*

*Het artikel in de Volkskrant is overigens gebaseerd op een artikel in NRC van 29 april 2024. Voor de reactie op dat artikel wordt verwezen naar de Kamerbrief/reactie van de minister voor Natuur en Stikstof van 14 juni 2024<sup>22</sup>.*

*Volledigheidshalve wordt voorts opgemerkt dat bij de natuurvergunning is getoetst aan de criteria van de Wet natuurbescherming; belangen van omwonenden spelen daarbij slechts een rol voor zover die belangen verweven zijn met de belangen die de Wet natuurbescherming beoogt te beschermen.*

U schrijft in uw brief dat "(h)et huidige kabinet (...) de bestendige beleidslijn [zal] voortzetten dat het bewust nemen van juridisch kwetsbare besluiten niet de voorkeur heeft". De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD informeren of dit betekent dat het kabinet het nemen van juridisch kwetsbare besluiten wel een optie acht en welke criteria zij hiervoor hanteert. In het verlengde hiervan vragen zij onder welke voorwaarden dat een acceptabele optie is. Verder vragen genoemde leden welke besluiten rond Schiphol en de PAS toentertijd werden beschouwd als het nemen van juridisch kwetsbare besluiten. Ook vragen zij of u kunt reflecteren op de gevolgen van het nemen van juridisch kwetsbare besluiten voor het vertrouwen van burgers in de rechtstaat en de democratie en wanneer – naar uw mening – het nemen van 'juridische kwetsbare besluiten' over gaat in machtsmisbruik van de uitvoerende macht. Tot slot vragen zij u in het licht van het voorgaande een legalistische reflectie te geven op de uitspraken van minister Faber in een Instagram bericht van het programma 'De Hofbar' van 16 september 2024.

Antwoord:

*Zoals bovenstaand verwoord heeft het nemen van juridisch kwetsbare besluiten niet de voorkeur. Het nemen van juridisch kwetsbare besluiten zal uiteraard het vertrouwen van de burgers in de rechtstaat en de democratie niet vergroten. Van misbruik van macht in de zin van het op een intimiderende en/of manipulerende gebruik maken van bevoegdheden kan en mag geen sprake zijn. Er kan dan ook geen sprake zijn van een situatie waarin het nemen van 'juridische kwetsbare besluiten' uitmondt in machtsmisbruik van de uitvoerende macht. Het is gebruikelijk dat ambtelijke adviezen aan bewindspersonen inzicht geven in eventuele risico's van mogelijke besluitvormingsopties; 100% zekerheid bestaat niet. Juridische risico's kunnen in veel gevallen immers nooit volledig worden uitgesloten. Het past in goede ambtelijke advisering ten behoeve van besluitvorming om eventuele risico's te identificeren en in te schatten.*

In de vorige vragenronde hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA gevraagd of de criteria van de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' <sup>23</sup> van toepassingen zouden kunnen zijn op toekomstige wetgeving. U heeft toen – onder verwijzing naar de brief van 30 mei 2024<sup>24</sup> van uw voorganger – geantwoord dat "(h)et anticiperend handhaven (...) passend [werd] geacht binnen de kaders van de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen'". Dat is volgens voornoemde leden nog geen inhoudelijk antwoord op de vraag waarom toekomstige wetgeving ook passend werd geacht. Daar is immers in de kabinetsnota zelf geen enkele verwijzing naar. Zij vragen u waarom het 'passend' werd geacht.

Antwoord:

*De belangen van omwonenden worden meegewogen in het nieuw vast te stellen LVB. Het kabinet heeft geen voornemen om ter zake nieuw gedoogbeleid te introduceren in de zin van de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen'. Bovendien dient gedogen tot uitzonderingsgevallen beperkt te blijven.*

<sup>22</sup> Kamerstukken II 2023/24 29665, nr. 500

<sup>23</sup> Kamerstukken II 1996/97 25085 nr. 2

<sup>24</sup> Kamerstukken I 2023/24 35334/33576 BP

*Met 'passend' wordt gerefereerd aan de uitleg in de kabinetsnota waarin staat uitgelegd dat in de bestuurspraktijk veelal wordt gedoogd vooruitlopend op een vergunning of in een overgangssituatie in afwachting van een wetswijziging.*

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA hebben bij de vorige schriftelijke ronde geïnformeerd of zij de uitlatingen van uw voorganger juist hebben geïnterpreteerd. Kort gezegd hebben zij u gevraagd of zij uit deze uitlatingen mogen afleiden 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. U heeft hier als volgt op gereageerd: "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. 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." De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD vinden dit een vreemde formulering in een beantwoording aan Kamerleden. Zij vragen of u een nieuwe poging zou willen wagen om uit te leggen waarom een aanvraag van een vergunning gegronde reden is om niet te handhaven. In het bijzonder wordt gevraagd om daarbij in te gaan op het belang van omwonenden en derde belanghebbenden bij het voorkomen van gedogen en beëindigen van een illegale situatie. Ook informeren genoemde leden of het langdurig bestaan van een vervuilende activiteit in zichzelf een reden kan zijn om te gedogen tijdens de vergunningaanvraag tot vergunningverlening en of u kunt aangeven waarom daarbij het niet nakomen van gemaakte afspraken met omwonenden dan geen reden is geweest om bij het gedogen alsnog te realiseren (zoals het afschaffen van de nachtvluchten al in 2008 onderdeel uitmaakte van de afspraken voor de groei van Schiphol). Tot slot vragen deze leden in dit verband met welke argumenten de rijksoverheid de belangen van honderdduizenden omwonenden (zoals de in 2008 beloofde nachtrust) zwaarder zouden hebben te laten wegen dan het bedrijfsbelang van Schiphol en KLM.

Antwoord:

*In desbetreffende brief van 30 mei 2024 van de minister van Infrastructuur en Waterstaat 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. Wat betreft het afzien van handhaving voor wat betreft het ontbreken van een natuurvergunning was van belang dat er concreet zicht was op legalisatie. Er was sprake van aanzienlijke bestaande rechten c.q. stikstofruimte en er was op 15 februari 2021 een ontwerpbesluit ter inzage gelegd, dat voorzorg in legalisatie. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat het vaste jurisprudentie is dat van handhaving kan worden afgezien als er concreet zicht is op legalisatie. 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. Er wordt gestreefd om zo snel mogelijk de regelgeving weer op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen. Hiertoe heeft het kabinet een aangepast notificatiepakket met hinderbeperkende maatregelen ingediend bij de Europese Commissie. Zoals eerder in deze brief staat vermeld is aan de hand van de uitkomsten van nieuwe berekeningen vastgesteld dat vanaf november maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn om een geluidreductie van 15% te behalen.*

U geeft aan niet vooruit te willen lopen op de kabinetsreactie op het adviesrapport van de Staatscommissie voor de Rechtstaat 'De gebroken belofte van de rechtstaat'<sup>25</sup>. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD vragen of u na het verschijnen van bedoelde kabinetsreactie alsnog specifiek zou willen reflecteren op het handelen van de voormalig minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit en de voormalig minister van Infrastructuur en Waterstaat 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.

Antwoord:

*Wat betreft de positie van omwonenden in relatie tot de natuurvergunning Schiphol wordt opgemerkt dat omwonenden hebben kunnen inspreken op het ontwerpbesluit en dat bij de definitieve vergunningverlening, in de daarbij behorende Nota van Antwoord, is ingegaan op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit.*

*De belangen van omwonenden worden daarnaast meegewogen in het nieuw vast te stellen Luchthavenverkeerbesluit (LVB), waarin de resultaten van de balanced approach-procedure worden vastgelegd. Mede om recht te doen aan de RBV-uitspraak, wordt beoogd om het maatregelenpakket te laten ingaan per november 2025.*

*U vraagt het kabinet om een reactie op een rapport dat nog niet is verschenen. Als het rapport definitief is verschenen, willen wij graag op basis van uw vragen over PAS-melders, reflecteren op de inzichten uit het rapport.*

Ten slotte geeft u aan dat "(e)en generieke specificatie van het belang van de Staat in de situatie met betrekking tot Schiphol (...) niet te geven [valt]". De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de SP en de PvdD vragen of u wel kunt specificeren hoe u het belang van het beschermen van de belangen van omwonenden en derde belanghebbenden rond Schiphol definieert.

Antwoord:

*Deze specificatie valt niet eenzijdig te geven. Het kabinet onderschrijft de noodzaak om meer gewicht toe te kennen aan de belangen van omwonenden, zowel waar het gaat om het herstel van de rechtspositie, als wat betreft de reductie van de geluidhinder van Schiphol op korte termijn. De belangen van de omwonenden en die van andere belanghebbenden moeten op passende wijze tegen elkaar afgewogen worden. Het doel is om te komen tot een structurele belangenafweging tussen de belangen van de omwonenden en het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie.*

---

<sup>25</sup> [De gebroken belofte van de rechtstaat](#) - Staatscommissie rechtstaat 2024