

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

414

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).

Antwoord van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof) en van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 november 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 366.

Vraag 1

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

Antwoord 1

Ja.

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

Antwoord 2

Ja.

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)»?

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

² Idem.

Antwoord 3

Ja.

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?

Antwoord 4

Eerder is de Kamer mede namens de Minister voor Natuur en Stikstof geïnformeerd³ dat Schiphol verzocht is de aanvraag voor een natuurvergunning en de bijhorende passende beoordeling aan te vullen, en in kennis is gesteld⁴ over de uitgangspunten die bij de besluitvorming ten aanzien van de referentiesituatie zullen worden gehanteerd.

De referentiesituatie ter bepaling van het «bestaand recht» wordt ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum c.q. datum waarop het Natura 2000-gebied is aangewezen. Als die toestemming na de Europese referentiedatum is ingeperkt, bepaalt die ingeperkte toestemming de omvang van het «bestaand recht». Beperkingen in de toestemming op de Europese referentiedatum kunnen alleen voortvloeien uit die toestemming of eventuele latere inperkingen op die toestemming en niet uit wat feitelijk aanwezig was ten tijde van de toestemming.

In het Aanwijzingsbesluit 1996 is bepaald dat per jaar niet meer dan 44 miljoen passagiers van de luchthaven gebruik mogen maken en niet meer dan 3,3 ton vracht mocht worden afgehandeld. In het Aanwijzingsbesluit 1996 waren geen aantallen vliegbewegingen vastgelegd. In het Aanwijzingsbesluit 2000 zijn aanvullend op de eerdere bepalingen middels een staffel aantallen vliegbewegingen vastgelegd, oplopend tot een maximum van 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Voor de referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden aangewezen vóór 2003 is aldus uitgegaan van maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen, maximaal 44 miljoen passagiers en niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht.

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?

Antwoord 5

Het Aanwijzingsbesluit 1996 moest op grond van de Luchtvaartwet in overeenstemming zijn met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing (i.c. PKB Schiphol en Omgeving). In de PKB Schiphol en Omgeving zijn de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van (de mainportfunctie van) Schiphol beschreven. Het uitgangspunt was onder meer de ontwikkeling naar (maar niet meer dan) 44 miljoen luchtpassagiers per jaar. Gelet op de PKB Schiphol en Omgeving diende die ontwikkeling gestalte te krijgen binnen de in de PKB Schiphol en Omgeving opgenomen ruimtelijke reserveringen. In het Aanwijzingsbesluit is dit vervolgens uitgewerkt in de bepaling in artikel 2, tweede lid, met betrekking tot het aantal passagiers, en in de geluidszones.

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?

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7 en 8

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

³ Kamerstuk 29 665, nr. 421

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 431. Bijlage

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?

Antwoord 7 en 8

Omdat het Aanwijzingsbesluit 1996 en het Aanwijzingsbesluit 2000 een beperking kennen op aantallen passagiers en tonnage vracht dient de totale emissieruimte in de referentiesituatie ook daaraan te voldoen. Uit de passende beoordeling is echter gebleken dat niet die beperkingen, maar juist het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 460.000 vliegtuigbewegingen dat was toegestaan in het Aanwijzingsbesluit 2000, de meest relevante beperking is voor de omvang van de activiteit die mogelijk was in de referentiesituatie. Ter toelichting dient het volgende.

Zoals blijkt uit de natuurvergunning is bij het inzichtelijk maken van de referentiesituatie zoals bepaald door het Aanwijzingsbesluit 2000 uitgegaan van de periode 2000–2003 als representatieve jaren. Het gemiddelde aantal passagiers per vliegbeweging bedraagt in die periode tussen de 94 en de 101.⁵

Voor de referentiesituatie is gerekend met 460.000 vliegbewegingen. Uitgaande van 44 miljoen passagiers betekent dat 96 passagiers per vliegbeweging.

Kortom, in de referentiesituatie wordt bij een gemiddelde bezetting van 96 passagiers voldaan aan het maximum van 44 miljoen passagiers. Het aantal van 96 passagiers is gelet op de gemiddelde bezetting in 2000–2003 representatief te achten. De daadwerkelijke, precieze bezetting is daarbij minder relevant omdat een hoge bezetting onverlet laat dat ook nog steeds 460.000 vliegbewegingen met een lage bezetting mogelijk zijn. De beperking tot 44 miljoen is met name relevant om te voorkomen dat bij het bepalen van de stikstofdepositie in de referentiesituatie gerekend wordt met een onrealistische vlootmix, dat wil zeggen een vlootmix bestaande uit te grote vliegtuigen met een te hoge stikstofuitstoot. Daarvan is geen sprake. Met andere woorden, het aantal passagiers is niet maatgevend voor de stikstofemissies of andere milieugevolgen. Die emissies worden voornamelijk bepaald door het aantal en het type vliegtuigen.

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?»⁶ 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?

Antwoord 9

Nee, in de PKB Schiphol en Omgeving is destijds gekozen voor een versterking van de mainportfunctie van Schiphol én de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu. Zie het antwoord op vraag 5 voor de ontwikkeling van de mainportfunctie en in dat verband het maximumaantal luchtpassagiers. Voor de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu zijn in de PKB Schiphol en Omgeving de milieurandvoorwaarden opgenomen. Op basis daarvan zijn in het Aanwijzingsbesluit 1996 onder meer geluidszones opgenomen. Bij de handhaving van de geluidszones speelde de bepaling met betrekking tot het maximumaantal passagiers geen rol. In het kader van het jaarlijks vast te stellen gebruiksplan werd preventief getoetst of aan de voorwaarde betreffende dat maximumaantal werd voldaan.

⁵ Voor deze berekening is gebruik gemaakt van twee openbare databronnen van het CBS, te raadplegen via de volgende weblinks:

<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen>

<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/passagiers-luchtvaart>

⁶ <https://open.overheid.nl/documenten/92ebc2be-6856-484e-950d-aacfd48331d3/file>.

Vraag 10 en 11

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?

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»⁷? 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?

Antwoord 10 en 11

Ja, aanvankelijk ging het Aanwijzingsbesluit 1996 uit van het gebruik van het luchtvaartterrein, zowel in de situatie met het vierbanenstelsel als in de situatie van het toekomstig beoogde vijfbanenstelsel. In het Aanwijzingsbesluit 1996 zijn hiertoe de geluidzones voor het vierbanenstelsel juridisch geborgd. In het Aanwijzingsbesluit was daarnaast bepaald dat de geluidzones behorend bij het vierbanenstelsel zouden vervallen op het moment dat het vijfbanenstelsel volledig in gebruik zou worden genomen. De geluidzones bij het vierbanenstelsel zijn echter niet vervallen, omdat na bezwaar en beroep tegen het Aanwijzingsbesluit 1996 (uiteindelijk) in een nieuwe beslissing op bezwaar van 22 mei 2001⁸, een besluit is genomen over het vierbanenstelsel. Over het vijfbanenstelsel kon geen nieuw besluit genomen worden dat in overeenstemming zou zijn met de in de PKB Schiphol en Omgeving opgenomen milieudoelstellingen en tevens voldoet aan de mainportdoelstelling. Het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol met het vijfbanenstelsel is vervolgens bij een bijzondere wet geregeld, middels een wijziging van de Wet luchtvaart en het eerste Luchthavenbesluit in 2003.

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?

Antwoord 12

De formulering zoals opgenomen in de natuurvergunning wijkt niet af van de uitgangspunten die aan Schiphol zijn kenbaar gemaakt en waarover eerder u eerder bent geïnformeerd⁹. Zie verder ook het antwoord op vragen 7 en 8.

Vraag 13 en 14

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?

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

Antwoord 13 en 14

Nee, zoals in antwoord op vragen 7 en 8 aangegeven is de beperking tot 460.000 vliegbewegingen de meest relevante beperking uit het Aanwijzingsbesluit 2000 en dus de meest beperkende factor voor het bepalen van de omvang van de activiteit die mogelijk was in de referentiesituatie. Schiphol

⁷ Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol 1996. Archief Commissie m.e.r. (591-166aanwijzing.pdf (commissiemer.nl)).

⁸ nr. DGR/LD/L 01.420627

⁹ Kamerstuk 29 665, nr. 431, Bijlage

heeft aan de hand van het onderzoek Geluidsruimte Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol 1996¹⁰ van 2 december 2021 inzichtelijk gemaakt dat er binnen de geluidruimte van het Aanwijzingsbesluit 1996 ook 460.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren.

Vraag 15

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

Antwoord 15

Zie antwoord onder vragen 5 en 9.

Vraag 16

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

Antwoord 16

Zoals in het antwoord op vragen 7 en 8 aangegeven is de beperking tot 460.000 vliegbewegingen de meest beperkende factor voor het bepalen van de referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden aangewezen vóór 2003.

Vraag 17

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

Antwoord 17

De vergunning en de daarbij behorende bijlagen en onderliggende stukken zijn gelijktijdig met de vergunning openbaar gemaakt.

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.»?

Antwoord 18

Zie antwoord onder vragen 7 en 8.

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 luchthaventerreinniet (dus geen enkele) een beperking in de toegestane milieugebruiksruimte zou geven?

Antwoord 19

Zie antwoord onder vragen 7 en 8.

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?

¹⁰ <https://www.rvo.nl/files/file/2023-09/Geluidsruimte%20Aanwijzing%20Luchtvaartterrein%20Schiphol%201996%20-%20Overig%20Schiphol%20Airport%2025%20september%202023.pdf>

Antwoord 20

Nee, er is ook rekening gehouden met het maximaal aantal passagiers en vracht. Zie antwoord op vraag 7 en 8.

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?

Antwoord 21

Zoals in het antwoord op vragen 7 en 8 aangegeven is de beperking tot 460.000 vliegbewegingen de meest beperkende factor voor het bepalen van de referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden aangewezen vóór 2003.

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?

Antwoord 22

Nee. De Commissie voor de m.e.r. adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten, niet over vergunningaanvragen. Omdat het toetsingsadvies¹¹ van de Commissie over het milieueffectrapport «Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol» (ter voorbereiding op de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol) ook betrekking had op documenten die onderliggend zijn aan de vergunningaanvraag voor de exploitatie van de luchthaven Schiphol, is in de vergunningprocedure ook rekening gehouden met de op stikstofdepositie betrekking hebbende onderdelen van het toetsingsadvies.

Vraag 23

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

Antwoord 23

De natuurvergunning is reeds op 26 september jl. verleend. In het kader van de besluitvorming heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met de juridische afdeling binnen het Ministerie van LNV. Voor zover discussie bestond over aangeleverde stukken en de daarin opgenomen uitgangspunten, heeft dat geleid tot het vragen van een aanvulling op de aanvraag. Deze aanvullingsverzoeken zijn gelijktijdig met de vergunning openbaar gemaakt. Alle juridische adviezen hebben zich uiteindelijk vertaald in een aangepaste aanvraag en zijn aldus verwerkt in de recent afgegeven natuurvergunning.

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)?

Antwoord 24

Alle documenten die ten grondslag liggen aan het besluit op de aanvraag op grond van de Wet natuurbescherming zijn openbaar. Adviezen van de Landsadvocaat worden uitsluitend openbaar gemaakt als het gaat om (algemene) beleidsadviezen. Daar is in het onderhavige geval geen sprake van. Ook gelet op mogelijk toekomstige juridische procedures kunnen deze adviezen niet worden vrijgeven.

¹¹ Kamerstuk 29 665, nr. 407, Bijlage

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?¹²

Antwoord 25

Ja.

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 voldoen 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?

Antwoord 26

In het kader van de besluitvorming zijn regelmatig diverse scenario's met de daarbij behorende juridische risico's in beeld gebracht. Bij het verlenen van de vergunning is niet gekozen voor een scenario waarbij een (substantieel) juridisch risico bestaat. Immers, zorgvuldigheid stond voorop. De afspraken die met Schiphol zouden moeten worden vastgelegd en waaraan in de matrix wordt gerefereerd, zien op het treffen van mitigerende maatregelen door Schiphol.

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.)?

Antwoord 27

De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de natuurvergunning zijn beschreven in de natuurvergunning en de daarbij behorende bijlagen en onderliggende stukken. Het is aan de rechter om te toetsen of deze uitgangspunten juist zijn. Het is niet zinvol, zo al mogelijk, om voor wat betreft de verleende natuurvergunning vergelijkingen te trekken met opties die in 2021 de revue zijn gepasseerd. Het betreft een complexe aanvraag die destijds nog niet volledig was. Besluitvorming daarover is een iteratief proces met voortschrijdende inzichten. Daarbij is naar aanleiding van ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het milieueffectrapport bij het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem 2020, de Royal Schiphol Group in februari 2022 gevraagd de aanvraag aan te vullen en daarbij uit te gaan van een andere bepaling van de referentiesituatie dan in de oorspronkelijke aanvraag was gedaan. Naar aanleiding van dit verzoek is de aanvraag in 2022 aanzienlijk gewijzigd en aangevuld, onder andere met externe maatregelen (extern salderen). Ook nadien is de aanvraag nog enkele malen aangevuld.

¹² <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>.

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)?

Antwoord 28

Zie antwoord op vraag 27.

Vraag 29

Over welke aspecten van de referentiesituatie zou de *discussie* 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?

Antwoord 29

Zie antwoord op vraag 27.

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.»?

Antwoord 30

Zie antwoord op vraag 26.

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?¹³

Antwoord 31

Nee, dat is niet gebeurd. Uit de passende beoordeling voor de luchthaven blijkt dat het project de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. Er bestaat dan ook geen reden om de vergunning te toetsen aan de VN-resolutie.

Vraag 32

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

Antwoord 32

Nee, belanghebbenden kunnen tegen het besluit in beroep gaan. Het is dan aan de rechter om te oordelen of de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de vergunning juridisch houdbaar zijn.

¹³ https://www.denederlandsegrondwet.nl/id/vkugbqvved5lc/artikel_94_voorrang_internationale.