

2023Z13963

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de (mogelijke) begrenzing Natuurvergunning Schiphol op 44 miljoen passagiers* (ingezonden 1 augustus 2023).

Vraag 1

Herkent u de zinnen «Indien echter uit berekeningen blijkt dat de Planologische Kernbeslissing (PKB) 1995 en het Aanwijzingsbesluit (1996) meer beperkende besluiten zijn, dan moeten deze besluiten als het meest beperkende besluit(en) worden aangemerkt. Deze uitlegging heeft mogelijk ook een impact op het door IenW voor te bereiden LVB-1» uit de «Gespreksnotitie overleg tussen LNV/Schiphol/IenW» van oktober 2020?¹

Vraag 2

Bent u het eens met deze passage? Zo nee, op welke manier, met welke onderbouwing, niet?

Vraag 3

Wat waren de uitkomsten van de hierboven genoemde berekeningen, kunt u deze overleggen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Welke opsomming van mogelijke impact kunt u geven op het door u voor te bereiden LVB-1? Geef, wanneer dat niet limitatief kan, uit oogpunt van het grote belang de drie belangrijkste (mogelijke) gevolgen en, naar uw mening, het meest waarschijnlijke gevolg.

Vraag 5

Herkent u de zin «Op het luchtvaartterrein wordt slechts zo veel verkeer toegelaten dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 44 miljoen luchtpassagiers van het luchtvaartterrein gebruikmaken» uit diezelfde «Gespreksnotitie overleg tussen LNV/Schiphol/IenW» van oktober 2020?²

Vraag 6

Klopt het dat met deze zin wordt verwezen naar een voorwaarde uit het PKB 1995? Zo nee, hoe zit het dan?

¹ <https://open.overheid.nl/documenten/92ebc2be-6856-484e-950d-aacfd48331d3/file>.

² idem.

Vraag 7

Kunt u uitsluiten dat het -op basis van het onder 1) en 4) gestelde- PKB 1995 niet het meest beperkende besluit is? En zo nee, kunt u bevestigen dat het -op basis van het onder 1) en 4) gestelde- PKB 1995 wel het meest beperkende besluit is? En zo ja, met welke onderbouwing kunt u dat uitsluiten en hoe zit het dan volgens u?

Vraag 8

Indien u bevestigt dat het PKB 1995 het meest beperkende besluit is, kunt u dat uitsluiten dat derhalve voor de referentiesituatie moet worden uitgegaan van een Schiphol met slechts 44 miljoen passagiers? Zo ja, wat is dan het aantal passagiers dat voldoet aan het meest beperkende besluit, volgens u?

Vraag 9

Wat is de meest reële inschatting voor dit jaar in aantal passagiers op Schiphol? En welke aantallen verwacht u in 2024, 2025 en 2030?

Vraag 10

Houdt Schiphol bij de ingediende vergunningaanvraag, rekening met het meest beperkende besluit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welk besluit wordt door de vergunningaanvrager dan daarvoor aangehouden? Welk besluit zou de vergunninghouder wettelijk moeten aanhouden?

Vraag 11

Klopt het dat u herhaald heeft besloten dat het ontbreken van een geldige vergunning op basis van de Wet Natuurbescherming (Wnb) voor Schiphol wordt gedoogd omdat de vergunning op afzienbare tijd vergunbaar zou zijn? Zo ja, wat is de maximale termijn die u als afzienbaar ziet en kunt u het eerste moment dat u of uw rechtsvoorgangers gedoogsteun verleende noemen?

Vraag 12

Bent u van mening dat de huidige vergunningaanvraag ook vergunbaar kan zijn als er een limiet zou gelden in de referentiesituatie van slechts 44 miljoen passagiers? Op welke manier motiveert u die mening?

Vraag 13

Kunt u zich voorstellen dat het PKB, met een harde limiet van slechts 44 miljoen passagiers, niet het meest beperkende besluit zou kunnen zijn? Wilt u dit motiveren?

Vraag 14

Is in het adviestraject van de Commissie m.e.r. in heden of verleden de limiet van 44 miljoen passagiers aan de orde gekomen? Zo ja, wilt u deze stukken en correspondentie dan delen met de Kamer?

Vraag 15

Acht u het mogelijk dat Schiphol een Wnb vergunning kan worden toegekend als er voor de referentiesituatie moet worden uitgegaan van maximaal 44 miljoen passagiers? Zo ja, kunt u aangeven op welke manier dat zou kunnen?

Vraag 16

Klopt het dat in de onder 1 en 4 genoemde gespreksnotitie de paragrafen «Belang lenW/Schiphol» en «Redeneerlijn lenW/Schiphol» de belangen van lenW/Schiphol samenvallen?

Vraag 17

Zijn de belangen van u en Schiphol in deze daarmee precies identiek? Zo ja, waar verschillen de belangen?

Vraag 18

Zou u geen eigen afwegingen moeten maken? Zo, nee, vind u dit dan staatsrechtelijk zuiver?

Vraag 19

Wat betekent dit voor de derde partij in dit overleg, zijnde LNV?

Vraag 20

Zijn er ook paragrafen die het bijvoorbeeld het belang lenW/de burger samenvatten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 21

Waar in de gespreksnotitie kunnen we concreet invullingen zien van de zo vaak gedane belofte dat er geen verslechtering mag optreden van de kwaliteit van de leefomgeving en luchtkwaliteit?

Vraag 22

Zou het niet logischer zijn dat, in plaats van dat u uw positie aan die van Schiphol koppelt, zoals duidelijk blijkt uit de kopjes van de paragrafen, de overheid zichzelf juist als één partij ziet, opstelt en als zodanig handelt?

Vraag 23

Komt er naar uw mening een moment dat u kiest voor het belang van burgers boven die van de luchtvaartsector, waarbij een nieuwe balans ontstaat? Zo ja, wanneer verwacht u -bij benadering- dat moment?