

Vergaderjaar 2023 – 2024

35 334	Problematiek rondom stikstof en PFAS
33 576	Natuurbeleid
BN¹	VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG Vastgesteld 5 februari 2024

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit² hebben kennisgenomen van de brief³ van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 26 oktober 2023 met antwoorden op de nadere vragen naar aanleiding van het mondeling overleg⁴ 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** en de **PvdD** hadden naar aanleiding hiervan een aantal gezamenlijke nadere vragen en opmerkingen.

Naar aanleiding hiervan is op 28 november 2023 een brief gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De minister heeft op 18 december 2023 een uitstelbericht gestuurd en op 5 februari 2024 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

¹ De letters BN hebben alleen betrekking op 35 334.

² Samenstelling:

Kroon (BBB), Oplaat (BBB) (*voorzitter*), Kemperman (BBB), Jaspers (BBB), Van Knapen (BBB), Kluit (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Fiers (GroenLinks-PvdA), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Recourt (GroenLinks-PvdA) (*ondervoorzitter*), Van Ballekom (VVD), Meijer (VVD), Klip-Martin (VVD), Rietkerk (CDA), Prins (CDA), Aerdts (D66), Van Meenen (D66), Van Kesteren (PVV), Visseren-Hamakers (PvdD), Baumgarten (JA21), Janssen (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Perin-Gopie (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

³ *Kamerstukken I, 2023-2024, 35334 / 33576*, BL.

⁴ *Kamerstukken I, 2022-2023, 35334 / 33576*, BF.

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

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Den Haag, 28 november 2023

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief⁵ van 26 oktober 2023 met antwoorden op de nadere vragen naar aanleiding van het mondeling overleg⁶ 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** en de **PvdD** hebben naar aanleiding hiervan een aantal gezamenlijke nadere vragen en opmerkingen. Een inhoudelijk identieke brief is aan de minister voor Rechtsbescherming gestuurd.

Vragen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD vragen of omwonenden via het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (hierna: LIB) verzoeken tot schadevergoeding wegens gederfd woongenot kunnen indienen. Zij vragen tevens of omwonenden via deze weg verzoeken tot vergoeding van geleden gezondheidsschade kunnen indienen.

De leden van beide fracties vragen u aan te geven hoeveel mensen zich in de afgelopen jaren succesvol hebben beroepen op planschade als gevolg van het LIB. Kunt u aangeven hoeveel schade er is uitgekeerd? Zij verzoeken u te reflecteren op het beeld dat hieruit naar voren komt.

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD herhalen de eerder gestelde vragen over de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' omdat zij deze niet beantwoord achten.

Deze leden vragen of u kunt toezeggen dat de Wet luchtvaart niet aangepast zal worden om de frequentie en duur van de experimenteerregeling uit te breiden.

Vragen aan de minister voor Rechtsbescherming

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD constateren dat u in de beantwoording stelt dat "voor zover er sprake is geweest van een gedoogsituatie"⁷ de Kamer door u altijd geïnformeerd is geweest. Deze leden stellen hiertegenover dat het informeren van het parlement nooit in de plaats kan treden van het legaliseren van een niet-legale situatie. Temeer daar over de gedoogconstructie zowel in de Eerste- als in de Tweede Kamer steeds ook kritiek is geweest. Een dialoog tussen kabinet en parlement kan niet in de plaats treden van een juridische onderbouwing waar burgers en bedrijven zich op kunnen beroepen. Zij vragen of u dat met hen eens bent.

U stelt dat de duur van een gedoogsituatie casus-specifiek is en door de rechter getoetst kan worden. De leden van genoemde fracties stellen dat dat niet de vraag was. De vraag was hoe u de aspecten 'terughoudend, zorgvuldig en verantwoord gebruik' inkleurt ten aanzien van gezondheid, stikstof en het belang van een afbouw van klimaatontwrichtende activiteiten. Deze leden ontvangen graag een inhoudelijke onderbouwing waaruit blijkt dat u de kabinetsnota daadwerkelijk heeft nageleefd.

⁵ Kamerstukken I, 2023-2024, 35334 / 33576, BL.

⁶ Kamerstukken I, 2022-2023, 35334 / 33576, BF.

⁷ Kamerstukken I, 2023-2024, 35334 / 33576, BL, p. 8.

Zij verzoeken u alle onderliggende beslisdocumenten waaraan wordt gerefereerd met de Kamer te delen en daarbij een beknopte samenvatting te geven, zodat kan worden teruggevonden in welke documenten en op welke wijze er rekening is gehouden met de genoemde belangen en rechten van omwonenden.

De leden van deze fracties vragen of u kunt onderbouwen hoe er vanaf 2008 invulling gegeven kan zijn aan de natuur- en stikstofdoelstellingen in relatie tot de luchtvaart middels een vergunning die pas in 2023 is toegekend en nog appellabel is bij de rechter.

U verwijst in de beantwoording op de laatste vraag naar het 'saldo' effect waaruit zou blijken dat het overgrote deel van de bewoners er met de nieuwe regeling op vooruit zou gaan, zo constateren de leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD. Zoals deze leden in eerdere vragen al hebben aangegeven, ontslaat dat het kabinet niet van een zorgvuldig juridisch handelen naar mensen die er met het nieuwe normen- en handhavingssysteem (NNHS) enorm op achteruit zijn gegaan. Zij vragen of u kunt reflecteren op het feit dat deze groep mensen niet alleen al meer dan acht jaar een enorme toename van geluidsoverlast hebben ervaren, vaak gepaard gaande met gezondheidsgevolgen en schade aan de ontwikkeling van de woningwaarde, maar dat ook nog eens op basis van een bijzonder slechte rechtsbeschermingspositie. De leden van deze fracties vragen of u voorts kunt aangeven hoe u hiernaar kijkt en hoe een dergelijke situatie rond Schiphol beëindigd kan worden.

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD constateren dat het kabinet eind november heeft laten weten dat de voorgenomen afbouw van het aantal vluchten van Schiphol niet kan doorgaan vanwege afspraken met Europese Unie en de Verenigde Staten. Zij vragen of u kunt reflecteren op de gevolgen hiervan voor de rechtszekerheid en rechtsbescherming van omwonenden en PAS-melders. Zij vragen ook of u hierbij expliciet kunt ingaan op het feit dat Schiphol hiermee opnieuw de mogelijkheid heeft om buiten de vigerende vergunning hinder en schade te veroorzaken. Kunt u aangeven hoe het kabinet ook in 2024 de rechtsbescherming van omwonenden gaat respecteren en handhaven?

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 5 januari 2024.

G.J. Oplaat

Voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2023

Op 28 november 2023 zijn er vanuit de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit nadere vragen gesteld naar aanleiding van het mondeling overleg over rechtsbescherming, rechtsgelijkheid en het bewaken van de rechtsstaat in relatie tot de uitwerking van natuur- en milieuwetgeving in Nederland.

In de brief wordt het verzoek gedaan om de beantwoording uiterlijk 5 januari 2024 te ontvangen. Op dit moment wordt gewerkt aan de beantwoording. Gezien de benodigde interdepartementale afstemming en het detailniveau van de vragen gaat het niet lukken om de beantwoording uiterlijk 5 januari aan de Kamer te hebben verzonden. De Kamer ontvangt de beantwoording zo spoedig mogelijk.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Mark Harbers

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 februari 2024

Op 28 november 2023 hebben de leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD in de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit nadere vragen gesteld naar aanleiding van het mondeling overleg over rechtsbescherming, rechtsgelijkheid en het bewaken van de rechtsstaat in relatie tot de uitwerking van natuur- en milieuwetgeving in Nederland. Hierbij wordt u de beantwoording aangeboden, mede namens de minister voor Rechtsbescherming.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mark Harbers

Vragen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD vragen of omwonenden via het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (hierna: LIB) verzoeken tot schadevergoeding wegens gederfd woongenot kunnen indienen. Zij vragen tevens of omwonenden via deze weg verzoeken tot vergoeding van geleden gezondheidsschade kunnen indienen.

Op grond van de Wet luchtvaart kunnen omwonenden verzoeken tot schadevergoeding indienen bij het Rijk voor schade als gevolg van het LIB. Het betreft schade ten gevolge van de ruimtelijke beperkingen die in het LIB zijn opgenomen. Het LIB werkt door in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Schade als gevolg van het LIB kan ook optreden als gevolg van wijziging van gemeentelijke bestemmingsplannen met als doel deze aan te passen aan het LIB. Deze planschade die voortvloeit uit het LIB, staat los van geleden gezondheidsschade of schade vanwege gederfd woongenot.

De leden van beide fracties vragen u aan te geven hoeveel mensen zich in de afgelopen jaren succesvol hebben beroepen op planschade als gevolg van het LIB. Kunt u aangeven hoeveel schade er is uitgekeerd? Zij verzoeken u te reflecteren op het beeld dat hieruit naar voren komt.

Schade als gevolg van het LIB wordt vergoed door het Rijk. Planschade als gevolg van een nieuw of gewijzigd bestemmingsplan wordt vergoed door de gemeente. Als dat bestemmingsplan door de gemeente is gewijzigd om deze in overeenstemming met het LIB te brengen, worden eventuele kosten voor planschade die hieruit voortvloeien door het Rijk vergoed. Bij het wijzigen van het LIB wordt in de regel zo veel mogelijk rekening gehouden met eventuele planschade. Bij de laatste LIB-wijzigingen in 2018 en 2021 zijn geen verzoeken tot schadevergoeding ingediend door gemeenten bij het Rijk. Op basis van het eerste LIB uit 2003 zijn woningen niet toegestaan in de sloopzones LIB 1 en LIB 2 (respectievelijk externe veiligheid en geluid) en worden de woningen door de gemeente wegbestemd. Van deze regel zijn rechtmatige bewoners van een woning uitgezonderd. Wanneer de rechtmatige bewoners de woning verlaten mag deze niet opnieuw bewoond worden. De woning wordt dan opgekocht en gesloopt. De kosten voor het opkopen en slopen worden door het Rijk aan de gemeenten vergoed. Het Rijk belast deze kosten door aan de luchtvaartsector middels een heffing. Sinds 2003 is een groot deel van de woningen in de sloopzone wegbestemd en opgekocht (circa 70 woningen). Het algemene beeld dat hieruit naar voren komt is dat verzoeken tot schadevergoeding op grond van het LIB zeer beperkt voorkomen.

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD herhalen de eerder gestelde vragen over de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' omdat zij deze niet beantwoord achten.

In de eerdere beantwoording is getracht de vragen zo goed als mogelijk te beantwoorden. In de beantwoording is daarbij aangegeven dat de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' de randvoorwaarden beschrijft voor het begrip gedogen. In deze nota wordt beschreven in welke situaties gedogen aanvaardbaar kan zijn. Ook wordt beschreven welke middelen kunnen worden gebruikt om de oorzaken van gedoogpraktijken te voorkomen. Een bestuursorgaan met een handhavingstaak heeft niet de vrijheid om naar eigen inzicht te beslissen of het wel of niet zal handhaven. Het hebben van een bevoegdheid geeft ook een plicht, namelijk de plicht om die bevoegdheid zorgvuldig te gebruiken. Deze plicht vereist dat bij elke beslissing over handhaving een zorgvuldige belangenafweging wordt gemaakt. Daarbij moeten doel en strekking van de overtreden norm het uitgangspunt zijn. Ook de door de Kamer genoemde belangen van rechtsbescherming, omwonenden en het milieu in brede zin met inbegrip van het natuurbelang, moeten in die afweging betrokken worden.

Deze leden vragen of u kunt toezeggen dat de Wet luchtvaart niet aangepast zal worden om de frequentie en duur van de experimenteerregeling uit te breiden.

Op dit moment is er geen voornemen om de Wet luchtvaart op dit punt aan te passen.

Vragen aan de minister voor Rechtsbescherming

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD constateren dat u in de beantwoording stelt dat "voor zover er sprake is geweest van een gedoogsituatie" de Kamer door u altijd geïnformeerd is geweest. Deze leden stellen hiertegenover dat het informeren van het parlement nooit in de plaats kan treden van het legaliseren van een niet-legale situatie. Temeer daar over de gedoogconstructie zowel in de Eerste- als in de Tweede Kamer steeds ook kritiek is geweest. Een

dialogo tussen kabinet en parlement kan niet in de plaats treden van een juridische onderbouwing waar burgers en bedrijven zich op kunnen beroepen. Zij vragen of u dat met hen eens bent.

Het oordeel van de Kamer wordt gedeeld dat het informeren van het parlement nooit in de plaats kan treden van een juridische onderbouwing waar burgers en bedrijven zich op kunnen beroepen. Zoals in eerdere beantwoording is aangegeven dient bij elke beslissing over handhaving een zorgvuldige belangenafweging te worden gemaakt. Daarnaast zijn de rechtvaardiging alsmede de duur van een gedoogsituatie casus-specifiek en vergt deze naast een zorgvuldige belangenafweging een deugdelijke onderbouwing welke door de rechter getoetst kan worden.

U stelt dat de duur van een gedoogsituatie casus-specifiek is en door de rechter getoetst kan worden. De leden van genoemde fracties stellen dat dat niet de vraag was. De vraag was hoe u de aspecten 'terughoudend, zorgvuldig en verantwoord gebruik' inkleurt ten aanzien van gezondheid, stikstof en het belang van een afbouw van klimaatontwrichtende activiteiten. Deze leden ontvangen graag een inhoudelijke onderbouwing waaruit blijkt dat u de kabinetsnota daadwerkelijk heeft nageleefd.

Zoals in eerdere beantwoording is aangegeven beschrijft de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' de randvoorwaarden voor het begrip gedogen. Voor zover sprake is, of is geweest, van een gedoogsituatie door anticiperend handhaven van het NNHS, is de Kamer door de minister van Infrastructuur en Waterstaat in brieven en antwoorden op schriftelijke vragen telkens geïnformeerd over de overwegingen die daaraan ten grondslag hebben gelegen. In 2015 is aan de Tweede Kamer gemeld dat overschrijdingen van het LVB gedoogd worden als deze verklaard kunnen worden door het vliegen volgens het Nieuw Normen en Handhaving Stelsel (NNHS). De argumentatie was dat toepassing van de regels uit het NNHS per saldo minder hinder oplevert voor de omgeving dan wanneer de in het LVB vastgelegde grenswaarden zouden worden toegepast. Vanuit de verantwoordelijkheid voor rechtsbescherming kan geen oordeel worden gegeven over hoe de aspecten 'terughoudend, zorgvuldig en verantwoord gebruik' in dit concrete geval ingekleurd moeten worden ten opzichte van het gezondheidsbelang, stikstof en het belang van afbouw van klimaatontwrichtende activiteiten. Ten eerste ligt deze verantwoordelijkheid primair bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ten tweede kan hierover geen uitspraken gedaan worden in verband met lopende procedures. Vanuit de algemene verantwoordelijkheid voor het rijksbrede wetgevingsbeleid en de wetgevingskwaliteit kan wel het volgende worden opgemerkt:

De nota grenzen aan gedogen is bestaand kabinetsbeleid. De nota is als verplichte kwaliteitseis opgenomen in het Beleidskompas; de werkwijze om te komen tot goed beleid- en regelgeving en maakt onderdeel uit van het wetgevingsbeleid. De randvoorwaarden uit de nota met betrekking tot de vraag of gedogen aanvaardbaar is, weegt het ministerie van Justitie en Veiligheid mee bij de rijksbrede wetgevingstoets van wetten en algemene maatregelen van bestuur. Het zal dan met name gaan om de volgende twee gevallen:

1. Wetsvoorstellen of voorstellen voor een algemene maatregel van bestuur die met zich meebrengen dat bij toekomstige overtredingen van een bestaande norm niet of niet altijd handhavend zal worden gereageerd⁸, of als
2. Wetsvoorstellen of voorstellen voor een algemene maatregel van bestuur die zien op nieuwe normen in beleid of regelgeving, waarbij bij de totstandkoming voorzienbaar is dat niet in alle gevallen waarin overtreding van deze nieuwe normen wordt geconstateerd, handhavend zal of kan worden opgetreden.⁹

In die gevallen kan het zo zijn dat in de rijksbrede wetgevingstoetsing opmerkingen worden gemaakt over de vraag in hoeverre gedogen voor dat specifieke geval aanvaardbaar is, waarbij dus ook wordt gekeken naar de elementen 'terughoudendheid, zorgvuldig en verantwoord gebruik'. Bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (34098) was van anticiperend handhaven/grenzen aan gedogen geen sprake. Het ging hier juist om het vastleggen van het NNHS. In de brief van de toenmalige staatssecretaris waaraan eerder is gerefereerd, werd ingegaan op het anticiperend handhaven in relatie tot het spoedig in werking laten treden van het wetsvoorstel, waardoor het anticiperend handhaven van korte duur zou zijn. Daarnaast was het uitgangspunt dat de voorgenomen stelselwijziging naar het NNHS per saldo een reductie van geluidsoverlast voor omwonenden zou realiseren.

⁸ Bijvoorbeeld door onvoldoende toerusting en slecht functioneren van uitvoerende en handhavende instanties.

⁹ Denk aan ontoereikend overgangsrecht, gebrekkige handhaafbaarheid of een onuitvoerbaar strafbaarstelling.

Zij verzoeken u alle onderliggende beslisdocumenten waaraan wordt gerefereerd met de Kamer te delen en daarbij een beknopte samenvatting te geven, zodat kan worden teruggevonden in welke documenten en op welke wijze er rekening is gehouden met de genoemde belangen en rechten van omwonenden.

Er zijn geen documenten met de Kamer te delen, anders dan de Kamerstukken II 1996/97, 25085 waarin de kabinetsnota 'Grenzen aan gedogen' aan de Kamer is aangeboden.

De leden van deze fracties vragen of u kunt onderbouwen hoe er vanaf 2008 invulling gegeven kan zijn aan de natuur- en stikstofdoelstellingen in relatie tot de luchtvaart middels een vergunning die pas in 2023 is toegekend en nog appellabel is bij de rechter.

Voor zover de Kamer wenst te vernemen hoe er in de natuurvergunning voor Schiphol invulling is gegeven aan de stikstofdoelstellingen, moet opgemerkt worden dat bij het verlenen van de natuurvergunning toepassing is gegeven aan het wettelijk kader van de Wet natuurbescherming. Daarin is door het bevoegd gezag (de Minister voor Natuur en Stikstof) het op dat moment vigerende beleidskader toegepast voor wat betreft natuur- en stikstofdoelstellingen. Het voorgaande laat onverlet dat er indicatieve doelstellingen op sectorniveau zijn afgesproken om te borgen dat de sectoren mobiliteit en industrie evenredig en evenwichtig bijdragen aan het oplossen van het stikstofprobleem. Zoals in de brief van 10 februari 2023 is aangegeven zet het kabinet zich in op een verdere daling van NOx-emissies van de sectoren mobiliteit en industrie.¹⁰ In deze brief is een landelijke indicatieve reductieopgave voor mobiliteit, waaronder luchtvaart, van 25% tussen 2019 en 2030 opgenomen. Voor wat betreft luchtvaart is daarbij gewezen op maatregelen zoals het stimuleren van elektrisch taxiën.

Schiphol heeft ook verschillende (stikstofemissie)verminderende maatregelen getroffen. Het betreft een mobiliteitsplan om de verkeersbewegingen van en naar de luchthaven te beperken, het reduceren van emissie door op één motor te taxiën en door verdere elektrificatie van de grondoperatie. Hiervoor zijn voorschriften opgenomen in de vergunning.

Voor zover de Kamer wenst te vernemen waarom in de natuurvergunning voor Schiphol voor de referentiesituatie voor het vijfbanenstelsel het LVB 2008 is gehanteerd wordt de Kamer verwezen naar de vergunning. In de vergunning is gemotiveerd waarom het LVB 2008 heeft te gelden als het meeste beperkende besluit voor Natura 2000-gebieden aangewezen na 2003.

U verwijst in de beantwoording op de laatste vraag naar het 'saldo' effect waaruit zou blijken dat het overgrote deel van de bewoners er met de nieuwe regeling op vooruit zou gaan, zo constateren de leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD. Zoals deze leden in eerdere vragen al hebben aangegeven, ontslaat dat het kabinet niet van een zorgvuldig juridisch handelen naar mensen die er met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) enorm op achteruit zijn gegaan. Zij vragen of u kunt reflecteren op het feit dat deze groep mensen niet alleen al meer dan acht jaar een enorme toename van geluidsoverlast hebben ervaren, vaak gepaard gaande met gezondheidsgevolgen en schade aan de ontwikkeling van de woningwaarde, maar dat ook nog eens op basis van een bijzonder slechte rechtsbeschermingspositie. De leden van deze fracties vragen of u voorts kunt aangeven hoe u hiernaar kijkt en hoe een dergelijke situatie rond Schiphol beëindigd kan worden.

De doelstelling van het kabinet met het beëindigen van het anticiperend handhaven is altijd geweest om hiermee de rechtspositie van de omwonenden te herstellen. Deze doelstelling geldt onverkort. Wat betreft de rechtsbescherming moet opgemerkt worden dat iedere minister primair zelf verantwoordelijk is voor eigen wetgeving en de rechtsbescherming waarmee bevoegdheidsuitoefening door bestuursorganen op basis van deze wetgeving is omgeven. Het ministerie van Justitie en Veiligheid heeft een stelselverantwoordelijkheid voor de rechtsbescherming in het rechtsbestel, het goed kunnen functioneren van de rechtspraak, het waarborgen van een goede toegang tot het recht en het toetsen van de wetgevingskwaliteit. In het algemeen is het belangrijk dat het anticiperend handhaven zo snel als mogelijk wordt beëindigd. Ook nu het kabinet eind november heeft moeten besluiten tot het opschorten van 'spoor 1' van het hoofdlijnenbesluit Schiphol als gevolg waarvan het beëindigen van het anticiperend handhaven niet per 31 maart 2024 kan worden doorgevoerd. Gelet op lopende procedures kan er niet gereflecteerd

¹⁰ Kamerstukken II 2022/23, 34682, nr. 114.

worden op de aanneming van de leden dat er – ondanks het ‘saldo effect’ - burgers zijn die er met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) op achteruit zijn gegaan.

Tot slot wordt de Kamer gewezen op het feit dat van 17 juli 2023 tot en met 11 september 2023 een wijziging van (bijlage 2 bij) de Algemene wet bestuursrecht (ook: Awb) in internetconsultatie is geweest waarmee de uitsluiting van beroep bij de bestuursrechter voor besluiten van de minister van Infrastructuur en Waterstaat c.q. de minister van Defensie met betrekking tot een viertal luchthavens wordt opgeheven. Het doel van deze wetswijziging is om direct beroep bij de bestuursrechter open te stellen tegen niet alleen het luchthavenindeling- en luchthavenverkeerbesluit van de luchthaven Schiphol, maar ook ten aanzien van de luchthavenbesluiten van de luchthavens Lelystad Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport. Op dit moment is dat niet mogelijk. Met het wetsvoorstel worden de besluiten met betrekking tot deze luchthavens verwijderd uit de zogeheten negatieve lijst bij de Algemene wet bestuursrecht (bijlage 2 van de Awb). Hierdoor krijgen belanghebbenden de mogelijkheid om bij de bestuursrechter tegen deze besluiten in beroep te gaan. De mogelijkheid om in beroep te komen bij de bestuursrechter geldt nu al voor de andere luchthavens onder bevoegd gezag van het Rijk. Hiermee wordt de rechtsbescherming voor al deze luchthavens gelijkgetrokken.

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en de PvdD constateren dat het kabinet eind november heeft laten weten dat de voorgenomen afbouw van het aantal vluchten van Schiphol niet kan doorgaan vanwege afspraken met Europese Unie en de Verenigde Staten. Zij vragen of u kunt reflecteren op de gevolgen hiervan voor de rechtszekerheid en rechtsbescherming van omwonenden en PAS-melders. Zij vragen ook of u hierbij expliciet kunt ingaan op het feit dat Schiphol hiermee opnieuw de mogelijkheid heeft om buiten de vigerende vergunning hinder en schade te veroorzaken. Kunt u aangeven hoe het kabinet ook in 2024 de rechtsbescherming van omwonenden gaat respecteren en handhaven?

Zie de beantwoording op de vorige vraag.

De leden van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 5 januari 2024.

Gezien de benodigde interdepartementale afstemming en het detailniveau van de vragen, was het niet mogelijk om de beantwoording voor 5 januari aan de Kamer te verzenden. Dit is ook aangegeven in de brief van 18 december aan de Kamer.¹¹

¹¹ Kamerstukken I 2023/24, 172778.08U