

Ministerie van Landbouw, Visserij,
Voedselzekerheid en Natuur

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Kazernestraat 52
2514 CV DEN HAAG

**Directoraat-generaal Natuur
en Visserij**

Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/lvvn

Datum 18 februari 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen over Wijziging van het
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Ons kenmerk

DGNV-NV / 103873009

Uw kenmerk

179309

Geachte Voorzitter,

Naar aanleiding van mijn antwoorden van 2 december 2025 over het Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol – welke vragen feitelijk betrekking hebben op de vernietiging van de natuurvergunning voor Schiphol – hebben de leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de fractie Visseren-Hamakers van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening een aantal vervolgvragen gesteld (ingezonden 20 januari 2026, kenmerk 179309).

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen. In bijgevoegde brief is de beantwoording cursief aangegeven.

Jean Rummenie
Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

Inleiding

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van de brief van 2 december 2025 waarbij eerder gestelde vragen beantwoord zijn over het Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol in verband met de invoering van een maximumaantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en wijziging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de fractie-Visseren-Hamakers wensen de regering naar aanleiding hiervan gezamenlijk nog een aantal vervolgvragen voor te leggen.

Genoemde leden lezen in de beantwoording van de eerder gestelde vragen 8 en 9 dat het verklaarbaar zou zijn dat niet aan de regels van extern salderen wordt voldaan, waarbij wordt toegegeven dat het eigenlijk over iets anders ging, namelijk de toets op het additionaliteitsvereiste op het intern salderen. Gesteld wordt dat "de overwegingen voor wat betreft de inhoud van deze toets van overeenkomstige toepassing worden geacht op het extern salderen." Hierover hebben genoemde leden de volgende vragen te stellen.

1. Op basis waarvan wordt de conclusie getrokken dat het hier een overeenkomstige toepassing betreft?

Antwoord op vraag 1

Zoals ik in mijn eerdere antwoord van 2 december jl. op vraag 8 heb aangegeven, geldt de aanscherping in de 18 december 2024-uitspraken van de inhoud van de additionaliteitstoets niet alleen voor het intern salderen, maar ook voor het extern salderen.

2. Volgens wie zijn deze vereisten ook van toepassing op extern salderen? Heeft de rechtbank dat aangegeven of is dit een aanname van uw ministerie?

Antwoord op vraag 2

Zoals ik in mijn eerdere antwoord van 2 december jl. op vraag 8 heb aangegeven, blijkt dat uit de 18 december 2024-uitspraken alsmede uit het persbericht van de Raad van State bij die uitspraken.

3. Wat is de reden dat in de beantwoording in eerste instantie een beroep werd gedaan op de vermeende verklaarbaarheid op extern salderen? Betreft het hier een fout of is er een inhoudelijk gemotiveerde reden?

Antwoord op vraag 3

Ik verwijs naar mijn antwoorden van 2 december jl. op uw eerdere vraag 8 en 9. In die antwoorden heb ik het volgende aangegeven. De formulering 'verklaarbaar' uit de Kamerbrief van 4 juni komt uit een citaat uit het persbericht van de rechtbank en had betrekking op het intern salderen. In het persbericht wordt daarbij verwezen naar de uitspraken van 18 december 2024. Zoals eerder aangegeven, kan de formulering in het persbericht van de rechtbank, voorzover die ziet op de inhoud van de additionaliteitstoets ("De minister had moeten motiveren dat al voldoende maatregelen zijn getroffen om te verzekeren dat kwetsbare natuurgebieden behouden blijven of om te voorkomen dat ze verder verslechteren"), van overeenkomstige toepassing worden geacht op het extern salderen. Immers, in de 18 december-uitspraken zijn de inhoudelijke eisen aan de additionaliteitstoets voor zowel het intern als het extern salderen aangescherpt.

4.

Is het wellicht mogelijk dat deze voorbarige conclusie werd getrokken om het gedogen van de ontbrekende natuurvergunning te kunnen legitimeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 4

Daarvan is geen sprake. Ik verwijs naar mijn eerdere antwoorden van 2 december jl. op vraag 8 en 9. Dat deze conclusie is getrokken om het gedogen van de ontbrekende natuurvergunning te kunnen legitimeren, deel ik niet. Dat iets verklaarbaar is, is geen rechtvaardiging om te gedogen. Voor de inhoudelijke overwegingen om (wel) te gedogen verwijs ik naar mijn gedoogbeschikking van 19 december 2025.

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de fractie- Visseren-Hamakers lezen in de beantwoording van de eerdere vraag 2 dat wordt gesteld dat "Schiphol alle effecten bij 500.000 vliegbewegingen heeft gemitigeerd."

5. Vanwaar deze stelling? Immers, de wijze waarop extern is gemitigeerd bleek niet rechtmatig te zijn.

Antwoord op vraag 5

De omstandigheid dat de rechtbank de natuurvergunning heeft vernietigd, omdat niet aan het additionaliteitsvereiste is voldaan, laat onverlet dat Schiphol de nodige mitigerende maatregelen heeft getroffen waardoor van een toename van stikstofdepositie geen sprake meer is. De depositie in de referentiesituatie blijft gelijk (intern salderen) en toename van depositie ten opzichte van de referentiesituatie wordt voorkomen door extern salderen.

Genoemde leden lezen in de beantwoording van de eerdere vraag 3 dat wordt gesteld dat er nog geen gedoogbesluit is genomen en dat de daarvoor benodigde stappen nog niet zijn doorlopen. De rechtbank heeft bepaald dat de natuurvergunning van Schiphol niet voldoet.

6. Wat is de benaming van de huidige juridische status sinds de Rechtbank Den Haag met haar uitspraak van 4 juni 2025 in de beroepen van Coöperatie Mobilisation for the Environment (MOB) en anderen tegen de natuurvergunning voor de exploitatie van Luchthaven Schiphol de natuurvergunning heeft vernietigd?

Antwoord op vraag 6

Er is sprake van een overtreding, die met de gedoogbeschikking van 19 december 2025 wordt gedoogd.

7. Wat is de juridische grondslag voor deze bijzondere status?

Antwoord op vraag 7

Ook bij het uitoefenen van wettelijke handhavingsbevoegdheden moet ik een belangenafweging maken. Een dergelijke afweging heb ik in het geval van Schiphol gemaakt. Ik verwijs daarvoor naar de gedoogbeschikking. Daarin kom ik tot de conclusie dat de belangen van Schiphol dermate groot zijn in verhouding tot het belang dat gediend is met handhaving van het vergunningvereiste, dat ik van handhaving dien af te zien. Daarbij speelt een rol dat Schiphol alle effecten heeft gemitigeerd, waardoor van een toename van stikstofdepositie geen sprake meer is.¹

8. Hoe lang mag deze bijzondere status duren? Als daar geen bepalingen over zijn: wat is een redelijk geachte termijn?

Antwoord op vraag 8

De gedoogbeschikking geldt voor een periode van twee jaar ingaande 19 december 2025.

9. Wat is de definitie van “gedogen”? Is het juist dat als gedurende zes maanden niet wordt gehandhaafd – terwijl in strijd met de wet wordt gehandeld – sprake is van gedogen? Is feitelijk ook sprake van gedogen wanneer voor deze situatie een andere benaming wordt gevonden of wanneer geen expliciet besluit tot gedogen wordt genomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 9

Voor de definitie van gedogen, verwijs ik naar paragraaf 4.1 van de nota "Grenzen aan gedogen". Voor het overige is deze vraag niet meer relevant. Ik heb immers op 19 december jl. een gedoogbeschikking genomen.²

10. Deelt de regering de conclusie in de eerder verschenen nota ‘handelingsperspectieven Natuurvergunning Schiphol’ die als volgt luidde “Slotsom: Gelet op bovenstaande is er zeer weinig ruimte voor gedogen, mede gezien vanuit Europees rechtelijk perspectief. Dit vanwege het dwingende karakter van de habitatrichtlijn en de zeer geringe mogelijkheden voor gedogen in het algemeen”? Zo ja, waarom wordt er nu dan toch gedoogd, c.q. niet gehandhaafd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 10

Zoals in de desbetreffende stukken -waaraan u refereert- valt te lezen, ging het daarbij om het gedogen van de vijfde baan vooruitlopend op een positief effect van een maatregelenpakket. Uiteindelijk is er niet gekozen voor een dergelijke gedoogconstructie, maar voor een natuurvergunning waarbij de nodige mitigerende maatregelen zijn getroffen. Door het nemen van die maatregelen kan aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Dit heb ik afgewogen tegen de grote economische - en sociale belangen en de (internationale) verplichtingen van de luchthaven. Ik verwijs naar mijn motivering van de gedoogbeschikking.

¹ Zie ook ABRS 28 februari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:852; Aan het natuurbelang kan in die afweging tegemoet worden gekomen door het treffen van maatregelen.

² Zie [puc.overheid.nl: Gedoogbeschikking Schiphol](https://puc.overheid.nl/Gedoogbeschikking_Schiphol)

11. Kan inhoudelijk worden ingegaan op de vraag wat de wijziging in deze periode in detail inhoudt (wijziging standpunt over het additionaliteitsvereiste bij extern salderen tussen 10 juni 2022 en 1 juli 2022)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 11

Zoals ik in mijn eerdere antwoord van 2 december op vraag 10 heb aangegeven is in de nota additionaliteit van medio juni 2022 het (nieuwe) standpunt ingenomen dat bij extern salderen niet (meer) aan additionaliteit hoeft te worden getoetst.

12. Kan inzage worden gegeven in de juridische onderbouwing van de wijziging? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 12

Ik verwijs naar mijn eerdere antwoord van 9 september op vraag 5. Zoals in dat antwoord aangegeven, vond mijn ministerie dat van private partijen niet verwacht kan worden dat zij maatregelen ten behoeve van natuurherstel nemen; het treffen van dergelijke maatregelen is een verantwoordelijkheid van de overheid. Dit was gebaseerd op de uitspraak over het PAS van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de fractie-Visseren-Hamakers constateren dat in de openbaarheid en in de onderlinge communicatie naar provincies en ministeries de Royal Schiphol Group stelt dat zij de stikstofruimte die ze zelf niet nodig heeft voor Lelystad Airport (LA) aan andere belanghebbenden wil geven ten behoeve van bijvoorbeeld PAS-melders en natuurherstel. Naar aanleiding hiervan hebben genoemde leden een tweetal vragen.

13. Gaat het hier om alle ruimte boven de 10.000 vluchten die men op LA wil uitvoeren? Zo nee, welk aantal vluchten is hier dan gehanteerd en waarom is er een ander vluchtaantal gehanteerd?

Antwoord op vraag 13

Ja. In de vergunningaanvraag en de daarbij behorende passende beoordeling voor Lelystad Airport is uitgegaan van het 10K-scenario.

14. Kan voorts worden aangegeven of en op welke manier deze afspraak formeel is vastgelegd en kan inzage worden gegeven in deze overeenkomsten voordat u als bevoegd gezag onomkeerbare stappen zet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 14

In de passende beoordeling is opgenomen dat stikstofruimte die nadat de natuurvergunning onherroepelijk is geworden en na aanvang van het project overblijft (en dus niet nodig is als mitigerende maatregel), ter beschikking zal worden gesteld aan de provincies Gelderland en Flevoland, bijvoorbeeld ten behoeve van het legaliseren van PAS-melders. De verdere uitwerking en verdeling van deze restruimte vindt te zijner tijd plaats in overleg met de betrokken provincies via de betreffende stikstofbanken.

**Directoraat-generaal Natuur
en Visserij**

Cluster Natuurvergunningen

Auteur

[Redacted signature block]

TER BESLISSING

Datum

3 februari 2026

Kenmerk

DGNV-NV / 103974952

Aan de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

nota
TER BESLISSING

Beantwoording Kamervragen EK over wijziging van
het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Kopie aan

Bijlage(n)

Parafenroute

[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

Aanleiding

Op 20 januari jl. hebben de leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de fractie Visseren-Hamakers van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (Eerste Kamer) een aantal vervolgvragen gesteld over de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (kenmerk 179309). Hoewel het onderwerp van de vragen anders doet vermoeden, gaan de vragen feitelijk over de vernietigde natuurvergunning voor Schiphol, over Lelystad Airport en over gedogen in relatie tot (het ontbreken van) een natuurvergunning.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met verzending van de beantwoording aan de Eerste Kamer.

Kernpunten

De vragen gaan onder meer over:

- de Kamerbrief van 4 juni 2025 waarin de Staatssecretaris ten onrechte zou hebben aangegeven dat de rechtbank het niet voldoen aan het additionaliteitsvereiste ook verklaarbaar zou hebben geacht voor wat betreft het extern salderen;
- het gedogen van Schiphol in relatie tot de getroffen mitigerende maatregelen vanuit het Europeesrechtelijk perspectief, en
- de inzet van stikstofruimte die de Royal Schiphol Group niet nodig heeft voor Lelystad Airport, voor PAS-melders en natuurherstel.

In de antwoorden wordt aangegeven dat:

- in de 18 december-uitspraken de inhoudelijke eisen aan de additionaliteitstoets voor zowel het intern als het extern salderen zijn aangescherpt;
- er inmiddels op 19 december 2025 een gedoogbeschikking is genomen;
- de omstandigheid dat de rechtbank de natuurvergunning heeft vernietigd, omdat niet aan het additionaliteitsvereiste is voldaan, laat onverlet dat Schiphol de nodige mitigerende maatregelen heeft getroffen waardoor van een toename van stikstofdepositie geen sprake meer is, en
- in de passende beoordeling voor Lelystad Airport is opgenomen dat stikstofruimte die nadat de natuurvergunning onherroepelijk is geworden, ter beschikking zal worden gesteld aan de provincies Gelderland en Flevoland.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing