



# Eerste Kamer der Staten-Generaal

Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur  
De heer ir. J.F. Rummenie  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

Kazernestraat 52  
2514 CV Den Haag  
postbus 20017  
2500 EA Den Haag

telefoon 070 312 92 00  
fax 070 312 93 90

e-mail [postbus@eerstekamer.nl](mailto:postbus@eerstekamer.nl)  
internet [www.eerstekamer.nl](http://www.eerstekamer.nl)

datum 20 januari 2026  
betreft Wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol  
ons kenmerk 179309

Geachte heer Rummenie,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van de brief van 2 december 2025<sup>1</sup> waarbij u eerder gestelde vragen beantwoordt 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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> Gesteld wordt dat “de overwegingen voor wat betreft de inhoud van deze toets van overeenkomstige toepassing worden geacht op het extern salderen.”<sup>4</sup> Hierover hebben genoemde leden de volgende vragen te stellen.

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

---

<sup>1</sup> Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BU.

<sup>2</sup> Stb. 2025, 119.

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BU, p. 10.

<sup>4</sup> Idem.



datum 20 januari 2026

ons kenmerk 179309

blad 2

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.*"<sup>5</sup>

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

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.<sup>6</sup>

6. Wat is de benaming van de huidige juridische status sinds de Rechtbank Den Haag met haar uitspraak van 4 juni 2025<sup>7</sup> 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?
7. Wat is de juridische grondslag voor deze bijzondere status?
8. Hoe lang mag deze bijzondere status duren? Als daar geen bepalingen over zijn: wat is een redelijk geachte termijn?
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?
10. Deelt de regering de conclusie in de eerder verschenen nota 'handelingsperspectieven Natuurvergunning Schiphol'<sup>8</sup> 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?

Genoemde leden wijzen erop dat zij de regering al tweemaal eerder de volgende vragen hebben gesteld. Waarom is het standpunt over het additionaliteitsvereiste bij extern salderen veranderd tussen 10 juni 2022 en 1 juli 2022? Wat houdt deze wijziging in detail in en op welke wijze werd deze verandering juridisch onderbouwd?<sup>9</sup> In de beantwoording van deze vragen wordt een toelichting

---

<sup>5</sup> Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BU, p. 7-8.

<sup>6</sup> Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BU, p. 8.

<sup>7</sup> Rb. Den Haag, 4 juni 2025, ECLI:NL:RBDHA:2025:9782.

<sup>8</sup> Documenten bij besluit op Woo-verzoek over correspondentie natuurvergunning tussen Rijksoverheid en Royal Schiphol Group NV (26 09-2023), p. 233;  
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/09/26/documenten-bij-besluit-op-woo-verzoek-over-correspondentie-natuurvergunning-tussen-rijksoverheid-en-royal-schiphol-group-nv>.

<sup>9</sup> Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BU, p. 3 en Kamerstukken I 2024/25, 31 936, BS, p. 8.



datum 20 januari 2026

ons kenmerk 179309

blad 3

gegeven op het doorlopen proces binnen uw ministerie.<sup>10</sup> De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de fractie-Visseren-Hamakers hebben hierover de volgende vragen.

11. Kan inhoudelijk worden ingegaan op de vraag wat de wijziging in deze periode in detail inhoudt? Zo nee, waarom niet?
12. Kan inzage worden gegeven in de juridische onderbouwing van de wijziging? Zo nee, waarom niet?

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.<sup>11</sup> 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?
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?

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar uw reactie en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

Hoogachtend,

R. Lieveense

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

---

<sup>10</sup> Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BU, p. 11.

<sup>11</sup> Zie hiervoor: <https://www.lelystadairport.nl/lelystad-airport-wil-stikstofrechten-aanbieden-aan-boeren-wij-willen-ze-niet-beroven/>.