



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer B. Madlener
Postbus 20901
2500 EX 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
internet www.eerstekamer.nl

datum 16 september 2024

betreft Vragen n.a.v. de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau'

ons kenmerk 175556U

Geachte heer Madlener,

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van uw ambtsvoorganger van 27 juni 2024¹ waarbij de Kamer de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is aangeboden, die is opgesteld in het kader van de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De leden van de fracties van **GroenLinks-PvdA**, de **PvdD** en de **SP** wensen de regering naar aanleiding hiervan gezamenlijk enkele vragen voor te leggen.

1. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de SP constateren dat het voorgenomen milieueffectrapport (MER) twee opties onderzoekt, te weten 500.000 handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nacht, en 460.000 handelsverkeer, waarvan 27.000 in de nacht. Deze leden vragen de regering naar de reden waarom daarbij het in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022² geopperde alternatief van 440.000 handelsverkeer niet wordt meegenomen. Is het mogelijk om dit alternatief toe te voegen? Zo nee, waarom niet? Is het daarnaast ook mogelijk om het alternatief van 420.000 vluchten mee te nemen in de referentiesituatie? Dit was immers de laatste legitieme situatie, aldus genoemde leden. Zo nee, waarom niet?
2. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de SP vragen de regering of het in beginsel mogelijk is om als het Luchthavenverkeerbesluit in maart 2025 wordt gepubliceerd, dit dan ook in werking te laten treden. Dit is volgens genoemde leden vergelijkbaar met de inwerkingtreding van een verleende vergunning indien de inzage- en beroepsprocedures nog niet zijn afgerond. Is het daarnaast mogelijk om de capaciteitsdeclaratie al aan te passen aan de nieuwe aantallen? Indien de hiervoor gestelde vragen met een "ja" zijn te beantwoorden, deelt de regering de mening van genoemde leden dat het dan niet meer nodig is om de 500.000 en 32.000 variant mee te nemen in het MER? Waarom wordt deze niet-legale gedoogvariant überhaupt gezien als een referentiesituatie?
3. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de SP merken op dat de blootstelling-responsrelaties zijn gebaseerd op een rapport uit 2002, terwijl de rechter in de zaak tussen

¹ Kamerstukken I 2023/24, 31 936, BA.

² Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 432.



datum 16 september 2024

ons kenmerk 175556U

blad 2

- de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) en de Staat³ heeft bepaald dat deze achterhaald zijn. Gelet hierop vragen genoemde leden de regering of er betrouwbaardere meetwijzen voor de vertaling van geluidseffecten naar gezondheid mogelijk zijn. Zo ja, zijn deze op tijd beschikbaar om mee te nemen in het MER?
4. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de SP vragen de regering op welke wijze de handhavingspunten buiten het contourengebied worden vastgelegd conform de RBV-uitspraak. En op welke wijze een 'gelijkwaardig beschermingsniveau' wordt vastgesteld voor de nieuwe punten buiten het contourengebied. Betekent een gelijkwaardig beschermingsniveau dat er geen achteruitgang plaatsvindt voor de omwonenden?
 5. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de SP vragen de regering of zij de mening van deze leden deelt dat er enkel gerekend mag worden met stillere vliegtuigen als er garanties zijn dat deze daadwerkelijk operationeel worden, dat deze aantoonbaar stiller zijn per vliegtuig (en niet per passagier) en dat niet gerekend wordt met jaarlijkse standaard verbeterpercentages die zijn gebaseerd op aannames. Zo nee, waarom niet?
 6. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de SP vragen de regering hoe het voorziene formele participatiemoment eruit ziet voor het ontwerp-LVB en het MER. Er komt geen zienswijzeprocedure op de NRD vanwege het krappe tijdpad om opvolging te geven aan het RBV-vonnis en ter bespoediging van vaststelling van een gewijzigd LVB. Is de regering het met genoemde leden eens dat de eerdere zienswijzeprocedure voor de *balanced approach*-procedure onvoldoende informatie bevat voor een goed beeld over de zienswijzen ten aanzien van de NRD? Immers, over de inhoud van de NRD – inclusief de keuzes voor de referentiesituatie – was toen nog niets bekend en de reikwijdte van het MER en de NRD is veel breder dan enkel de geluidseffecten.
 7. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, de PvdD en de SP vragen de regering of zij bereid is om het finale plan, inclusief wijzigingen en eventuele aanvullingen, nogmaals ter advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage voor te leggen en dit finale toetsingsadvies te delen met de Tweede en Eerste Kamer bij de start van het wetgevingstraject. Zo nee, waarom niet?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zij verzoeken u deze **uiterlijk binnen vier weken** na dagtekening van deze brief te mogen ontvangen.

Hoogachtend,

E. Kemperman

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

³ Rechtbank Den Haag 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.