

---

Vergaderjaar 2024-2025

---

**31 936** Luchtvaartbeleid

**BM** **VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG**  
Vastgesteld 11 maart 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 28 januari 2025.
- De antwoordbrief van 7 maart 2025.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,  
Dragstra

---

<sup>1</sup> Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

## **BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING**

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 28 januari 2025

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 25 november 2024<sup>2</sup> waarbij u de eerder gestelde vragen beantwoordt over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)<sup>3</sup>, die is opgesteld in het kader van de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Tevens hebben deze leden kennisgenomen van de reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau<sup>4</sup> en van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.<sup>5</sup> De leden van de fractie van **GroenLinks-PvdA** wensen de regering naar aanleiding van deze stukken enkele vervolgvragen voor te leggen.

1. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA lezen in de reactienota dat de regering input heeft ontvangen van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MS) en SchipholWatch.<sup>6</sup> Deze leden vragen de regering in hoeverre er vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook proactief input is opgehaald bij belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld milieu- en natuurorganisaties en burgers. Immers, onderdeel van de uitspraak van de rechter in de zaak tussen de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) en de Staat<sup>7</sup> is dat burgers een serieuze rol dienen te spelen in de belangenafweging.
2. Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA inhoudende dat een niet-legitieme situatie geen goede basis is voor een referentiesituatie? En deelt de regering de mening van deze leden dat als iets 'kan' ("geen-juridisch beletsel") er nog geen reden is om hiertoe over te gaan? Zo ja, waarom wordt het jarenlange anticiperend handhaven dan toch als tweede referentiesituatie opgenomen? Is de regering met deze leden van mening dat dit leidt tot onnodige verwarring?
3. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA begrijpen dat een actualisatie van de referentiesituatie nodig is omdat men volgens het RVB-vonnis moet voldoen aan het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM).<sup>8</sup> Op basis van welke gronden wordt hier gesproken over een actualisatie? Kan de regering inzichtelijk maken wat precies verstaan wordt onder deze actualisatie?
4. Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA dat de actualisatie moet worden meegenomen in de nieuw te bereiken situatie in plaats van aanpassing van de referentiesituatie? Zo nee, waarom niet?

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

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2024/25, 31 936, BH.

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2023/24, 31 936, BA.

<sup>4</sup> Bijlage bij Kamerstukken I 2024/25, 31 936, BG.

<sup>5</sup> Kamerstukken I 2024/25, 31 936, BC.

<sup>6</sup> Kamerstukken I 2024/25, 31 936, BG, p. 1.

<sup>7</sup> Rechtbank Den Haag 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

<sup>8</sup> Kamerstukken I 2024/25, 31 936, BG, bijlage, p. 5.

Drs. E. Kemperman MBA

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

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 maart 2025

Op 27 juni 2024 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) inzake de milieueffectrapportage voor de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aan de Eerste Kamer aangeboden. De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, PvdD en SP hebben op 16 september 2024 gezamenlijk enkele vragen hierover gesteld aan de regering. De antwoorden op deze vragen heb ik u op 25 november 2024 doen toekomen.

Naar aanleiding van die beantwoording, en na kennis te hebben genomen van de reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau en van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage hebben de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA op 28 januari 2025 vier nadere vragen gesteld. Hierbij doe ik u de antwoorden op deze nadere vragen toekomen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Barry Madlener

## **Beantwoording nadere vragen van de fractie GroenLinks-PvdA van de Eerste Kamer n.a.v. de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau'**

1. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA lezen in de reactienota dat de regering input heeft ontvangen van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en SchipholWatch. Deze leden vragen de regering in hoeverre er vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook proactief input is opgehaald bij belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld milieu- en natuur- organisaties en burgers. Immers, onderdeel van de uitspraak van de rechter in de zaak tussen de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) en de Staat is dat burgers een serieuze rol dienen te spelen in de belangenafweging.

### Beantwoording vraag 1:

De notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is de eerste stap in de voorbereiding van het milieueffectrapport (MER). Voor de NRD is geen formele zienswijzenprocedure doorlopen. Dit is wettelijk ook niet verplicht. Wel heeft een informele consultatieronde plaatsgevonden bij de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), sectorpartijen, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). IenW heeft bij deze partijen in informatiesessies toelichting gegeven op de NRD en reacties opgehaald. Deze reacties worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het MER.

Het formele participatieproces rondom het LVB en het MER start wanneer het ontwerp-LVB en onderliggend MER en aanpalende onderzoeken aan het parlement worden aangeboden voor de voorhangprocedure. Tegelijkertijd wordt dan de zienswijzenprocedure gestart. Eenieder krijgt dan de kans om formeel te reageren op het ontwerp-LVB en het MER. Hierop volgt ook een reactie van het ministerie. Tijdens de zienswijzenprocedure worden door het ministerie informatiesessies georganiseerd.

2. Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA inhoudende dat een niet-legitieme situatie geen goede basis is voor een referentiesituatie? En deelt de regering de mening van deze leden dat als iets 'kan' ("geen juridisch beletsel") er nog geen reden is om hiertoe over te gaan? Zo ja, waarom wordt het jarenlange anticiperend handhaven dan toch als tweede referentiesituatie opgenomen? Is de regering met deze leden van mening dat dit leidt tot onnodige verwarring?

### Beantwoording vraag 2:

In het MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit afgezet tegen de zogeheten referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die optreedt als de regelgeving niet zou worden aangepast. Bezien vanuit het oogpunt van milieuregelgeving moet daarom de juridische referentiesituatie van het huidig geldende LVB (dat wil zeggen de grenswaarden uit het LVB 2008, zoals in 2010 aangepast, in combinatie met de huidige veiligheids- en hinderbeperkende voorschriften) in kaart worden gebracht.

De lange periode van anticiperend handhaven heeft er echter voor gezorgd dat niet zonder meer teruggevallen kan worden op het huidig geldende LVB. Dat heeft de Hoge Raad in haar uitspraak benadrukt. De initiatiefnemer ziet zich daardoor genooddaakt om de milieueffecten van het voorgenomen besluit ook af te zetten tegen de huidige praktijksituatie. Een benadering met twee referentiesituaties doet recht aan de juridische complexiteit die is ontstaan.

In het MER zal er extra aandacht zijn voor een heldere beschrijving van beide situaties om te zorgen dat het rapport goed leesbaar en toegankelijk is.

3. De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA begrijpen dat een actualisatie van de referentiesituatie nodig is omdat men volgens het RVB-vonnis moet voldoen aan het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). Op basis van welke gronden wordt hier gesproken over een actualisatie? Kan de regering inzichtelijk maken wat precies verstaan wordt onder deze actualisatie?

Beantwoording vraag 3:

Volgens de RBV-uitspraak moet de geldende wet- en regelgeving gehandhaafd worden en een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven worden geroepen die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Om de rechtspositie van omwonenden te herstellen werkt het kabinet daarom aan een algehele wijziging van het LVB. In dit LVB worden ook extra handhavingspunten voor geluid toegevoegd in een ruimere omgeving rond de luchthaven. Een van de stappen die voor de algehele wijziging van het LVB wordt doorlopen, is het opstellen van het MER. In het MER worden de milieueffecten van het project (de zogenaamde 'voorgenomen activiteit') met actuele informatie en rekenmethodieken in kaart gebracht. Volgens de mer-systematiek worden deze effecten vervolgens vergeleken met de milieueffecten van de situatie als het LVB niet wordt aangepast (de zogenaamde 'referentiesituatie').

De suggestie dat sprake is van een actualisatie van de referentiesituatie berust op een misverstand. Juist in de beschrijving van de (milieueffecten van de) voorgenomen activiteit worden de effecten van de actualisatie van het LVB inzichtelijk. Anders gezegd: de referentiesituatie toont de milieueffecten die ontstaan als het LVB niet wordt geactualiseerd. De voorgenomen activiteit toont de milieueffecten bij de situatie die zal ontstaan als dit wel gebeurt volgens het voorgenomen besluit.

4. Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA dat de actualisatie moet worden meegenomen in de nieuw te bereiken situatie in plaats van aanpassing van de referentiesituatie? Zo nee, waarom niet?

Beantwoording vraag 4:

Zie beantwoording vraag 3.