

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

AI

## VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 september 2022

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving<sup>1</sup> hadden kennisgenomen van de brief van de toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 16 februari 2021<sup>2</sup> waarbij de Kamer het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol werd aangeboden. Daarnaast hadden deze leden kennisgenomen van de brief van 23 februari 2022<sup>3</sup> waarin de huidige Minister aangeeft dat Schiphol nog enkele maanden bezig is met de aanvulling op de passende beoordeling die nodig is om te komen tot een wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit. Voorts hadden deze leden kennisgenomen van de brief van 24 juni 2022 aan de Tweede Kamer<sup>4</sup> waarin de Minister, mede namens de Minister voor Natuur en Stikstof, door de leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat gestelde vragen beantwoordde. De leden van de fractie van de **PvdD** wensten de regering naar aanleiding hiervan een aantal vragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 12 juli 2022 een brief gestuurd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister heeft op 23 augustus 2022 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Dragstra

<sup>1</sup> Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Fiers (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (voorzitter), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA) (ondervoorzitter).

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2021/22, 31 936, Y.

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2021/22, 31 936, AF.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29 655, nr. 431.

## BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 12 juli 2022

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van uw ambtsvoorganger van 16 februari 2021<sup>5</sup> waarbij de Kamer het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol werd aangeboden. Daarnaast hebben de leden van voornoemde commissie met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 23 februari 2022<sup>6</sup>, die u tevens aan de Tweede Kamer zond, waarin u aangeeft dat Schiphol nog enkele maanden bezig is met de aanvulling op de passende beoordeling die nodig is om te komen tot een wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit. Voorts hebben de leden van voornoemde commissie met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 24 juni 2022<sup>7</sup> waarin u, mede namens de Minister voor Natuur en Stikstof, de naar aanleiding van voormelde brief van 23 februari 2022 door de leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer gestelde vragen beantwoordt. De leden van de fractie van de **PvdD** wensen de regering naar aanleiding hiervan de volgende vragen te stellen.

1. De regering heeft in voormelde brief van 23 februari jl. de vraag van de leden van de fractie van de PvdD van de Tweede Kamer naar de exacte en uitgesplitste kosten van het onderzoek van *Royal HaskoningDHV* nog niet beantwoord.<sup>8</sup> Kan de regering die kosten alsnog bekend maken?
2. De regering vraagt in het «Bestedingsplan Projectorganisatie Schiphol»<sup>9</sup> 60 miljoen euro voor het inrichten van een juridisch team dat «het juridische kaartenhuis» van Schiphol overeind moet houden.<sup>10</sup> Waarom besteedt de regering dit geld om beleid te verdedigen voor de rechter terwijl dit beleid niet past in de tijdsgeest? Waarom maakt de regering niet de keuze om dit geld te investeren in duurzame, lange-termijn veranderingen? Waarom kiest de regering ervoor om 60 miljoen euro aan juristen te besteden om de mazen in de wet te vinden en daarmee een niet-houdbaar systeem nog een aantal jaren in stand te houden?
3. Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat het niet uit te leggen is dat Schiphol steun krijgt van de overheid om zoveel mogelijk stikstof te blijven uitstoten, terwijl boeren gevraagd wordt hun stikstofuitstoot drastisch in te perken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom zet de regering dan niet in op forse krimp van het aantal vluchten, zodat Schiphol niet alleen zijn steentje bijdraagt aan het oplossen van de stikstofcrisis, maar ook aan het verminderen van de stank- en geluidsoverlast die omwonenden ervaren?

<sup>5</sup> Kamerstukken I 2021/22, 31 936, Y.

<sup>6</sup> Kamerstukken I 2021/22, 31 936, AF.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29 655, nr. 431.

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 421, p. 15.

<sup>9</sup> Raadpleegbaar via: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2022D28528&did=2022D28528>

<sup>10</sup> Zie hiervoor: <https://schipholwatch.nl/2022/07/04/paniek-bij-iw-60-mln-voor-juridisch-crisisteam-schiphol/>.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **voor het einde van het zomerreces** van de Kamer.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving  
H.J. Meijer

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 augustus 2022

De leden van de fractie van Partij voor de Dieren van uw Kamer hebben op 12 juli 2022 nadere vragen gesteld naar aanleiding van de natuurvergunning en de aanvulling op de passende beoordeling van luchthaven Schiphol. Hierbij beantwoord ik deze vragen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

### Vraag 1

De regering heeft in voormelde brief van 23 februari jl. de vraag van de leden van de fractie van de PvdD van de Tweede Kamer naar de exacte en uitgesplitste kosten van het onderzoek van Royal HaskoningDHV nog niet beantwoord. Kan de regering die kosten alsnog bekend maken?

### Antwoord 1

Het onderzoek van RHDHV is inmiddels afgerond. De opdracht is afgerekend op basis van daadwerkelijk gemaakte kosten. Deze zijn nu bekend. De totaalprijs van de opdracht aan RHDHV bedroeg EUR 57.003,10 inclusief BTW. Het rapport van RHDHV is openbaar en is op 24 juni 2022 aangeboden aan de Tweede Kamer als bijlage van de hoofdlijnenbrief<sup>11</sup>.

### Vraag 2

De regering vraagt in het «Bestedingsplan Projectorganisatie Schiphol» 60 miljoen euro voor het inrichten van een juridisch team dat «het juridische kaartenhuis» van Schiphol overeind moet houden. Waarom besteedt de regering dit geld om beleid te verdedigen voor de rechter terwijl dit beleid niet past in de tijdsgeest? Waarom maakt de regering niet de keuze om dit geld te investeren in duurzame, lange-termijn veranderingen? Waarom kiest de regering ervoor om 60 miljoen euro aan juristen te besteden om de mazen in de wet te vinden en daarmee een niet-houdbaar systeem nog een aantal jaren in stand te houden?

### Antwoord 2

De programmadirectie die momenteel in oprichting is, betreft een brede organisatie, die verschillende uitdagingen rondom Schiphol integraal moet oppakken.

Er is een bedrag van 60 miljoen euro gereserveerd om voor een periode van 5 jaar een programma uit te kunnen voeren. Deze 60 miljoen biedt een (tijdelijke) versterking van de capaciteit en expertise. De programmadirectie gaat aan de slag met de uitwerking van de besluitvorming van 24 juni en de gebiedsagenda van het Novex-gebied Schiphol. De programmadirectie bestaat uit een team van experts op diverse vakgebieden, beleidsmedewerkers en beleidsondersteuners. De juridische advisering vindt plaats vanuit de reguliere juridische functie van het departement. Samenvattend betreft het een tijdelijke impuls die de komende jaren nodig is, specifiek met betrekking tot de unieke opgave in de komende jaren voor geluid, stikstof en kwaliteit van de leefomgeving in het gebied rond Schiphol.

Met het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 om het aantal vliegtuigbewegingen van de luchthaven Schiphol terug te brengen naar 440.000 wordt er juist een stap gezet richting een duurzame langetermijnverandering. Om dat besluit te effectueren is een stevige programmaorganisatie nodig.

### Vraag 3

Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat het niet uit te leggen is dat Schiphol steun krijgt van de overheid om zoveel mogelijk stikstof te blijven uitstoten, terwijl boeren gevraagd wordt hun stikstofuitstoot drastisch in te perken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom zet de regering dan niet in op forse krimp van het aantal vluchten, zodat Schiphol niet alleen zijn steentje bijdraagt aan het oplossen van de stikstofcrisis, maar ook aan het verminderen van de stank- en geluidsoverlast die omwonenden ervaren?

### Antwoord 3

<sup>11</sup> Hoofdlijnenbrief Schiphol. Kamerstuk 29 665, nr. 432

Nee, dat ben ik niet met de leden van de fractie van de PvdD eens. In Nederland is een stikstofprobleem aan de orde dat diverse maatschappelijke sectoren in mindere of meerdere mate raakt. Het kabinet heeft op 24 juni 2022 besloten een reductie te willen realiseren van het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar<sup>12</sup>. Dat is een krimp van 12% ten opzichte van de 500.000 vliegtuigbewegingen die in het ontwerpLuchthavenverkeersluit (LVB) waren opgenomen en die in de praktijk al werden gerealiseerd voordat de COVID-19 pandemie uitbrak. Daarmee draagt Schiphol, naast het beperken van de geluidsoverlast, ook bij aan de reductie van stikstof.

---

<sup>12</sup> Hoofdlijnenbrief Schiphol. Kamerstuk 29665, nr. 432