



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2025/84084

**Uw kenmerk**  
2025Z05218

**Bijlage(n)**  
1

Datum 23 april 2025  
Betreft Beantwoording vragen van het lid Postma (NSC) over het  
artikel 'Onafhankelijk milieuraapport afgezwakt na druk  
door Schiphol'

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen die zijn gesteld door het lid Postma (Nieuw Sociaal Contract) naar aanleiding van het artikel 'Onafhankelijk milieuraapport afgezwakt na druk door Schiphol' van 19 maart 2025.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

### 1. Vraag:

Bent u bekend met het artikel "Onafhankelijk milieuraapport afgezwakt na druk door Schiphol" uit het NRC van 19 maart 2025?<sup>1</sup>

<sup>1</sup> NRC, 19 maart 2025 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2025/03/19/onafhankelijk-milieuraapport-afgezwakt-na-druk-door-schiphol-a4886941>)

**Antwoord:**

Ja.

**2. Vraag:**

Kunt u de stelling uit het bovenstaande artikel, dat onder druk van Schiphol en uw ministerie in het onderzoeksrapport van de commissie voor de milieueffectrapportage (mer) termen zoals 'onjuist' en 'ten onrechte' werden veranderd in 'deels niet consistent' en 'discutabel', bevestigen?

**Antwoord:**

Nee, er is geen sprake van het onder druk zetten van de commissie voor de mer. IenW hecht veel waarde aan de onafhankelijke adviezen en positie van de commissie mer. Conform reguliere werkwijze van de Commissie mer<sup>2</sup> is het conceptadvies van de Commissie mer over het milieueffectrapport (MER) Nieuw Normen- en Handhavingssysteem Schiphol besproken met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Op grond van de Wet open overheid is verzocht om openbaarmaking van het conceptadvies dat door de Commissie mer gedeeld is met het ministerie. Het gesprek met de Commissie mer heeft niet geleid tot een andere strekking van het advies. Wel heeft de Commissie mer op eigen gezag formuleringen in het advies aangepast.

**3. Vraag:**

Indien ja, kunt u aangeven welke specifieke wijzigingen door uw ministerie verlangd en doorgevoerd zijn? En daarbij ook aangeven waarom om deze wijzigingen gevraagd is?

**Antwoord:**

Zie beantwoording vraag 2.

**4. Vraag:**

Kunt u aangeven welke gevolgen de bemoeienis van Schiphol en uw ministerie met de inhoud van het onderzoeksrapport van de Commissie mer naar uw inzicht heeft voor de onafhankelijkheid van het rapport? Kunt u hierbij aangeven of naar uw mening de geloofwaardigheid van de onafhankelijkheid van het rapport in enige mate wordt aangetast?

**Antwoord:**

Het ministerie heeft gereageerd op een concept-rapport. Schiphol heeft dit ook gedaan. Het is heel gebruikelijk om bij conceptadviezen en -rapporten, van de Commissie mer of van andere instanties, te kunnen reageren. Daarmee wordt de gelegenheid gegeven om feitelijke onjuistheden te markeren of zaken die niet duidelijk zijn, te verduidelijken. Het is vervolgens aan de opsteller van het advies, in dit geval de Commissie mer, om te bepalen wat te doen met de opmerkingen. Dat is ook in dit geval gebeurd.

**5. Vraag:**

Klopt het dat het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit van Schiphol moet voldoen aan de gelijkwaardigheidscriteria van de Wet luchtvaart?

<sup>2</sup> <https://www.commissiemer.nl/onze-diensten/werkwijze/wanneer-advies>

**Antwoord:**

Ja.

**6. Vraag:**

Kunt u aangeven welke onderbouwing, afgezien van de in het artikel genoemde milieustudie, u heeft om hard te maken dat het voorgestelde nieuwe Luchthavenverkeerbesluit van Schiphol voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria?

**Antwoord:**

In het MER NNHS uit 2020 is onderzocht of de situatie bij 500.000 vliegtuigbewegingen conform de regels voor preferentieel baangebruik voldoet aan de eis voor gelijkwaardige bescherming. Uit deze analyse blijkt dat aan alle gelijkwaardigheidscriteria voldaan wordt. Met de versnelde LVB-wijziging wordt het maximaal aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal dat op Schiphol is toegestaan vastgesteld. Het anticiperend handhaven blijft in stand tot een algehele wijziging van het LVB is afgerond. Met andere woorden: de verkeersafhandeling blijft hetzelfde, en het maximum aantal vluchten gaat omlaag.

Op basis van de beschikbare informatie concludeert het kabinet daarom dat de situatie met verkeersafhandeling volgens de regels van preferentieel baangebruik en een lager maximaal aantal vliegtuigbewegingen (478.000 op het etmaal, 27.000 in de nacht) voldoet aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Overigens toetst Schiphol aan het begin van ieder gebruiksjaar in de gebruiksprognose of de milieueffecten van het verwachte gebruik van de luchthaven binnen de gelijkwaardigheidscriteria blijven. Uit die analyse blijkt dat bij de situatie met 480.000 vliegtuigbewegingen waarvan 30.000 in de nacht (op basis van het aantal slots met historische rechten) (ruim) wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Datzelfde mag dus verwacht worden voor de situatie die het kabinet wil vastleggen met 478.000 vliegtuigbewegingen waarvan 27.000 in de nacht.

**7. Vraag:**

Bent u van mening dat nadere onderbouwing vereist is om geloofwaardig te kunnen stellen dat het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit van Schiphol voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria van de Wet luchtvaart?

**Antwoord:**

Nee. Zie ook de beantwoording van vraag 6: er is voldoende informatie beschikbaar om de conclusie van het kabinet te ondersteunen.