



Aan

Minister

# nota

Beslisnota opheffen ruimtereservering van de parallelle  
Kaagbaan

## TER BESLISSING

### Datum

2 juni 2023

### Onze referentie

IENW/BSK-2023/106494

### Opgesteld door

Bestuurskern Cluster A

### Beslistermijn

08 juni 2023

### Bijlage(n)

4

## Aanleiding

U bent al eerder op de hoogte gebracht van de stand van zaken rondom de parallelle Kaagbaan (hierna: PK).<sup>1</sup> Bij de vorige nota heeft u ingestemd een besluit over de ruimtelijke reservering samen met stakeholders voor te bereiden, waarbij de insteek was om de reservering te beëindigen. Mede op basis hiervan wordt in deze nota een advies aan u voorgelegd.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- Kennis te nemen van de verschillende standpunten van stakeholders, opgenomen in deze nota.
- In te stemmen met het opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan.
- Bijgaande concept Kamerbrief over uw besluit goed te keuren en deze te versturen op dezelfde dag als uw werkbezoek aan Rijsenhout op 12 juni.
- Bijgevoegde onderzoeken van To70 en NLR als bijlage bij de Kamerbrief mee te sturen.

## Kernpunten

De stakeholders van de parallelle Kaagbaan zijn overwegend positief over het opheffen van de ruimtereservering, al zijn er bedenkingen bij enkele partijen. De gesprekken die de afgelopen maanden met de stakeholders hebben plaatsgevonden, hebben niet geleid tot nieuwe inzichten. De inhoudelijke analyse zoals die in september aan u gepresenteerd is, is dus ongewijzigd. Er zijn geen duidelijke redenen om de reservering aan te houden. Daarbij werpt de reservering een schaduw over de regio, met name in Rijsenhout. Deze schaduw zorgt voor onzekerheid in de regio. Met het opheffen van de ruimtereservering, zal deze onzekerheid verdwijnen. Dit is de belangrijkste reden om de ruimtereservering op te heffen.

## Input stakeholders

In grote lijnen komt de input van de stakeholders op het volgende neer:

- Regionale bestuurders en omgevingspartijen hebben weinig draagvlak voor de aanleg van de parallelle Kaagbaan. Sommige gemeentes in de

<sup>1</sup> Onder meer via nota van 14 september 2022 (IENW/BSK-2022/117778).

zuidoosthoek pleiten voor het behouden van de ruimtereservering, omdat de PK voor hen minder geluidsoverlast betekent.

- ORS: Met bewonersvertegenwoordigers vanuit de ORS is informeel gesproken over de ruimtereservering. Een meerderheid lijkt voor het opheffen van de ruimtereservering. De voorstanders en tegenstanders zijn verdeeld qua gemeenten die ofwel profijt hebben van de PK of er meer overlast van zouden krijgen.
- Luchtvaartmaatschappijen zijn tegen het opheffen, omdat zij de ruimtereservering willen behouden voor eventuele toekomstige groei.
- Schiphol heeft aangegeven van de ruimtereservering af te willen.
- LVNL ziet dat de aanleg van de PK een mogelijkheid biedt voor hinderbeperking in de Zuidoosthoek. Zij zien echter ook dat dit hinderverplaatsing oplevert. Over veiligheid geeft LVNL aan dat zonder uitgebreide analyse niet in te schatten is of de aanleg van de PK positief of negatief uitwerkt voor de veiligheid. Dit omdat met de aanleg bijvoorbeeld nieuwe risico's op de grond (taxiën naar de baan) en in de lucht ontstaan (Kaagbaan en PK liggen dicht bij elkaar waardoor separatieminima overschreden kunnen worden). Wel ziet LVNL dat als de PK wordt aangelegd, dit meer operationele ruimte/flexibiliteit zou toevoegen.
- Toenmalig OVV-voorzitter Dijsselbloem heeft mondeling gepleit voor een andere structuur van Schiphol met minder elkaar kruisende banen. Daar kan de PK aan bijdragen als dit in combinatie gebeurt met het sluiten van de Aalsmeerbaan, maar met de aanleg van de PK wordt ook een extra 'kruisende' baan aangelegd. In een recente reactie heeft de OVV laten weten dat het niet aan hen is om verdere input te geven voor dit besluit gelet op hun positie.
- Rijksdepartementen: BZK heeft gepleit om de reservering te laten vervallen vanuit de woningbouwopgave en leefbaarheid. Vanuit staatsdeelnemingen (FIN) is geadviseerd voorzichtig te zijn met het schrappen met het oog op het toekomstperspectief voor de sector. Onze beslisnota zal op verzoek van EZK ook naar hen worden toegestuurd zodat zij hiermee hun minister kunnen informeren.

**Datum**

2 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/106494

**Opgesteld door**

Bestuurskern Cluster A

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

4

## **Toelichting**

Ten behoeve van de mogelijke aanleg van een PK in de toekomst is door het Rijk voor onbepaalde tijd een ruimtelijke reservering opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving per 1 januari 2024 is deze reservering opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de Omgevingsregelgeving (OR). In de nota van toelichting bij het besluit uit 2013 waarmee de ruimtelijke reservering werd vastgelegd, is opgenomen dat richting 2024 meer duidelijkheid zou ontstaan over een eventuele realisatie van de PK waarbij is aangegeven dat er tijdig voor het aflopen van de termijn van 1 januari 2024 overleg plaatsvindt tussen betrokken partijen over het reserveringsbeleid. U heeft de Kamer geïnformeerd dat er voor de zomer van 2023 een besluit genomen zal worden over de ruimtereservering.

Zoals eerder aangegeven is de inhoudelijke analyse ongewijzigd. Hieruit bleek:

- Dat de PK de technische capaciteit van het banenstelsel beperkt kan vergroten met 25.000 tot 50.000 vluchten per jaar, van ca. 605.000-630.000 vliegtuigbewegingen (maximale capaciteit zonder PK) naar ca. 630.000-655.000 vliegtuigbewegingen per jaar (met PK). Dit is dus een beperkt effect.

- Dat door een extra start- en landingsoptie in de veel voorkomende zuidwestelijke windrichting de betrouwbaarheid van de operatie kan toenemen, mits de nodige additionele maatregelen op de grond en in het luchtruim worden gerealiseerd.
- Dat in het geval dat de aanleg van de PK gepaard zou gaan met het buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan en/of Buitenveldertbaan de uurcapaciteit van het banenstelsel fors afneemt (van 120 bewegingen per uur naar respectievelijk 108 en 98 vliegtuigbewegingen per uur). Dit komt omdat het sluiten van die twee banen mogelijkheden wegneemt om te starten of landen bij bepaalde windrichtingen. Ook heeft de operatie van de PK meer toezicht vanuit de controlekamer nodig. Bij verminderd zicht neemt dan de betrouwbaarheid van de operatie af. De configuratie Schiphol met de PK en zonder de Aalsmeerbaan en/of Buitenveldertbaan heeft dus een negatief effect op de verbondenheid. In dit onderzoek is To70 uitgegaan van een scenario met 550.000 vliegbewegingen en waarbij de Oostbaan buiten gebruik is. Zie bijgevoegd onderzoek van To70, bijlage 1.
- Als de PK zou worden aangelegd zal er per saldo minder overlast zijn, maar zal er wel sprake zijn van overlastverplaatsing. Bij de aanleg van de PK zal het aantal ernstig gehinderden van 14.200 met 4% dalen naar 13.632 in de zuidoosthoek. In de noordoosthoek zal dit aantal van 54.300 met 10% dalen naar 48.870. Daartegenover zal dit aantal in de westhoek van 16.900 stijgen met 5% naar 17.745. Ook hier is uitgegaan van een scenario met 550.000 vliegbewegingen en dat de Oostbaan buiten gebruik is.
- Er zijn zowel positieve als negatieve veiligheidseffecten te verwachten van aanleg van een PK. Zie bijgevoegd onderzoek van NLR, bijlage 2.
- Met de aanleg van een nieuwe startbaan is een grote financiële investering vanuit de sector gemoeid. Naast kosten voor de aanleg dient ook gedacht te worden aan de uitkoop van omwonenden/bedrijven, onderhoud van een extra baan, omlegging van de N201 en mogelijke planschade. Realisatie van de PK is daarom financieel gezien weinig realistisch, aangezien de capaciteit relatief weinig zou kunnen worden verruimd.
- Het opheffen van de reservering heeft geen effect op de feitelijke ligging van de contourenlijnen voor de beperkingengebieden. De grondreservering in het Barro betreft alleen de strook waar de baan zelf zou moeten komen te liggen en niet de beperkingengebieden op basis van de geluid- en risicocontouren als de PK in gebruik zou zijn. Dat neemt niet weg dat de mogelijkheid van de komst van de parallelle Kaagbaan een schaduw wierp op de ontwikkeling in dat gebied.

**Datum**

2 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/106494

**Opgesteld door**

Bestuurskern Cluster A

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

4

*Politieke context*

Enkele partijen in de Tweede Kamer vragen om duidelijkheid over de ruimtereservering. D'66 heeft de wens om de reservering te laten vallen en diende op 15 maart 2022 een motie in om de reservering 'op de kortst mogelijke termijn' te schrappen. Deze motie is niet aangenomen (63 stemmen voor). De VVD heeft laten weten de ruimtereservering nog te willen aanhouden. In december 2022 is de Kamer via de derde voortgangsbrief van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol geïnformeerd dat voor de zomer van 2023 een besluit genomen zou worden over het al dan niet opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2022/23, 29665, nr. 450.

### *Juridische overwegingen*

Beëindiging van de ruimtelijke reservering gebeurt door wijziging van de regelgeving waarin de reservering is opgenomen. Tot 1 januari 2024 is de reservering opgenomen in het Barro. Na deze datum is wordt de reservering automatisch opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), is de geografische begrenzing van het reserveringsgebied opgenomen in bijlage III bij de omgevingsregeling (OR) en is het Barro vervallen. Dit komt door de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Gelet op de tijd die is gemoed met het wijzigen van een AMvB (Bkl/Barro) is wijziging van het Barro voordat deze vervalt, niet haalbaar. Daarom worden uitsluitend het Bkl (vervallen paragraaf 5.1.6.5) en de OR (vervallen paragraaf 2.3.9 en de geografische begrenzing in bijlage III) gewijzigd.

### *Communicatie*

Vanuit het NOVEX-verband wordt het voornemen om een besluit te nemen besproken met de regio en betrokken bij het ontwikkelperspectief. U heeft met dhr. Sondag afgesproken dat de reservering voor de PK in de NOVEX Schiphol wordt besproken. Dit is inmiddels gebeurd en ook in NOVEX-verband is geadviseerd de reservering op te heffen. Dit advies is mede ingegeven door het feit dat er door het opheffen van de ruimtereservering perspectief wordt geboden aan Rijsenhout; er wordt daar nu o.a. gezocht naar een geschikte locatie voor een pilot geluidsadaptief bouwen. Mogelijke succesvolle uitkomsten van de pilot zouden ook voor de Schipholregio in den brede perspectief bieden. Nadere afstemming daarover vindt op dit moment plaats met de Rijks- en regiopartners.

U zult op maandag 12 juni een werkbezoek afleggen aan Rijsenhout. Hier zal u het besluit om de ruimtereservering op te heffen bekend maken. Ook zult u hier bekend maken welk perspectief die opheffing biedt voor Rijsenhout. Het werkbezoek en de communicatie daaromtrent, waaronder ook communicatie met de stakeholders en bestuurlijke partners, wordt op dit moment voorbereid.

### *Vervolgstappen*

- De Kamer zal op dezelfde datum als uw werkbezoek geïnformeerd worden over uw besluit.
- Op grond van de Omgevingswet is een vorm van publieksparticipatie vereist bij een wijziging van het Bkl/Omgevingsregeling. Daarom zal er de gehele zomer een internetconsultatie plaatsvinden.
- In september zullen de reacties op de internetconsultatie verwerkt worden in de wijziging van het Bkl.
- De wijziging van het Bkl zal in oktober behandeld worden door de CFL, de RFL en de MR.
- In november zal de wijziging van het Bkl aangeboden worden aan het parlement. Wij verwachten een voorhang van drie maanden tot en met januari 2024.
- Gezien de beperkte wijziging verwachten wij een korte advisering van RvS, dus gereed in maart of april 2024.
- Nader rapport, publicatieversie en daadwerkelijke publicatie volgt in april, mei of juni.
- Inwerkingtreding is per 1 juli 2024.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

### **Datum**

2 juni 2023

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/106494

### **Opgesteld door**

Bestuurskern Cluster A

### **Aan**

Minister

### **Bijlage(n)**

4

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief opheffen ruimtereservering van de parallelle Kaagbaan	Dit is de Kamerbrief met een toelichting op het besluit.
2 – Bijlage 1	To70 Verkenning effecten geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel Schiphol	Naar dit onderzoek naar effecten van geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel van Schiphol uitgevoerd door To70 wordt gerefereerd in deze beslisnota en moet worden bijgeleverd bij de Kamerbrief.
3 – Bijlage 2	NLR Quickscan veiligheid banenstelsel Schiphol	Naar dit onderzoek over veiligheid van het banenstelsel van Schiphol uitgevoerd door NLR wordt gerefereerd in deze beslisnota en moet worden bijgeleverd bij de Kamerbrief.
4	Beslisnota parallelle Kaagbaan (IENW BSK-2022 117778)	Dit is de eerdere beslisnota waarmee u instemde om een besluit over de ruimtelijke reservering samen met stakeholders voor te bereiden, met de insteek tot het beëindigen van de ruimtereservering.

**Datum**

2 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/106494

**Opgesteld door**

Bestuurskern Cluster A

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

4



Aan Minister  
Van directie Luchtvaart

nota

Ruimtelijke reservering parallelle Kaagbaan

**TER BESLISSING**

**Datum**

14 september 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/117778

**Opgesteld door**

[redacted], directie  
Luchtvaart

T [redacted]

**Beslistermijn**

28 september 2022

**Bijlage(n)**

3

**Aanleiding**

- Ten behoeve van de mogelijke aanleg van een parallelle Kaagbaan in de toekomst is door het Rijk voor onbepaalde tijd een ruimtelijke reservering opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In de nota van toelichting bij het besluit is opgenomen dat richting 2024 meer duidelijkheid zou ontstaan over een eventuele realisatie van de parallelle Kaagbaan waarbij is aangegeven dat er tijdig voor het aflopen van de termijn van 1 januari 2024 overleg plaatsvindt tussen betrokken partijen over het reserveringsbeleid.
- Regionale partijen dringen al jaren aan op een snel besluit (om de reservering te schrappen).
- In de Luchtvaartnota staat dat het kabinet uiterlijk in 2021 een besluit neemt over de reservering. De besluitvorming is blijven liggen tijdens de formatie van het kabinet.
- D'66 heeft op 15 maart 2022 een motie ingediend om de reservering 'op de kortst mogelijke termijn' te schrappen. Deze motie is niet aangenomen (63 stemmen voor).
- In het commissiedebat over dit onderwerp heeft u aangegeven de besluitvorming over de reservering te willen betrekken bij de in het coalitieakkoord aangekondigde besluitvorming over Schiphol (en Lelystad Airport), zodat de besluitvorming integraal kan plaatsvinden.
- Inmiddels heeft u het besluit genomen om het aantal vluchten op Schiphol te maximeren op 440.000. Hierdoor ontstaat ruimte om een besluit te nemen over het al dan niet aanhouden van de reservering.
- Begin 2022 hebben regio en het Rijk afgesproken om gezamenlijk te werken aan verbetering van de integrale leefomgevingskwaliteit van het gebied rond Schiphol als NOVEX-gebied. In de ambtelijk geaccordeerde concept-bestuursovereenkomst tussen regio en Rijk staat dat partijen rond de zomer van 2022 gezamenlijk de gevolgen bezien van het kabinetsbesluit aangaande de verlenging of opheffing van de reservering voor de parallelle Kaagbaan. Bestuurlijke ondertekening van deze overeenkomst is voorzien voor begin oktober. Hierover wordt u separaat geïnformeerd.

**Geadviseerd besluit**

Ik adviseer u om ons mandaat te geven een besluit over de ruimtelijke reservering samen met stakeholders voor te bereiden, waarbij de insteek is om de reservering te beëindigen. Naar aanleiding van uw beslissing wordt de voorbereiding voor wijziging van het Barro gestart en als wijzigingsbesluit formeel opnieuw aan u voorgelegd.

De insteek is om dit traject relatief snel (de komende maanden) af te ronden. Gelet op alle beschikbare informatie achten wij dit haalbaar.

**Datum**

14 september 2022

**Kernpunten**

*Proces tot nu toe*

- In de aanloop naar het opstellen van de luchtvaartnota is gewerkt aan besluitvorming over de reservering van de parallelle Kaagbaan. Het voornemen was destijds om de reservering te beëindigen op basis van een studie die Schiphol had laten uitvoeren door To70 (bijlage 1).
- Mede op verzoek van de sector is dat besluit destijds uitgesteld. Op dat moment speelde namelijk nog volop de discussie over doorontwikkeling van Schiphol naar 540.000 vliegtuigbewegingen, waardoor onzeker was of een parallelle Kaagbaan mogelijk toch toegevoegde waarde zou kunnen hebben. In de luchtvaartnota is daarom uiteindelijk het besluit genomen om een aanvullende analyse uit te laten voeren. Deze Quickscan van NLR (bijlage 2) wijst in dezelfde richting als To70.
- Vervolgens is besluitvorming blijven liggen vanwege de demissionaire status van het kabinet. In overleg met u hebben we vervolgens gekozen om een besluit over de parallelle Kaagbaan voor te gaan bereiden na het hoofdlijnenbesluit. Nu het hoofdlijnenbesluit is genomen achten wij de tijd rijp om tot een besluit te komen.

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/117778

**Bijlage(n)**

3

*Wat laten de onderzoeken zien?*

- Uit onderzoeken van NLR en To70 2020<sup>1</sup> blijkt dat de verschillende varianten van het banenstelsel met een parallelle Kaagbaan (zeer) beperkt bijdragen aan de publieke belangen uit de Luchtvaartnota.
- Daarnaast is gebleken dat het draagvlak voor banenstelselvarianten met een parallelle Kaagbaan ontbreekt. Dit is beknopt weergegeven in onderstaande tabel.

	Parallelle Kaagbaan als extra baan	Parallelle Kaagbaan i.c.m. sluiting Buitenveldertbaan/Aalsmeerbaan
Veiligheid	+/-	+/-
Leefomgeving	+/-	+
Verbondenheid	+	--
Duurzaamheid	0	0
Maatschappelijk draagvlak	--	--

*Afweging*

- Wij achten de beslisinformatie van voldoende niveau om tot een voorgenomen besluit te komen.
- De onderzoeken laten zien dat een parallelle Kaagbaan hooguit op deelaspecten beperkte voordelen op kan leveren. Afgewogen tegen de forse investeringen die gepaard gaan met aanleg van een nieuwe landingsbaan, de grote impact die dit op het gebied zou hebben en het gebrek aan draagvlak maakt dat het niet zinvol is de reservering te handhaven.
- Het besluit van 24 juni 2022 om het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen te verminderen naar 440.000 versterkt deze conclusie.
- Tegelijkertijd constateren we dat het aanhouden van de ruimtereservering tot onzekerheid in de omgeving leidt, zoals voor de bewoners in Rijsenhout. Het opheffen van de reservering biedt duidelijkheid voor de omgeving, zowel voor bewoners als gemeenten en provincie.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2019-20, 31936 nr. 741

- Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken, in het licht van het hoofdlijnenbesluit van 24 juni 2022 en met het oog op de thans voortdurende onzekerheid voor de omgeving is daarom het advies om op korte termijn een besluit, gezamenlijk met de stakeholders voor te bereiden, waarbij de insteek is om de reservering te beëindigen.

**Datum**

14 september 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/117778

**Bijlage(n)**

3

*Vervolg*

- Als u akkoord gaat met het in deze nota geadviseerde besluit, zullen wij het gesprek aangaan met de belanghebbende partijen (sector, Rijksdepartementen, omwonenden, gemeenten en provincies) over de mogelijkheid tot opheffen van de reservering.
- Gelijktijdig wordt het voornemen gezamenlijk integraal ruimtelijk besproken in de NOVEX-Schiphol (die nog in oprichting is). Dit zal het eerste besluit zijn dat in deze nieuwe samenwerkingsvorm wordt afgestemd. Dit proces kan gelijktijdig verlopen met het noodzakelijke traject voor aanpassing van het Barro.
- We zullen op korte termijn met Schiphol het gesprek voeren. Op basis van de signalen die wij van Schiphol hebben ontvangen concluderen wij dat ook Schiphol de tijd rijp acht voor besluitvorming. Ook vanuit Schiphol wordt een verbinding gelegd met het Novex-gebiedsproces en de wens om perspectief te bieden aan de omgeving.

**Toelichting**

*Wat houdt de ruimtelijke reservering in?*

- De ruimtelijke reservering houdt in dat er in principe geen bebouwing mag worden gerealiseerd (behalve als dit past binnen de vastgelegde agrarische bestemming, zoals een schuur) in het gebied waar de parallelle Kaagbaan staat ingetekend. Deze reservering betreft alleen de ruimte van de baan zelf, maar niet de ruimte binnen de contouren voor externe veiligheid en geluidbelasting die het gevolg zijn van het gebruik van de baan.
- Als besloten wordt dat de PK er niet komt en de reservering moet worden opgeheven, dan moet het Barro gewijzigd worden.

*Gevolgen voor de vier publieke belangen van de Luchtvaartnota (LVN)*

- Er zijn zowel positieve als negatieve veiligheidseffecten te verwachten van aanleg van een parallelle Kaagbaan. Uit de studie die uitgevoerd is door NLR blijkt dat er geen eenduidige voorkeur is voor een banenstelselvariant vanuit veiligheidsoptiek. De aanleg van een parallelle Kaagbaan kan leiden tot een toename van het risico op botsingen in de lucht. Gelijktijdig gebruik van de Kaagbaan en de parallelle Kaagbaan voor landen leidt tot gelijktijdig indraaien van vliegtuigen tijdens de nadering. De lage separatie in afstand tussen de twee banen kan daardoor eerder leiden tot overschrijdingen van de separatieminima.
- Daar kan een mogelijke afname van het risico op runway incursions [RI] (=verhoogd risico op botsingen op de grond) tegenover staan. NLR concludeert dat door het buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan mogelijk twee RI hotspots (door de OVV genoemd als veiligheidsissue) verdwijnen. Het is echter niet op voorhand uit te sluiten dat door de aanleg van een parallelle Kaagbaan nieuwe RI hotspots worden geïntroduceerd.
- Uit een studie van To70 in opdracht van Schiphol blijkt dat de aanleg van de parallelle Kaagbaan kan leiden tot een lichte daling van het totale aantal ernstig gehinderden bij een gelijk aantal vliegtuigbewegingen.
- De lokale verschillen zijn echter groot. In de zuidoosthoek (rond Aalsmeer, Uithoorn) zal de hinder afnemen, terwijl het aantal gehinderden in gemeenten aan de zuidwestkant van Schiphol (Rijssenhout, Oegstgeest, Katwijk) flink toeneemt. De aanleg van de parallelle Kaagbaan in combinatie met het sluiten van de Aalsmeerbaan of Buitenveldertbaan leidt tot een grotere afname in het



aantal gehinderden. Hiertegenover staat een flinke lokale toename van de hinder in het gebied ten zuidwesten van Schiphol.

- Verder blijkt uit de onderzoeken ook dat vlootvernieuwing naar verwachting (op termijn) een aanzienlijk groter positiever effect heeft op de afname van de hinder dan ingrepen in het banenstelsel.
- Aanleg van de parallelle Kaagbaan zou grote consequenties hebben voor het dorp Rijsenhout, gezien de ligging dicht bij de kop van die baan. Hoge geluidbelasting kan niet worden vermeden, wat waarschijnlijk betekent dat (een aanzienlijk deel van) Rijsenhout ernstig aan leefkwaliteit moet inboeten.
- Het (toegestane gebruik van) het banenstelsel van Schiphol is een van de elementen die de verbondenheid van Nederland fysiek faciliteert. De analyses laten zien:
  - Een parallelle Kaagbaan kan de technische capaciteit van het banenstelsel beperkt vergroten van ca. 605.000-630.000 vliegtuigbewegingen naar ca. 630.000-655.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit is een beperkt effect.
  - Door een extra start- en landingsoptie in de veel voorkomende zuidwestelijke windrichting kan de betrouwbaarheid van de operatie toenemen, mits de nodige additionele maatregelen op de grond en in het luchtruim worden gerealiseerd.
  - In het geval de aanleg van de parallelle Kaagbaan gepaard gaat met het buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan en/of Buitenveldertbaan neemt de uurcapaciteit van het banenstelsel fors af (van 120 bewegingen per uur naar respectievelijk 108 en 98 vliegtuigbewegingen per uur).
  - Bij een gelijkblijvend aantal vliegtuigbewegingen daalt hiermee ook de betrouwbaarheid van de operatie. Deze configuratie heeft dus een negatief effect op de verbondenheid.
- Negatieve effecten op duurzaamheid hangen voornamelijk samen met het verkeersvolume dat wordt afgewikkeld en niet met de ligging van de banen. Daarom is in de tabel aangegeven dat er geen impact is op duurzaamheid. Uiteraard faciliteert een parallelle Kaagbaan als extra baan wel een groter verkeersvolume.

#### *Wat zijn de gevolgen van deze reservering voor woningbouw?*

- Voor het hele beperkingengebied binnen LIB5 (buitenste beperkingen gebied LIB) geldt dat geen nieuwe woningbouwlocaties mogelijk zijn buiten het bestaand bebouwde gebieden, dus geen nieuwbouw in het weiland.
- De grondreservering in het Barro betreft alleen de strook waar de baan zelf zou moeten komen te liggen en niet de beperkingengebieden op basis van de geluid- en risicocontouren als de parallelle Kaagbaan in gebruik zou zijn. De grond die direct vrijkomt door het opheffen van de reservering is dan ook beperkt en heeft geen directe betekenis voor de woningbouwopgave.
- Lokale bestuurders en omwonenden zien de reservering als een belemmering voor ontwikkelingen. Met het schrappen van de reservering komt er een eind aan deze onzekerheid. Het zal afwachten zijn tot welke concrete plannen dit vervolgens kan en zal leiden.

#### *Krachtenveld*

- Het besluit om de ruimtelijke reservering wel of niet te continueren, is een politiek en maatschappelijk gevoelig onderwerp. Bij regionale bestuurders en omgevingspartijen is er weinig draagvlak voor de aanleg van de parallelle Kaagbaan. Zij dringen al sinds lange tijd aan op het schrappen van de reservering. Met name in de gebieden aan de west- en zuidwestkant van Schiphol is veel weerstand tegen continueren van de reservering, omdat daar de hinder flink zal toenemen bij het in gebruik nemen van een parallelle Kaagbaan. Er wordt gepleit voor duidelijkheid en snelle besluitvorming, omdat

#### **Datum**

14 september 2022

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/117778

#### **Bijlage(n)**

3

- de reservering als een schaduw boven het gebied ten zuidwesten van Schiphol hangt en daarmee ontwikkelingen in de weg staat.
- Sectorpartijen hebben bij de consultatie in het kader van de luchtvaartnota gepleit voor continuering van de ruimtelijke reservering om potentiële strategische uitbreidingsruimte te behouden. De aanleg van een parallelle Kaagbaan in combinatie met het buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan of Buitenveldertbaan wordt door hen niet als optie gezien. Wij verwachten dat luchtvaartmaatschappijen in beginsel de reservering zullen willen aanhouden. Schiphol zal enerzijds belang hechten aan de ontwikkelruimte die een reservering voor de toekomst kan bieden maar anderzijds ook belang hechten aan het lokale draagvlak en het belang om perspectief te bieden aan de omgeving. In het komende proces om tot besluitvorming te komen zullen we dit expliciet toetsen, ook tegen de achtergrond van het Hoofdlijnenbesluit van 24 juni.
  - OVV-voorzitter Dijsselbloem heeft mondeling gepleit voor een andere structuur van Schiphol met minder elkaar kruisende banen. Concreter is de OVV nooit geworden. Daar kan een Parallele Kaagbaan aan bijdragen als dit in combinatie gebeurt met het sluiten van de Aalsmeerbaan, maar met de aanleg van een parallelle Kaagbaan wordt ook een extra 'kruisende baan' aangelegd. Zoals onderzocht door NLR en eerder in deze nota uiteengezet onder het kopje *Gevolgen voor de vier publieke belangen van de Luchtvaartnota*.
  - Ambtelijk BZK pleit voor snelle besluitvorming en beëindiging van de reservering, en het verkleinen van het beperkingengebied, omwille van woningbouw binnen de Metropoolregio Amsterdam.
  - In de discussie rond de luchtvaartnota was het ministerie van Financiën voorzichtig met het schrappen van mogelijke uitbreidingsruimte voor toekomstige groei.

**Datum**

14 september 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/117778

**Bijlage(n)**

3

**Indicatieve planning vervolg**

- September: regieteam NOVEX (ambtelijk overleg) spreken over de voor- en nadelen van zowel het schrappen als het behouden van de reservering en hoe je daar vanuit NOVEX mee om zou kunnen gaan.
- Vervolgens worden – na uw akkoord - ook de andere belanghebbende stakeholders betrokken bij de besluitvorming.
- Afhankelijk van de respons kan in de stuurgroep NOVEX een advies worden voorbereid.
- Daarna wordt u geïnformeerd over de standpunten van alle belanghebbenden en wordt u een definitief besluit voorgelegd.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

Los van het geadviseerde besluit over de PK, wat ik steun, graag wel een keer bespreken hoe we dan aan kijken tegen het pleidooi van de OVV voor een andere banenstructuur, zoals ook SG aangeeft.