

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 474

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2023

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.¹ Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over het besluit deze ruimtereservering op te heffen. Het opheffen van deze ruimtereservering houdt ook de bewuste keuze in om geen extra landingsbaan toe te voegen. Dat past bij de beweging die in gang is gezet om de leefomgevingskwaliteit rondom de luchthaven Schiphol structureel en substantieel te verbeteren. De opheffing neemt onzekerheid weg in het gebied rond de ruimtereservering en het biedt perspectief voor de leefbaarheid van de omgeving van Schiphol, in het bijzonder in Rijsenhout. Daar wordt gezocht naar een locatie voor een pilot geluidsadaptief bouwen. Succesvolle uitkomsten van de pilot zouden voor de gehele Schipholregio mogelijkheden kunnen bieden. Uit gesprekken met de stakeholders blijkt voldoende draagvlak voor het schrappen van de ruimtereservering. In deze brief wordt een nadere toelichting gegeven op het besluit.

Aanleiding van dit besluit

Ten behoeve van de mogelijk toekomstige aanleg van de parallelle Kaagbaan 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 dat besluit, is opgenomen dat richting 2024 meer duidelijkheid zou ontstaan over een eventuele realisatie van de parallelle Kaagbaan.² Hierbij is aangegeven dat er tijdig voor het aflopen van de termijn van 1 januari 2024 overleg zou plaatsvinden tussen betrokken partijen over het reserveringsbeleid.

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 450.

² Stb. 2013, nr. 506.

Het afgelopen jaar hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen het Ministerie van IenW en de stakeholders. Hieruit blijkt dat deze partijen voor het merendeel positief staan tegenover het opheffen van de ruimtereservering. Verder blijkt uit bijgeleverde onderzoeken van To70 en NLR uit 2019³ en 2020⁴ respectievelijk, dat de verschillende varianten van het banenstelsel met de parallelle Kaagbaan (zeer) beperkt bijdragen aan de publieke belangen uit de Luchtvaartnota. De onderzoeken laten zien dat de parallelle Kaagbaan hooguit op deelaspecten beperkte voordelen op kan leveren. Daar zou een zeer forse investering en grote hinderverschuiving tegenover staan.

Gezien deze uitkomsten is aanleg van een parallelle Kaagbaan niet realistisch. Het belangrijkste argument om de ruimtereservering daadwerkelijk op te heffen, is om de onzekerheid weg te nemen in het gebied rond de ruimtereservering. Vooral in het dorp Rijsenhout speelt deze onzekerheid. Het dorp zit op slot en het schrappen van de ruimtereservering is een belangrijk randvoorwaarde om naar een toekomstperspectief te kunnen kijken.

Het hoofdlijnenbesluit van 24 juni 2022 om het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen te verminderen naar 440.000 versterkt het besluit om de ruimtereservering op te heffen.⁵ Het aanhouden van de ruimtereservering rijmt niet met het kabinetsbesluit om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving.

Standpunten en gesprekken met betrokken partijen

Omgeving

Het draagvlak voor het schrappen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan is groot onder regionale bestuurders en omgevingspartijen. Zij dringen al langere tijd aan op het opheffen van de ruimtereservering. Er is voornamelijk weerstand tegen de parallelle Kaagbaan in gemeenten ten zuiden en zuidwesten van Schiphol, omdat in die gemeenten overlast zou toenemen bij het in gebruik nemen van de parallelle Kaagbaan. Verder staat de ruimtereservering door planologische schaduwwerking ontwikkelingen in de weg in het gebied ten zuidwesten van Schiphol. Draagvlak voor het aanhouden van de ruimtereservering is wel aanwezig in enkele gemeenten ten zuidoosten van Schiphol. Zij zijn voorstander van de parallelle Kaagbaan omdat het in gebruik nemen hiervan gepaard zou kunnen gaan met minder gebruik van de Aalsmeerbaan. In dit geval zou overlast afnemen in die gemeenten.

Schiphol en de sector

Schiphol heeft aangegeven niet langer meer voor het handhaven van de ruimtereservering te zijn. Op 8 april 2023 is het afzien van de parallelle Kaagbaan door de CEO van Schiphol gepresenteerd als één van de acht punten waarmee Schiphol de omgeving tegemoet wil komen, omdat deze reservering onnodige druk legt op de schaarse ruimte in de omgeving. Voor de gemeenten die mogelijk baat hadden bij de aanleg van de parallelle Kaagbaan, zet Schiphol vol in op het Minder Hinder Programma.

³ Verkenning effecten geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel Schiphol, To70 (2019).

⁴ Quickscan veiligheid banenstelsel Schiphol, NLR (2020).

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 432.

Luchtvaartmaatschappijen zijn voor het aanhouden van de ruimtereservering vanwege de mogelijkheid van een toekomstige uitbreiding van Schiphol waardoor capaciteit en betrouwbaarheid van de operatie zou toenemen.

Vervolgstappen

Het proces om de ruimtereservering op te heffen wordt nu in gang gezet. Hiervoor is een wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) nodig. Deze wijziging vereist een internetconsultatie die over enkele weken zal starten en de rest van de zomer zal duren. Naar verwachting zullen de reacties van de internetconsultatie in september verwerkt kunnen worden, waarna het Bkl in oktober door de ministerraad behandeld kan worden. Volgens de huidige planning zal de wijziging van het Bkl vervolgens in november aan het parlement worden aangeboden.

Nu de reservering wordt opgeheven biedt dat voor Rijsenhout zekerheid voor gebiedsontwikkeling. In Rijsenhout bestaat al langer de behoefte om de vitaliteit en leefomgevingskwaliteit te verbeteren. In de gesprekken die Rijk en regio in het kader van NOVEX Schiphol voeren, komt dit ook naar voren. Met het opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan ontstaat er ook een reële mogelijkheid om ontwikkeling mogelijk te maken. Rijk en regio hebben daarom in NOVEX-verband met elkaar afgesproken dat er in de regio Rijsenhout gezocht wordt naar een locatie voor een pilot geluidsadaptief bouwen. Dit biedt enerzijds perspectief voor Rijsenhout zelf, anderzijds kunnen de resultaten van de pilot voor de hele Schipholregio gunstige mogelijkheden bieden.

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