



Reserveringskader parallelle Kaagbaan

2 oktober 2008

Nr. VenW/DGLM-2008/1225

Aan: College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Haarlemmermeer

Geacht College,

In uw brief d.d. 2 september 2008 geeft u een reactie op het rijksbeleid ten aanzien van de reservering van de parallelle Kaagbaan. Ik wil u danken voor uw reactie. Ik heb in samenspraak met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), mede op basis van uw reactie, het reserveringskader voor de parallelle Kaagbaan kunnen vaststellen. Ik wil u met deze brief, mede namens de minister van VROM, daar nader uitleg over geven.

Juridische status

Ik wil allereerst ingaan op uw twijfels bij de juridische status van het reserveringskader. Zoals u bekend maakt de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan al sinds 2002 onderdeel uit van het rijksbeleid voor de mainport Schiphol en is deze tot 1 april 2008 met de streekplanreservering ruimtelijk verankerd. Zoals u per brief d.d. 1 april 2008 hebt vernomen, heeft het kabinet op 20 maart jongstleden een besluit genomen over de lange termijn verkenning Schiphol. Daarin heeft het kabinet de parallelle Kaagbaan duidelijk benoemd als een optie die in de vervolgfase nadere uitwerking verdient.

Met het vervallen van de provinciale streekplanreservering heeft het rijk dan ook om die reden de rol zoals de provincie die tot 1 april 2008 vervulde, overgenomen. Ik heb u hierover eveneens in de brief van d.d. 1 april 2008 bericht. Het verkenningenbesluit vormt voor het kabinet de juridische grondslag van de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan. Op basis hiervan kan het rijk eventueel de ter beschikking staande instrumenten inzetten.

Het rijk heeft, om richting de omgeving meer duidelijkheid en zekerheid te geven over de reikwijdte en werking van de reservering, het reserveringsgebied nader afgebakend (bijlage 1) en een bijbehorend ruimtelijk regime (bijlage 2) vastgesteld. Hiermee ligt er een proportioneel reserveringskader, dat enerzijds het nationale belang van de reservering van de parallelle Kaagbaan borgt, maar tegelijkertijd niet verder gaat dan strikt noodzakelijk is om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in de regio onnodig worden gefrustreerd.

Nieuwe Wro

Zoals u bekend is per 1 juli jl. de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht. De nieuwe Wro vraagt van het rijk een proactieve houding ten aanzien van ruimtelijke reserveringen van nationaal belang. Ik zal derhalve een traject starten, in samenwerking met de minister van VROM, om het bijgevoegde reserveringskader onder te brengen in een algemene maatregel van bestuur (AMvB) op grond van artikel 4.3 Wro in lijn met de proactieve normstelling zoals de Wro die voorstaat.

Ik zal in deze AMvB het reserveringsgebied verankeren en nadere gebruiksregels stellen aan het reserveringsgebied. Ik zal daarbij tevens een afweging maken welke ruimtelijke ontwikkelingen in het reserveringsgebied van dusdanig maatschappelijk belang zijn, dat ze (tijdelijk) doorgang kunnen vinden, totdat er een besluit wordt genomen over de eventuele aanleg van de parallelle Kaagbaan.

Met de nadere afbakening van het reserveringsgebied en het ruimtelijk regime, alsmede een verdere verankering van dat reserveringskader in een AMvB, wil ik het nationale belang borgen en geef ik verder uitwerking aan de (juridische) duidelijkheid en zekerheid die de omgeving van het rijk vraagt.

Relatie N201 en HOV verbinding

U wijst in uw brief op de relatie tussen het reserveringsgebied, de ontwikkeling van Schiphol Logistics Park, de aanleg van de om te leggen N201 en de oostelijke aftakking van de HOV verbinding. Ik deel uw constatering dat zowel de reservering als de om te leggen N201 en de HOV verbinding zich op hetzelfde grondgebied bevinden.



Ik heb in reactie daarop in het bijgevoegde reserveringskader, anticiperend op de AMvB, nog een nadere verduidelijking gegeven hoe reeds ingezette ontwikkelingen in verhouding staan tot het reserveringskader. Specifiek voor de N201 is reeds in 2004 een realisatieovereenkomst getekend tussen regionale (bestuurlijke) partijen, op basis waarvan het rijk eind 2007 een rijksbijdrage heeft afgegeven, en heeft ingestemd met de realisatie.

Mocht worden besloten tot een eventuele aanleg van de parallelle Kaagbaan, dan zal de N201 ter plaatse verdiept moeten worden aangelegd. Een quickscan door het projectbureau N201 heeft geleerd dat een dergelijke oplossing inpasbaar en maakbaar is. De beoogde SLP aansluitingen zullen daarbij gehandhaafd blijven. Dit zal voorts in de structuurvisie Schiphol in een nadere kosten-baten afweging worden uitgewerkt.

Structuurvisie

De AMvB ligt in lijn met het traject lange termijn Schiphol, waar het rijk eind 2009 een structuurvisie voor zal vaststellen. In dat licht beoog ik alle mogelijkheden open te willen houden, maar tegelijkertijd dus ook duidelijkheid en zekerheid te bieden voor de Schipholregio middels het voorliggende reserveringskader.

In uw brief spreekt u twijfels uit over de haalbaarheid van deze planning. Het is mij echter niet duidelijk waarop deze twijfel is gebaseerd. Ik kan u toezeggen dat de minister van VROM en ik ons inspannen om eind 2009 het kabinet een principebesluit te laten nemen.

Betrokkenheid

Ik wil benadrukken dat ik grote waarde hecht aan de betrokkenheid van de bestuurlijke partijen in de totstandkoming van dit besluit. Daarbij neemt het kabinet de zorg die u uitspreekt over de effecten van de parallelle Kaagbaan op de geluidhinder en leefbaarheid, voor Rijsenhout in het bijzonder, mee in de verdere uitwerking en afweging in de structuurvisie Schiphol. Ik hoop dan ook de komende periode te mogen rekenen op uw samenwerking in dat verband.

Ik hoop u hiermee ten aanzien van uw reactie voldoende te hebben geïnformeerd. Naar aanleiding van uw voorstel heeft op 25 september jl. een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de directeur Luchthavens en wethouder Bezuijen, waarin deze reactie reeds mondeling nader is besproken.

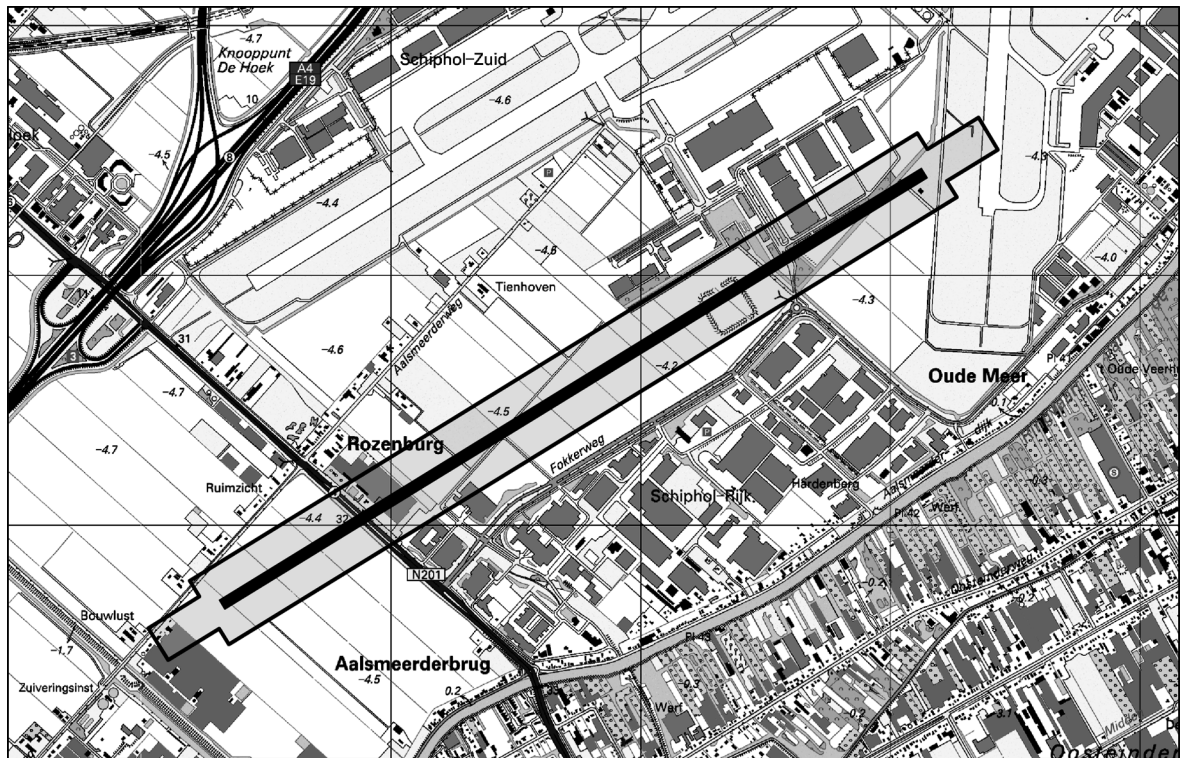
Om ook andere partijen van het reserveringskader op de hoogte te stellen, zal ik een afschrift van deze brief aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en de Schiphol Group doen toekomen. Tevens zal ik de inhoud van deze brief aan de Tweede Kamer voorleggen en in de Staatscourant publiceren.



Hoogachtend,

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



BIJLAGE 1



-  Totale ruimtereservering
-  Indicatieve ligging parallelle Kaagbaan



BIJLAGE 2: RESERVERINGSKADER PARALLELE KAAGBAAN; AFBAKENING EN RUIMTELIJK REGIME

Verkenningenbesluit

In het verkenningenbesluit is aangegeven dat een parallelle Kaagbaan de betrouwbaarheid van de operatie van de luchthaven Schiphol vergroot. Daarnaast heeft de parallelle Kaagbaan een potentieel belangrijk maatschappelijk nut. Een eerste verkenning van de milieueffecten laat zien dat een parallelle Kaagbaan, indien deze voor starten en landen gebruikt wordt, gunstige gevolgen heeft voor de totale geluidsbelasting.

Het rijk acht het daarom van belang de ruimtelijke reservering voor een parallelle Kaagbaan te waarborgen. Het is gewenst dat de reservering niet verder gaat dan strikt noodzakelijk is om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in de regio onnodig worden gefrustreerd.

Ruimtelijke afbakening

Het ruimtelijk zoekgebied voor de parallelle Kaagbaan wordt begrensd door de Geniedijk in het zuidwesten, de Schipholdijk in het oosten en de Kaagbaan in het noorden. Bij een eventuele inpassing van een parallelle Kaagbaan zijn de internationale luchtvaartregels conform de International Civil Aviation Organisation (ICAO) leidend. Deze zijn opgenomen in het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). Het rijk acht deze bepalend voor de ruimtelijke afbakening van het reserveringsgebied. Met het oog hierop hebben wij de volgende afbakening vastgesteld.

Separatieafstand

De ICAO regelgeving met betrekking tot de benodigde afstand tussen banen, die in acht moet worden genomen om twee parallel gelegen landingsbanen onafhankelijk te kunnen gebruiken bedraagt minimaal 1035 meter. Om de effecten aan de oostzijde voor de bebouwde omgeving te minimaliseren wordt het niet opportuun geacht een grotere separatieafstand dan 1035 meter (een verschuiving van de baan in oostelijke richting) aan te houden.

Layout en ligging

De benodigde baanlengte voor een start- en landingsbaan is 3300 meter, hetgeen voldoende is om alle vliegtuigen, veilig te laten starten en landen. De benodigde breedte van de baan is 60 meter, met (additioneel) aan beide zijden 7,5 meter erosiebescherming (runway shoulder). Deze breedte is noodzakelijk om de baan ook geschikt te maken voor nieuwe grote vliegtuigen als de Airbus A380.

ICAO schrijft een runwaystrip voor met aan weerszijden van de baan een veiligheidszone van 150m vanaf de centerlijn en 60m in het verlengde van de baan. In het verlengde van de verharding van de start- en landingsbanen worden RESA-zones (Runway End Safety Areas) gedefinieerd. De RESA-zone is 300 meter lang en 150m breed. Binnen dit gebied mag geen obstakel aanwezig zijn.

Beperkingengebied

Naast de fysieke inpassing zal een eventuele aanleg van een parallelle Kaagbaan en vervolgens het gebruik daarvan, ruimtelijke beperkingen neerleggen op de omgeving zoals dit ook geldt voor de huidige banen. Deze beperkingen zijn gericht op het veilig gebruik en de milieueffecten van de baan. Dit zou in sommige gebieden kunnen leiden tot een uitbreiding of aanscherping van de geldende beperkingen.

Vanuit de reserveringsgedachte acht het rijk het onwenselijk om deze beperkingen nu op te nemen in het reserveringsgebied. Deze zouden huidige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving mogelijk onnodig kunnen frustreren. Op basis van het bovenstaande komt het rijk tot een afbakening van het reserveringsgebied zoals weergegeven in bijlage 1.

Ruimtelijk regime

Het rijk acht de reservering voor de parallelle Kaagbaan van nationaal belang om in de 'structuurvisie Schiphol en satellieten' een integrale, open en zorgvuldige afweging te kunnen maken voor de toekomst van de luchthaven. Zoals aan de Tweede Kamer is medegedeeld is de planning om eind 2009 een besluit hierover te nemen.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de ruimtelijke reservering zijn in beginsel onwenselijk, tenzij de op 1 april 2008 geldende bestemmingsplannen hiervoor de mogelijkheid bieden, danwel de



aan de betreffende ruimtelijke ontwikkelingen ten grondslag liggende besluitvorming, met instemmen van het rijk, voor 1 april 2008 heeft plaatsgevonden en een breder publiek belang dient.

De VROM Inspectie zal in samenwerking met de Inspectie Verkeer en Waterstaat een zorgvuldige toetsing en beoordeling van de relevante ruimtelijke ontwikkelingen uitvoeren.