



> 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

Datum 5 december 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over de Tijdelijke regeling
groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 en de
natuurvergunning voor dit groot onderhoud

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/282176

Uw kenmerk
2022Z21783

Bijlage(n)
1

Geachte voorzitter,

Op 11 november 2022 zijn door de leden van Raan en Vestering (beiden PvdD) schriftelijke vragen gesteld aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 en de natuurvergunning voor dit groot onderhoud. Hierbij ontvangt u mede namens de minister voor Natuur en Stikstof de beantwoording.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

2022Z21783

(ingezonden 11 november 2022)

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vragen van de leden van Raan en Vesterling (beiden PvdD) aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Natuur en Stikstof over de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 en de natuurvergunning voor dit groot onderhoud

1. Heeft Schiphol een natuurvergunning aangevraagd voor de stikstofuitstoot die veroorzaakt zal worden met de werkzaamheden die genoemd zijn in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is deze ook afgegeven?

Antwoord.

Schiphol is verantwoordelijk voor de planning en uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden op de luchthaven Schiphol.

Schiphol heeft geen afzonderlijke natuurvergunning aangevraagd en dat is ook niet nodig voor het voorgenomen baanonderhoud in 2023, als bedoeld in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023. Het is namelijk vaste jurisprudentie dat beheer en onderhoud van het project daar onlosmakelijk onderdeel van uitmaakt. Dat betekent dat als er toestemming is voor een project op de Europese referentiedatum, het beheer en onderhoud deel uitmaakt van de referentiesituatie en sprake is van bestaand gebruik dat niet beoordeeld hoeft te worden. Voor zover er geen sprake is van bestaand gebruik op de Europese referentiedatum, behoort het baanonderhoud onderdeel uit te maken van (de passende beoordeling die ten grondslag ligt aan) de reeds ingediende aanvraag voor een natuurvergunning voor de operaties op Schiphol

Het bevoegd gezag – de minister voor Natuur en Stikstof – ziet daarop toe en behandelt momenteel die vergunningaanvraag.

Inmiddels is op 22 november jl. een handhavingsverzoek ingediend met betrekking tot groot baanonderhoud. Dat verzoek wordt door de minister voor Natuur en Stikstof behandeld, zodat in de beantwoording van deze vragen niet op de uitkomst daarvan kan worden vooruitgelopen. Op dit verzoek wordt beslist binnen de daarvoor gestelde termijn van 8 weken. Zodra een beslissing op het handhavingsverzoek is genomen, zal de minister voor Natuur en Stikstof de Kamer daarover informeren en de vragen 2 tot en met 9 beantwoorden. Op dit moment kan hierop, gelet op het ingediende handhavingsverzoek, niet vooruit worden gelopen.

De rol van de minister van Infrastructuur en Waterstaat is beperkt tot het verlenen van vrijstellingen van regels in het Luchthavenverkeerbesluit voor het baan- en routegebruik en het vaststellen van vervangende regels en grenswaarden geluid vanwege het afwijkende baangebruik tijdens de onderhoudsperioden. De Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 voorziet hierin en staat los van eventuele vergunningen die Schiphol nodig heeft om het baanonderhoud uit te kunnen voeren, inclusief de vereiste toestemmingverlening ingevolge de Wet natuurbescherming door de minister voor Natuur en Stikstof.

2. Kunt u de aanvraag (en mogelijke beoordeling) delen met de Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 1.

3. Deelt u de mening dat, zeker nu de bouwvrijstelling is vervallen, voor deze activiteit een passende beoordeling gemaakt moet worden, waaruit kan blijken dat deze een natuurvergunning behoeft? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is deze passende beoordeling gemaakt en wat kwam hier uit? Kunt u deze delen met de Kamer?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 1.

4. Kunt u uitsluiten dat deze activiteiten significante negatieve effecten hebben op een Natura 2000-gebied? Zo ja, op welke manier? Zo nee, hoe groot zijn die significante negatieve effecten dan?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 1.

5. Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke) door de 5.600 vrachtwagenbewegingen die nodig zijn om het bestaande asfalt af te voeren?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 1.

6. Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke) door de 5.400 vrachtwagenbewegingen die nodig zijn om het nieuwe asfalt aan te voeren?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 1.

7. Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke) door de overige activiteiten die zullen plaatsvinden?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 1.

8. Hoeveel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt er veroorzaakt (en op welke), doordat het vliegverkeer op de andere banen tijdelijk toeneemt, omdat de baan waar onderhoud aan plaatsvindt tijdelijk buiten gebruik wordt gesteld en dit op de andere banen moet worden verwerkt?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 1.

9. Deelt u de stelling dat de mogelijk lagere stikstofdepositie op het ene Natura 2000-gebied (door buitenwerkingstelling van de baan) niet verrekend mag worden met de toegenomen depositie op een ander gebied (door het toegenomen verkeer daar)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 9.

Zie het antwoord op vraag 1.

10. Kunt u aangeven hoe is gekomen tot de aantallen van 5.400 en 5.600 vrachtwagenbewegingen en hoe groot de post 'onvoorzien' is?

Antwoord.

De aantallen volgen volgens Schiphol uit de omvang van de te verplaatsen hoeveelheid materiaal, gedeeld door het laadvermogen van de vrachtwagen. Het laadvermogen van een vrachtauto is 20 m³. De hoeveelheid vrijkomend materiaal bij frezen is 536.000 m² maal 15 cm dikte, en bedraagt 80.400 m³. Gestort levert dit een volumetoeslag op van 1,4. Het volume van het af te voeren materiaal is 112.000 m³ en met vrachtwagens van 20m³ leidt dit tot 5600 vrachtwagenbewegingen.

De aantallen voor de aanvoer van het asfalt zijn op een vergelijkbare wijze bepaald. Het laadvermogen van een asfaltwagen is 26 ton. 140.000 ton totaal gedeeld door 26 ton per vrachtwagen geeft 5.400 vrachtwagenbewegingen.

11. Hoe zien de berekeningen eruit waarmee is gekomen tot de antwoorden op de bovenstaande vragen? Als u die niet kan laten zien, hoe kan de juistheid van de antwoorden dan worden bepaald?

Antwoord.

De berekeningen zijn aangegeven in het antwoord op vraag 10.

12. Hoe groot acht u de kans op vertraging of gebrekkige uitvoering, gegeven het feit dat de werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan plaatsvinden van 2 januari tot en met 19 april, terwijl in de regeling ook wordt gemeld dat asfalt niet kan worden verwerkt bij temperaturen onder de 10 graden Celsius?

Antwoord.

In de planning is rekening gehouden met de weersomstandigheden in deze periode van het jaar. De bovenste asfaltdeklaag kan niet bij temperaturen onder 10 graden Celsius worden aangebracht. De onderdeklagen van het asfalt kunnen verwerkt worden bij een temperatuur tot 5 graden. In de planning is ruimte gereserveerd om eventuele kleine verstoringen, die optreden als gevolg van het weer (te lage temperatuur, te nat of te veel wind) op te vangen.

13. Hoe denkt u dat de optie van extra nachtwerk op dat punt ruimte in de planning kan geven? Acht u het waarschijnlijk dat het in die periode 's nachts warmer is dan 10 graden?

Antwoord.

De optie van extra nachtwerk geeft volgens Schiphol binnen de geldende kwaliteitskaders geen ruimte in de planning. Zo is het in de nacht vaak kouder dan overdag, waardoor extra nachtwerk voor onder meer het asfalteren, het aanbrengen en afdichten van kabelsleuven of het aanbrengen van markeringen op banen geen ruimte biedt. Verder wordt verwezen naar het antwoord op de vragen 12 en 14.

14. Kunt u aangeven waarom geen rekening is gehouden met een mogelijke uitloop van de werkzaamheden, terwijl u zelf stelt: "Uit eerdere ervaringen met onderhoudswerkzaamheden blijkt dat uitloop van de werkzaamheden een risico blijft"? [1]

Antwoord.

Bij het opstellen van de regeling is uitgegaan van de door de sector verzochte vrijstellingen. Een risico bij het inplannen van werkzaamheden vroeg in het jaar is verstoring door weersomstandigheden. Niet-weersafhankelijke werkzaamheden zijn door Schiphol 24/7 ingepland. Voor weersafhankelijke werkzaamheden geldt dat deze 5 dagen per week zijn ingepland. Dit biedt bij slecht weer de mogelijkheid om uit te wijken naar de nachten en het weekend. Schiphol heeft aangegeven dat het niet inplannen van nacht- en weekendwerk voor weersafhankelijke werkzaamheden op het kritieke pad van de planning is bedoeld om uitloop en vertraging door weersinvloeden weer zo spoedig mogelijk op te kunnen vangen.

Zoals ook is aangegeven in het antwoord op vraag 12, is het aanbrengen van nieuw asfalt de belangrijkste kritische factor omdat asfalt niet bij een temperatuur onder 10, respectievelijk 5 graden Celsius kan worden verwerkt. Het aanbrengen van asfalt kan bovendien niet worden vertraagd of vervroegd vanwege logistieke afspraken met asfaltproducenten. Ook is de aanleg van 450 km kabels niet mogelijk onder 5 graden Celsius plaatsvinden, vanwege het risico op kabelbeschadiging. Bedradingssleuven in asfalt moeten ook worden afgegoten, wat niet mogelijk is onder 5 graden Celsius en bij nat weer. Markeringen kunnen dan evenmin worden aangebracht.

Het niet inplannen van enige speling leidt tot een onbeheersbare einddatum en uitloop van de geplande werkzaamheden, hetgeen ook voor de omgeving ongewenst is. De afgelopen jaren heeft Schiphol de onderhoudswerkzaamheden binnen de verleende vrijstellingen kunnen uitvoeren. 2021 was een uitzondering. Twee weken aansluitende vrieskou in februari zorgde ervoor dat de ingebouwde speling in de planning onvoldoende was om twee weken stilstand op te kunnen vangen. Het was toen twee weken niet mogelijk om te werken aan de fundering, het asfalt, de baanverlichting en het rijbaanstelsel. In de vorstperiode van 6 tot en met 16 februari 2021 waren de ondergrond en de materialen waarmee moest worden gewerkt namelijk bevroren. Het werk is op 22 februari 2021 voortgezet, toen de ondergrond en de materialen ontdooid waren. Op verzoek van Schiphol is destijds de tijdelijke regeling voor het onderhoud aan de Polderbaan verlengd. Het onderhoud aan de Aalsmeerbaan in 2022 was overigens twee weken eerder klaar dan gepland.

Indien sprake is van uitloop zal afgewogen moeten worden of en in welke vorm de tijdelijke regeling dan wordt verlengd.

15. Wat als de regeling vervalt op 18 oktober en de werkzaamheden nog niet afgerond zijn?

Antwoord.

Schiphol dient in geval van uitloop van de onderhoudswerkzaamheden tijdig een verzoek te doen om de regeling te verlengen of te wijzigen. Er zal dan worden afgewogen of en in welke vorm de tijdelijke regeling dan wordt verlengd.

16. Heeft u een juridische risicoafweging gemaakt voor als het onderhoud niet door kan gaan? Zo ja, kunt u deze juridische risicoafweging delen met de Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Nee. Er is geen juridische risicoafweging gemaakt voor de onverhoopte situatie dat het onderhoud niet door kan gaan.

Voor het jaarlijks groot baanonderhoud wordt voorafgaand door de luchthaven Schiphol een aanvraag ingediend voor een vrijstelling van regels in het LVB met betrekking tot het baan- en luchtruimgebruik, en het aanpassen van grenswaarden

in handhavingspunten als gevolg van gewijzigd baan- en luchtruimgebruik. De vrijstelling wordt vervolgens door de minister - na afweging van de betrokken belangen - verleend in de vorm van een ministeriële regeling op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. In de afweging daarvoor is met name van belang of het moment, omvang en duur van het groot baanonderhoud zo gekozen zijn dat het groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk overlast voor omwonenden. In die afweging staat de noodzaak van het uit te voeren groot baanonderhoud niet ter discussie. De luchthaven is namelijk gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen veiligheid- en certificeringseisen te blijven voldoen, waaronder ook onderhoud valt.

17. Hoe verhoudt de aanpassing van de gebruiks- en geluidsregels zich tot de aanpassingen die nodig zijn om de krimp naar 440.000 vliegbewegingen per jaar te regelen?

Antwoord.

De wettelijke verankering van het kabinetsbesluit om de capaciteit van de luchthaven Schiphol tot 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar te beperken, staat los van tijdelijke veranderingen in baangebruik en de daardoor optredende geluidseffecten, die noodzakelijk zijn om periodiek beheer en baanonderhoud te kunnen realiseren. Baanonderhoud is een juridische veiligheidsverplichting die mede voortvloeit uit EASA-regelgeving. De Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 is opgehangen aan het huidige Luchthavenverkeerbesluit. In de regeling wordt toegelicht hoe het gewijzigde baangebruik er tijdens de onderhoudsperiode uit ziet. Ook zijn in de regeling vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten opgenomen.

18. Op welke wijze garandeert u dat er geen PFAS-/PFOS-houdende (of andersoortig vervuilde) grond wordt afgevoerd, maar maximaal wordt ingezet op reiniging?

Antwoord.

Schiphol heeft aangegeven dat alle PFOS houdende grond die bij werkzaamheden vrijkomt, wordt opgeslagen op de aangewezen opslag op Schiphol. Schiphol heeft het initiatief genomen met een eigen 'PFAS grondreinigingsinstallatie' de met PFAS verontreinigde grond op Schiphol te reinigen. De voorbereidingen voor het oprichten van de installatie zijn inmiddels gestart.

19. Op welke wijze zal het asfalt verwerkt worden, aangezien verwacht kan worden dat dit vervuild is en bekend is dat asfaltcentrales hun verwerkingsproces niet op orde hebben waardoor ze veel te veel vervuilende stoffen uitstoten?[2]

Antwoord.

Circa 60% van het uitkomende asfalt wordt volgens Schiphol direct in het project hergebruikt. Het resterende materiaal wordt afgevoerd naar gecertificeerde asfaltnolens en wordt elders in het land hergebruikt.

20. Bent u bereid om ervoor te zorgen dat, wanneer dit onderhoud plaatsvindt, dit niet gaat leiden tot schade aan natuur, milieu of omwonenden? Zo ja, hoe?

Antwoord.

Ja.

Zoals in het antwoord op vraag 16 is toegelicht, wordt alles in het werk gesteld om de hinder voor omwonenden als gevolg van beheer en baanonderhoud tot het te beperken.

In de beoordeling van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming wordt door het bevoegd gezag (de minister voor Natuur en Stikstof) zeker gesteld dat geen significante effecten voor de natuur optreden.

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol bepaalt welke operaties op de luchthaven zijn toegestaan. Daaraan ligt een milieueffectbeoordeling ten grondslag op basis waarvan wordt afgewogen in welke mate die operaties al dan niet leiden tot onaanvaardbare negatieve effecten voor het milieu.

21. Waarom heeft u besloten om tijdens de werkzaamheden de regels aan te passen en niet besloten de capaciteit van Schiphol te beperken?

Antwoord.

Het tijdelijk beperken van de capaciteit (vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen) tijdens de onderhoudswerkzaamheden is op grond van internationaal recht juridisch niet mogelijk en bovendien vanwege procedurevoorschriften, zoals de Balanced Approach procedure ingevolge verordening (EU) 598/2014, geen praktisch haalbare optie. Luchtvaartmaatschappijen vliegen volgens slots die uitgegeven zijn door de slotcoördinator. De slotcoördinator is een onafhankelijk orgaan en verdeelt de slots onder de luchtvaartmaatschappijen en is daarbij aan regels gebonden die wereldwijd zijn afgesproken. Er is gewaarborgd dat hetzelfde proces en dezelfde regels wereldwijd worden gevolgd waardoor de capaciteit op een non-discriminatoire wijze kan worden verdeeld. De luchtvaartmaatschappijen behouden hun recht om te vliegen, ongeacht of er wel of geen onderhoud plaatsvindt.

Bij elke toegestane capaciteit van de luchthaven Schiphol is sprake van noodzakelijke werkzaamheden die in het kader van beheer en baanonderhoud dienen te worden uitgevoerd. Ten gevolge daarvan zal altijd sprake zijn van een noodzaak om tijdelijk het baangebruik aan te passen tijdens de uitvoering van deze werkzaamheden.

22. Welke voorbereidingen treft u om het aantal start- en landingsbanen op Schiphol te reduceren?

Antwoord.

Er worden geen voorbereidingen getroffen om het aantal start- en landingsbanen op de luchthaven Schiphol te reduceren.

[1] Concept van tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 (https://www.internetconsultatie.nl/tijdelijke_regeling_groot_baanonderhoud_schiphol_2023/document/9624)

[2] NOS.nl, 'Uitstootregels breed genegeerd door asfaltcentrales', 16 december 2021 (<https://nos.nl/artikel/2409758-uitstootregels-breed-genegeerd-door-asfaltcentrales>)