

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 406 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2021

In de procedurevergadering van 14 april 2021 heeft uw Kamer verzocht om tot de volgende procedurevergadering van de commissie op 21 april 2021 geen onomkeerbare stappen te zetten ten aanzien van de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (Kamerstuk 29 665, nr. 399) en de ontwerpwijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) (Kamerstuk 29 665, nr. 405). Daarnaast heeft u verzocht om ten behoeve van besluitvorming op de volgende procedurevergadering een inhoudelijke toelichting aan de Kamer te doen toekomen op de consequenties van het al dan niet controversieel verklaren van de desbetreffende ontwerpbesluiten, alsmede van een eventuele verlenging van het verzoek om geen onomkeerbare stappen te zetten.

LVB

In 2008 is door meerdere partijen aangedrongen op een nieuw geluidsstelsel (het nieuwe normen- en handhavingstelsel: NNHS). Een stelsel dat meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar is dan het huidige stelsel met handhavingpunten. De basis voor het nieuwe stelsel is vervolgens vastgelegd in een wet tot wijziging van de Wet luchtvaart¹, die door de Staten-Generaal is aanvaard en in het Staatsblad is gepubliceerd in 2016. De voorliggende ontwerpwijziging van het LVB is de definitieve uitwerking van dit stelsel. Op dit moment wordt er gewerkt aan de verwerking van de zienswijzen op het ontwerpbesluit². Met de wijziging van het LVB wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven van de regels van het NNHS door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dit is belangrijk omdat er anders sprake blijft van een rechtsvacuüm waarbij wel volgens de regels van het NNHS inclusief de maximale capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen wordt gevlogen, maar dit niet formeel in wet- en regelgeving is verankerd. Het beëindigen van het anticiperend handhaven is dus noodzakelijk om de rechtspositie van de omwonenden te verbeteren en vanwege rechterlijke uitspraken hierover.

Door het controversieel verklaren van de ontwerpwijziging van het LVB kan sprake zijn van vertraging van het beëindigen van het anticiperend handhaven. Het is van belang dat het nieuwe stelsel, waarmee het anticiperend handhaven wordt beëindigd, zo snel mogelijk in werking treedt.

Ten behoeve van de voorhangprocedure zal ik uw Kamer rond de zomer de zienswijzen en de zogenaamde nota van antwoord toesturen. Daarbij wordt ook het advies van de Commissie voor de m.e.r. betrokken. Zo is uw Kamer geïnformeerd

¹ Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (Stb. 2016, nrs. 119 en 119-n1)

² Kamerstuk 29 665, nr. 399

over alle bevindingen op het ontwerpbesluit en worden geen onomkeerbare stappen gezet.

LIB

Met de ontwerpwijziging van het LIB wordt de grens van het luchthavengebied op enkele plaatsen beperkt aangepast, zonder dat dit ruimtelijke gevolgen heeft in de omgeving. Dit is te zien als een noodzakelijke technische aanpassing. Deze aanpassing is met name noodzakelijk vanwege de verdubbeling van het zuidelijke rijbaanviaduct over de A4, onderdeel van de verdubbeling van taxibaan Quebec. De gefaseerde aanleg van taxibaan Quebec is een veiligheidsmaatregel, die – ook nu er minder vliegtuigbewegingen zijn op Schiphol – een belangrijke bijdrage levert aan de voorspelbaarheid van de operatie en daarmee het verminderen van de complexiteit op Schiphol. Dit blijkt ook uit de evaluatie van de OVV aanbevelingen en de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol³.

Ook moet in verband met wijzigingen in eigendomsposities en vanwege verbetering van de efficiency van de beveiliging, de grens van het luchthavengebied op negen andere plaatsen worden aangepast. Het gaat bij deze laatste categorie zowel om verkleining als uitbreiding van het gebied en het gaat in totaal om enkele tientallen meters. De voorliggende wijziging staat op geen enkele manier toekomstige wijzigingen van het LIB in de weg. Op dit moment staat de ontwerpwijziging van het LIB open voor zienswijzen⁴. Net als bij het LVB kan ik de nota van antwoord rond de zomer aan uw Kamer toesturen.

Over de verdubbeling van het taxibanenstelsel bent u met enige regelmaat geïnformeerd in de voortgangsrapportages over de veiligheid op Schiphol⁵. De terminal van Schiphol en de opstelplaatsen voor vliegtuigen worden grotendeels omringd door een dubbel rijbaansysteem. Aan de zuidzijde ontbreekt nog een deel in dit dubbele rijbaansysteem (de enkele rijbaan Quebec). Het ontbreken van dit dubbele gedeelte leidt op bepaalde momenten op de dag tot congestie op het rijbaansysteem, wat extra werkdruk voor de verkeersleiders en meer uitstoot met zich mee brengt. Het luchthaventerrein wordt op deze plek van de aanleg van de dubbele taxibaan doorsneden door de A4, daarom is een viaduct nodig. Met de voorliggende wijziging van het LIB, wordt het viaduct boven de snelweg onderdeel van het luchthaventerrein. De uitbreiding van het luchthaventerrein bedraagt ook daar enkele tientallen meters. De dubbele taxibaan wordt gefaseerd aangelegd. Fase 1A, waaronder de bouw van het viaduct over de A4, is in uitvoering en loopt op schema⁶. Schiphol heeft gepland om deze fase op 20 december 2021 op te leveren en te gaan gebruiken. Fase 1B, de finale aansluiting aan de oostelijke zijde, wordt naar verwachting in 2025 opgeleverd. Zonder wijziging van het LIB kan het viaduct over de A4 niet worden gebruikt door taxiënd vliegverkeer, omdat het nog geen onderdeel uitmaakt van het luchthaventerrein. Door de wijziging controversieel te verklaren kan de ingebruikname vertraging oplopen. Het is van belang om

³ Kamerstuk 29 665, nr. 384

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 401

⁵ Kamerstukken 29 665, nrs. 351, 373, 379 en 395

⁶ De planning van deze en andere maatregelen is te vinden op integralsafetyschiphol.nl

voortvarend verder te gaan met deze veiligheidsverbetering zodat de ingebruikname volgens planning kan verlopen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga