

Vergaderjaar 2020–2021

31 936

Luchtvaartbeleid

AA

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2021

Onder verwijzing naar de voorhangprocedure op grond van artikel 8.13 en 8.14 van de Wet luchtvaart zend ik u bijgaand het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) in verband met wijziging van de grens van het luchthavengebied met het oog op de verdubbeling van rijbaan Quebec en in verband met verbetering van de beveiliging van de luchthaven.

Het betreft een technische wijziging van het LIB. Met de verdubbeling van rijbaan Quebec worden de verkeersstromen op Schiphol vereenvoudigd. Het verdubbelen van rijbaan Quebec en het wijzigen van de aansluitende taxaanknooppunten dragen bij aan het reduceren van de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven zoals de Onderzoeksraad voor Veiligheid in haar rapport «Vliegveiligheid vliegverkeer Schiphol» uit 2017¹ aangeeft. Hiermee wordt de veiligheid verhoogd. Tevens wordt met een aantal wijzigingen van de grens van het luchthavengebied de beveiliging van de luchthaven verbeterd.

De termijn van de voorhangprocedure is van 1 april tot en met 28 april 2021.

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

¹ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol>.

Besluit van ... tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de grens van het luchthavengebied met het oog op de verdubbeling van rijbaan Quebec en in verband met verbetering van de beveiliging van de luchthaven

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 8.4 van de Wet Luchtvaart;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

In de artikelen 2.2.2a en 2.2.4 wordt «4A» vervangen door «4a».

B

Bijlage 1 wordt vervangen door de afbeelding «Bijlage 1 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol – Het luchthavengebied», opgenomen in bijlage I bij dit besluit.

C

Bijlage 2 wordt vervangen door de afbeelding «Bijlage 2 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol – Het beperkingengebied», opgenomen in bijlage II bij dit besluit.

D

Bijlage 3 wordt vervangen door de afbeelding «Bijlage 3 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol – Beperkingen bebouwing», opgenomen in bijlage III bij dit besluit.

E

Bijlage 4 wordt vervangen door de afbeelding «Bijlage 4 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol – Maatgevende kaart toetshoogtes», opgenomen in bijlage IV bij dit besluit.

F

Bijlage 4a wordt vervangen door de afbeelding «Bijlage 4a bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol – Toetshoogte i.v.m. radar», opgenomen in bijlage IVa bij dit besluit.

G

Bijlage 5 wordt vervangen door de afbeelding «Bijlage 5 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol – Beperking aantrekken vogels», opgenomen in bijlage V bij dit besluit.

H

Bijlage 6 wordt vervangen door de afbeelding «Bijlage 6 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol – Toetszone voor windturbines en lasers», opgenomen in bijlage VI bij dit besluit.

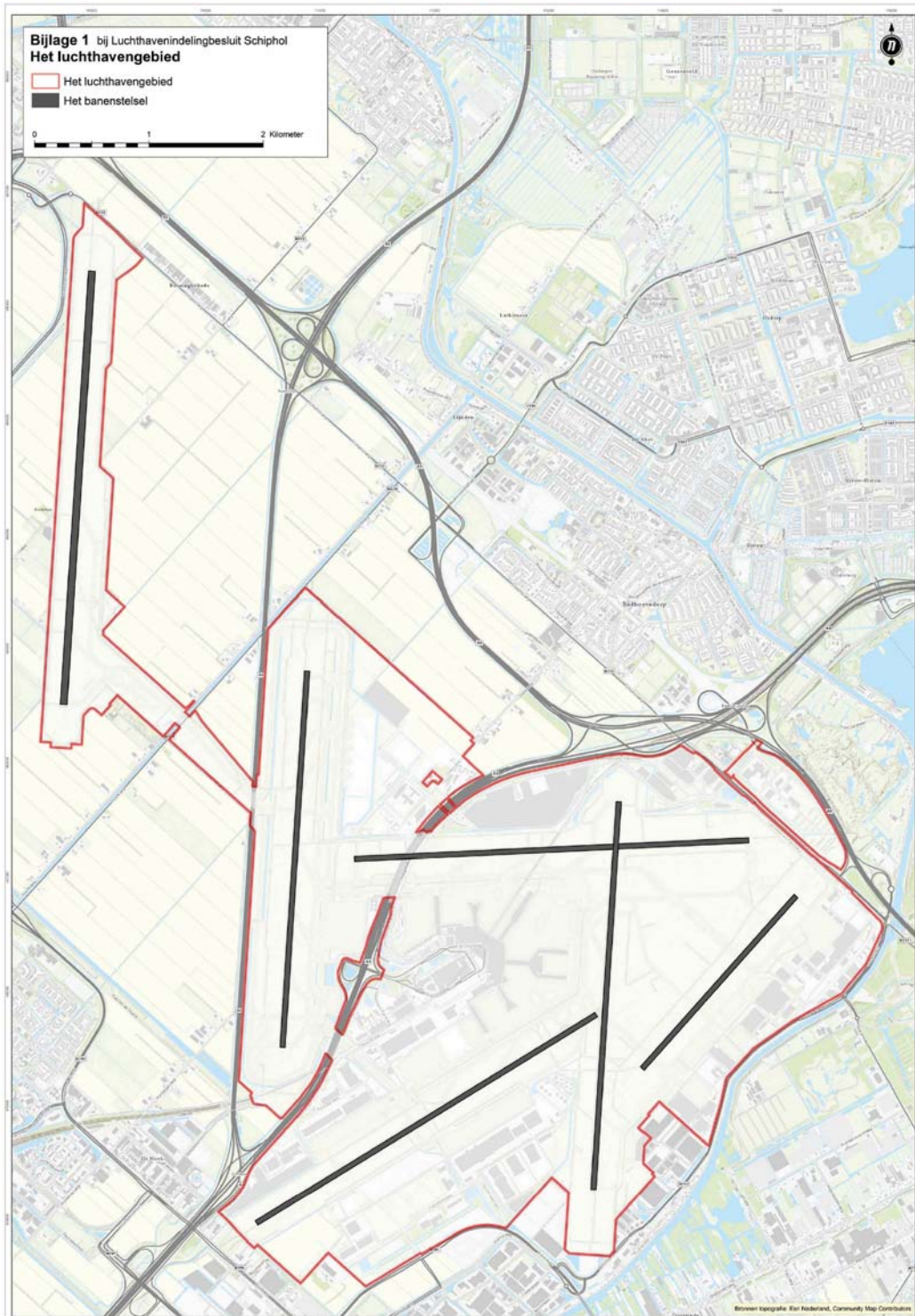
ARTIKEL II

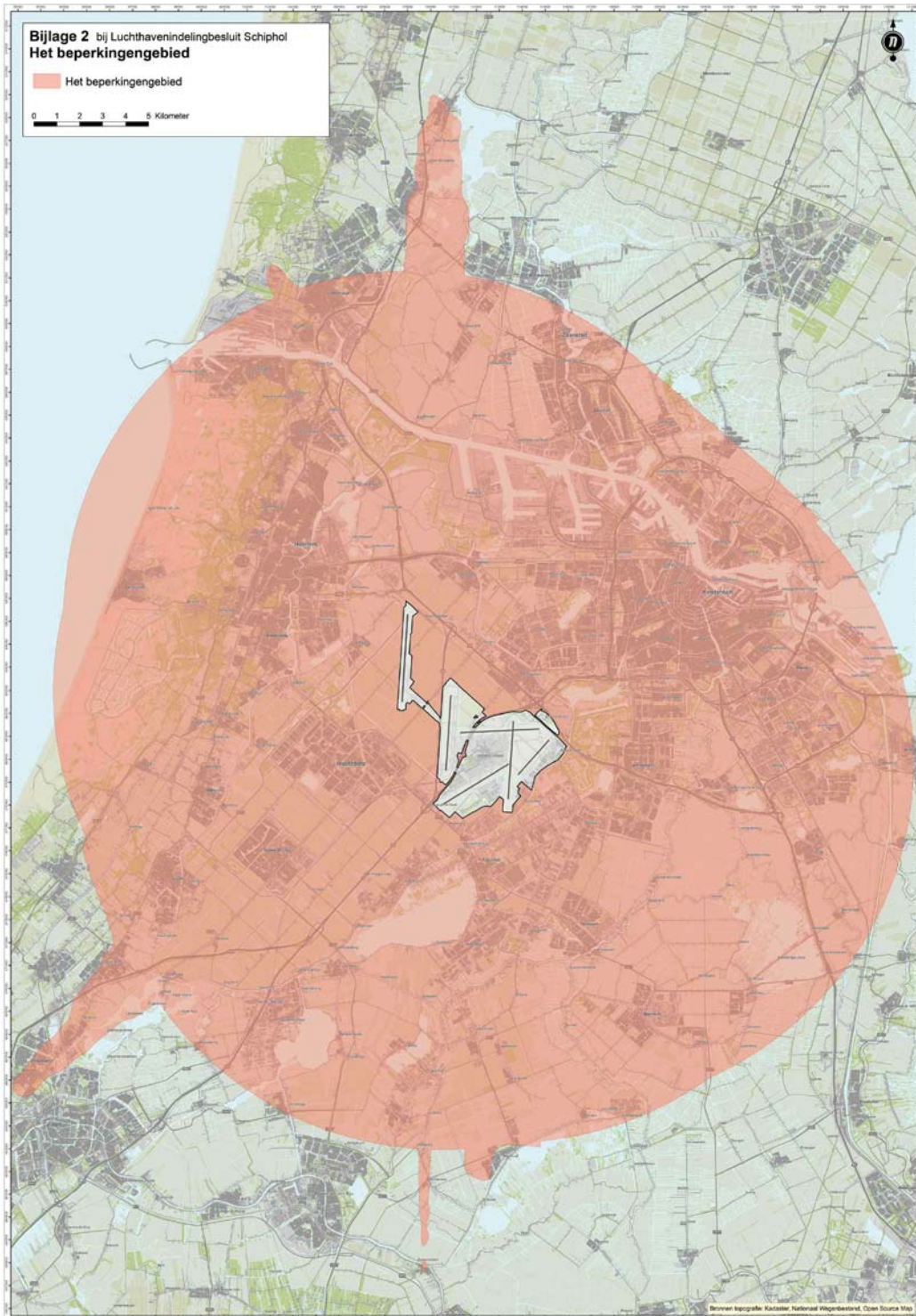
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

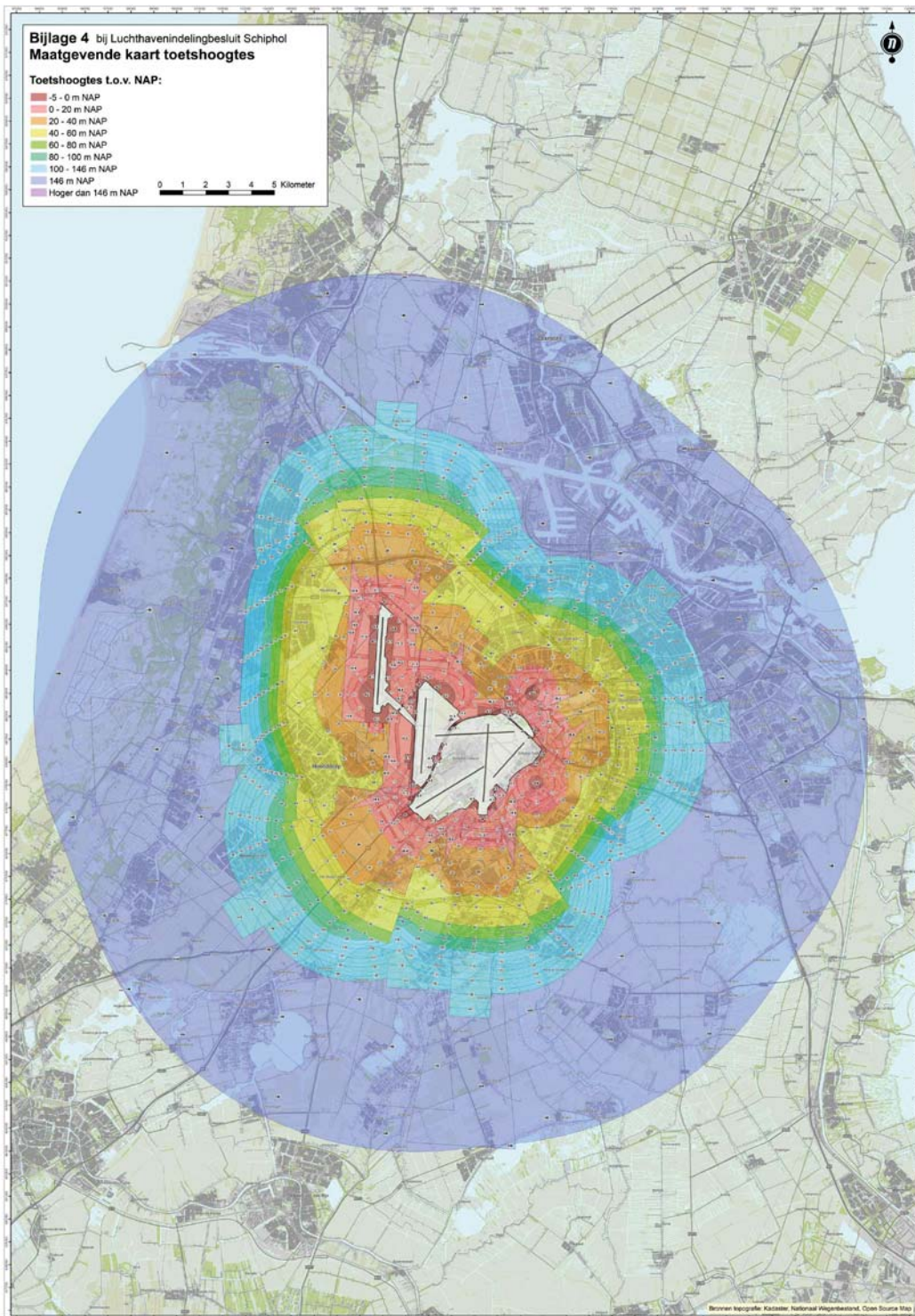
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

behorende bij het besluit houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de grens van het luchthavengebied met het oog op de verdubbeling van rijbaan Quebec en in verband met verbetering van de beveiliging van de luchthaven















NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) bevat de ruimtelijke regels op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Dit wijzigingsdeel betreft een wijziging van de grens van het luchthavengebied met het oog op de verdubbeling van rijbaan Quebec en verbeteringen in verband met de beveiliging van de luchthaven.

Voor deze wijziging wordt in de kaartbijlagen 1, 2, 3, 4, 4a, 5 en 6 de grens van het luchthavengebied gewijzigd.

2. Doel en achtergrond

2.1 Doel van de wijziging van het Luchthavengebied

Met dit wijzigingsbesluit wordt beoogd:

A. Het luchthavengebied ten zuiden van het huidige rijbaanviaduct over de A4 te vergroten zodat het tweede parallel gelegen viaduct over de A4, als onderdeel van de verdubbeling van rijbaan Quebec, binnen de grens van het luchthavengebied komt te liggen.

De terminal van Amsterdam Airport Schiphol en de opstelplaatsen voor vliegtuigen worden grotendeels omringd door een dubbel rijbaansysteem. Daardoor kunnen de taxibanen in verschillende richtingen worden gebruikt. Dit levert meer flexibiliteit en capaciteit op voor de groundbewegingen van vliegtuigen. Aan de zuidzijde ontbreekt echter nog een deel in dit dubbele rijbaansysteem. In dit gedeelte ligt een enkele rijbaan, rijbaan Quebec. Het ontbreken van dit dubbele gedeelte kan leiden tot congestie op het rijbaansysteem, dat vervolgens meer werkdruk voor de verkeersleiders met zich mee kan brengen.

De rijbaan Quebec vormt de zuidelijke verbinding over de A4. Bij bepaalde baancombinaties ontstaat congestie omdat de vliegtuigen moeten wachten totdat het verkeer in tegenovergestelde richting is gepasseerd. De wachtrij die hierdoor kan ontstaan blokkeert vervolgens de verkeersstroom naar de Polderbaan, verder naar het westen, wat leidt tot vertraging. De toch al aanzienlijke taxitijd naar de Polderbaan kan daardoor sterk variëren en wordt minder voorspelbaar.

Een verdubbeling van rijbaan Quebec heeft op een vijftal aspecten belangrijke voordelen:

- Veiligheid: De standaard taxiroutering is zodanig dat de rijbaan met de binnenste cirkel rechtsom wordt gebruikt en de buitenste rijbaan linksom. Om dit principe te volgen, is een dubbele rijbaan vereist. Het vermindert de werkdruk voor de verkeersleider en de kans op verwarring met piloten en bestuurders van luchthavenvoertuigen, waardoor het risico op botsingen op de grond wordt verkleind. De vereenvoudigde verkeersstroom verhoogt de veiligheid. Het verdubbelen van rijbaan Quebec en het wijzigen van de aansluitende taxibaanknooppunten dragen bij aan het reduceren van de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven zoals de Onderzoeksraad voor Veiligheid in haar rapport «Vliegveiligheid vliegverkeer Schiphol» uit 2017 aangeeft.
- Efficiëntie: Verdubbeling van de rijbaan Quebec elimineert tegengestelde verkeersstromen op een enkele rijbaan. Het zorgt ervoor dat het

verkeer richting de Polderbaan (baan 18R-36L), onafhankelijk van het wachtende verkeer bij de toegangspunten tot de Zwanenburgbaan, kan doorstromen. Een dubbel rijbaanstelsel zal daarom vertragingen verminderen en de werklast van de verkeersleider verminderen.

- Flexibiliteit: Een volledig dubbel rijbaanstelsel maakt het rijbaanstelsel minder gevoelig voor verstoppingen. Taxibanen kunnen worden geblokkeerd vanwege een defect aan een vliegtuig, onderhoud of bouwwerkzaamheden. Bij een volledige dubbel rijbaanstelsel is er de mogelijkheid om via een andere route te rijden.
- Voorspelbaarheid: Bij gelijktijdig starten in noordelijke richting op de Zwanenburgbaan (startbaan 36C) en de Polderbaan (startbaan 36L) kan het voorkomen dat wachtende vliegtuigen voor de start op de Zwanenburgbaan de route naar de Polderbaan blokkeren. Met de verdubbeling van rijbaan Quebec kan het verkeer naar de Polderbaan over de nieuwe rijbaan kan taxiën. Hierdoor wordt de wachtrij voor de Zwanenburgbaan omzeild en wordt de voorspelbaarheid van de taxitijd vergroot.
- Duurzaamheidswinst: Door de verdubbeling van rijbaan Quebec zal de doorstroming van het taxiënd verkeer verbeteren, waardoor congestie en vertragingen aanzienlijk zullen afnemen. Dit zal een gunstig effect hebben op het brandstofgebruik en als gevolg hiervan zullen de emissies verminderen.

B. De grens van het luchthavengebied op een achttal andere locaties in verband met eigendomsposities en verbetering van de beveiliging aan te passen, waardoor de beveiliging van de luchthaven efficiënter en effectiever is.

Door wijzigingen in eigendomsposities en vanwege praktische redenen waaronder een verbetering van de efficiency van de beveiliging, is het gewenst de grens van het luchthavengebied aan te passen. Het gaat hierbij om de volgende wijzigingen:

- Een uitbreiding bij de noordelijke kop van de Polderbaan (baan 18R-36L) in verband met de eigendomspositie en het bij het luchthaventerrein trekken van het betreffende perceel.
- Een uitbreiding bij de noordelijke kop van de Zwanenburgbaan (baan 18C-16C) in verband met een aanpassing van de eigendomspositie.
- Een uitbreiding ten oosten van noordzijde van de Zwanenburgbaan (baan 18C-36C) in verband met het binnen het securitygebied brengen van het aannemersterrein, het gronddepot en parkeerterrein P7.
- Een uitbreiding ten zuidoosten van de Kaagbaan (baan 06-24) in verband met het bij het securitygebied voegen van diverse tweede linie gebouwen en een vrachtwagenparkeerplaats.
- Een uitbreiding ten oosten van de zuidkant van de Aalsmeerbaan (baan 18L-36R) in verband met het binnen het securitygebied trekken van hangar 73.
- Een verkleining ten zuiden en aan de oostzijde van het knooppunt Badhoevedorp in verband met het omleggen van de A9.
- Een verkleining ten zuiden van het knooppunt Badhoevedorp in verband met het verbreden van de Schipholweg.
- Een verkleining ten zuidoosten van de zuidzijde van de Kaagbaan (baan 06-24) in verband met het ontbreken van een operationele binding en bovendien is dit terrein geen grondeigendom van Schiphol.

2.2 Kaarten en achtergrondinformatie

De kaartbijlagen 1, 2, 3, 4, 4a, 5 en 6 met de grens van het luchthavengebied en de beperkingengebieden zijn naast dat zij opgenomen zijn in dit wijzigingsbesluit ook digitaal gepubliceerd via www.ruimtelijkeplannen.nl. Bovendien zijn via de webapplicatie www.lib-schiphol.nl alle beperkingen-

gebieden met de regels die daarbinnen gelden inzichtelijk gemaakt. Met deze applicatie is het mogelijk om voor iedere willekeurige locatie rond Schiphol de ligging ten opzichte van de beperkingengebieden te bepalen. Daarbij kunnen de regels worden opgevraagd die voor de betreffende locatie gelden, en informatie over de eventueel te volgen procedure voor een aanvraag van een verklaring van geen bezwaar.

2.3 Wijziging beperkingengebieden

De wijzigingen van de grens van het luchthavengebied hebben de volgende consequenties voor de beperkingengebieden:

Voor gebieden die vanwege de vergroting van het luchthavengebied binnen het luchthavengebied komen te liggen vervallen eventuele beperkingen op grond van de in hoofdstuk 2 van het Luchthavenindelingbesluit genoemde «Regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond». Wel kunnen in die gebieden, vanwege internationale voorschriften, beperkingen gelden voor het oprichten van obstakels en de verstoring van communicatie-, navigatie- en radarapparatuur.

Voor de drie gebieden die binnen het luchthavengebied lagen en met ingang van dit besluit buiten het luchthavengebied komen te liggen, gelden de beperkingen zoals genoemd in hoofdstuk 2 van het geldende Luchthavenindelingbesluit. De nieuwe beperkingen in deze gebieden hebben echter geen gevolgen voor het gebruik van deze gebieden. Zo waren de internationale voorschriften voor het oprichten van obstakels en de verstoring van communicatie-, navigatie- en radarapparatuur al van toepassing op deze gebieden toen ze binnen het luchthavengebied lagen. Voor de drie gebieden gelden wel aanvullende beperkingen met het oog op de externe veiligheid en de geluidsbelasting. Deze beperkingen zijn, vanwege de aard van de gebieden (verkleining van het luchthavengebied i.v.m. de uitbreiding van wegen) of de ligging (verkleining van het luchthavengebied aan de zuidoostzijde van de Kaagbaan), niet zodanig restrictief dat deze beperkingen het gebruik van het gebied in de weg staan.

3. Wettelijke grondslag en doorwerking

Het LIB wordt op grond van artikel 8.4 van de Wet luchtvaart bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. Het LIB werkt door via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wro, de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), zoals omgevingsvergunningen voor bouwen, aanleggen of tot afwijking van het bestemmingsplan. De toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning vindt plaats via gemeentelijke bestemmingsplannen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit is geregeld in de artikelen 8.8 en 8.9 van de Wet luchtvaart.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie in het Staatsblad. Vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit hebben de regels in dit besluit een rechtstreekse werking en dienen deze als toetsingsgrond voor vergunningaanvragen gehanteerd te worden. Dit geldt tot het moment dat de betreffende bestemmingsplannen in lijn zijn gebracht met het LIB. Het LIB geldt daarmee als voorbereidingsbesluit zolang het bestemmingsplan nog niet in lijn is met het geldende LIB.

Bestemmingsplannen die bij inwerkingtreding van dit besluit al vastgesteld en in lijn met het LIB waren, mogen na inwerkingtreding van dit besluit opnieuw door de gemeente worden vastgesteld zonder dat

hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) noodzakelijk is. Immers, deze bestemmingsplannen conserveren slechts de bestaande gebouwde situatie en bieden geen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen die mogelijk de vliegveiligheid schaden.

Ook onder de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt, zullen het luchthavengebied en de beperkingengebieden worden vastgesteld op grond van de Wet luchtvaart. De doorwerking naar bestemmingsplannen, dan omgevingsplannen geheten, blijft hetzelfde. De in de beperkingengebieden geldende regels zullen in een later stadium wel overgaan naar het Besluit kwaliteit leefomgeving onder de Omgevingswet. Het tijdstip van deze overgang is nog niet bekend, maar het zal in elk geval na 2022 zijn.

4. Uitvoering

De regels in het met dit besluit gewijzigde LIB hebben alleen in de zogenaamde sloopzones, LIB 1 en LIB 2, ook betrekking op bestaande bouwwerken. Dit heeft echter geen consequenties omdat de drie gebieden die buiten het luchthavengebied komen te liggen niet binnen LIB 1 en LIB 2 vallen dan wel dat daar geen bouwwerken staan die volgens de regels in het LIB gesloopt zouden moeten worden. Buiten de beperkingengebieden LIB 1 en LIB 2 slaan de regels niet terug op bestaande of al vergunde plannen.

5. Handhaving

Aangezien het LIB doorwerkt via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wro liggen ook de handhaving en het toezicht primair bij de gemeenten. Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het LIB gehandhaafd. Voor zover bestemmingsplannen nog niet in lijn zijn met de regels in het LIB, werkt het LIB als voorbereidingsbesluit. De gemeente toetst een bouwaanvraag dan aan het LIB. Indien de aanvraag daarmee in strijd is, past de gemeente het bestemmingsplan aan het LIB aan of vraagt op grond van artikel 8.9 Wet luchtvaart een vvgb aan bij de ILT.

6. Gevolgen

6.1 Ruimtelijke gevolgen

Dit besluit heeft geen directe ruimtelijke gevolgen.

6.2 Bestuurlijke lasten en gevolgen voor andere overheden

De bestuurlijke lasten zijn beperkt tot het wijzigen van de grens van het luchthavengebied indien een bestemmingsplan wordt aangepast waarin de grens van het luchthavengebied is opgenomen.

6.3 Lasten voor burgers, bedrijven en instellingen

Dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers, bedrijven en instellingen.

6.4 Gevolgen voor het milieu

Dit besluit heeft geen negatieve gevolgen voor het milieu.

Met de verdubbeling van rijbaan Quebec wordt de efficiency van het taxiën verbeterd waardoor vliegtuigen niet meer op elkaar te behoeven wachten bij het gebruik van de zuidelijke taxiroute. Hierdoor behoeven vliegtuigen niet langer van stilstand met zogeheten «Breakaway thrust» weer op gang te worden gebracht naar de taxiesnelheid. Dit is gunstig uit het oogpunt van zowel uitstoot als geluidhinder.

7. Totstandkoming

7.1 Overleg

Dit besluit is voorbereid in overleg met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de provincies en gemeenten in de omgeving van Schiphol en de Omgevingsraad Schiphol.

7.2 Zienswijzen en voorhang

Op grond van artikel 8.14 in samenhang met artikel 8.13 van de Wet luchtvaart heeft dit besluit in de periode van 31 maart 2021 tot en met 28 april 2021 als ontwerp voorgeleggen voor zienswijzen.

pm uitkomst zienswijzenprocedure

Gelijktijdig met de ter inzagelegging, is het ontwerpbesluit ook aangeboden aan de voorzitters van de Staten-Generaal overeenkomstig artikel 8.14 in samenhang met artikel 8.13 van de Wet luchtvaart.

pm uitkomst voorhangprocedure

ARTIKELSGEWIJS

ARTIKEL I

Onderdeel A

In de artikelen 2.2.2a en 2.2.4 is een kleine tekstuele correctie aangebracht.

Onderdelen B tot en met H

In verband met de wijziging van de grens van het luchthavengebied worden alle kaartbijlagen bij het besluit vervangen door nieuwe kaarten.

ARTIKEL II

Het besluit treedt in werking met ingang van de dag na de publicatie in het Staatsblad. Het aanhouden van de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn zou aanmerkelijke ongewenste nadelen voor de luchthaven betekenen omdat de werkzaamheden voor de verdubbeling van de rijbaan Quebec reeds zijn begonnen.

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