

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 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

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

Datum 14 juni 2021
Betreft Verslag schriftelijk overleg (VSO) voorstel tot wijziging
van het Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de vragen en opmerkingen van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het schriftelijk overleg van 26 april 2021 over het Ontwerpbesluit 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 (Kamerstuk 29665, nr. 405).

I Inleiding

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft verslag uitgebracht over het bovengenoemde voorstel tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Er zijn vragen en opmerkingen ontvangen van de fracties VVD, D66, CDA, GroenLinks en Partij voor de Dieren. Ik ben de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat erkentelijk voor de medewerking die wordt verleend aan de spoedige behandeling van dit voorstel en voor de gestelde vragen en de gemaakte opmerkingen. Bij de beantwoording van de vragen is de volgorde van het verslag aangehouden.

II Reactie van de bewindspersoon

Vragen en opmerkingen van de VVD-fractie

Vraag 1

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de technische wijziging van het LIB zich verhoudt tot de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in zijn rapport Vliegveiligheid vliegverkeer Schiphol.

Antwoord 1

In het rapport Veiligheid Vliegverkeer Schiphol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) uit april 2017 wordt onder andere aanbevolen de complexiteit van de infrastructuur van te luchthaven te reduceren. In de huidige situatie ligt rond Schiphol-Centrum een dubbele taxibaan, met uitzondering van de enkelbaanse taxibaan Quebec aan de zuidkant, wat soms tot complexe verkeerssituaties kan leiden. Het dubbele rijbaanstelsel zal gefaseerd worden

ontwikkeld en geïmplementeerd: fase 1A en fase 1B. In fase 1A wordt de nieuwe taxibaan verbonden. Hiervoor is een nieuw viaduct in aanbouw naast het bestaande viaduct over de Rijksweg A4. Na fase 1B is het taxibanenstelsel volledig verdubbeld. Op pagina 58 van de Integrale Veiligheidsanalyse van het Nederlands Lucht- en ruimtevaartcentrum (NLR) die uw Kamer op 30 maart 2020 heeft ontvangen is een uitgebreide schematische weergave en uitleg te vinden van hoe fase 1A en 1B eruit zien. Korthedshalve verwijs ik daarnaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

De technische wijziging van het LIB is onder andere nodig om het dubbele rijbaanstelsel in gebruik te kunnen nemen, omdat dat nu voor een deel nog geen onderdeel uitmaakt van het luchthavengebied. Zonder de wijziging van het LIB mag er geen vliegverkeer over het nieuwe viaduct rijden. In de Integrale Veiligheidsanalyse wordt voor fase 1A een risicoreductie geschat van de kans op een botsing als gevolg van een 'uncontrolled manoeuvre' van minimaal 2% en maximaal 10% ten opzichte van de huidige situatie. Voor fase 1B wordt in de risicoanalyse geschat dat de kans van een botsing op de taxibaan als gevolg van een 'uncontrolled manoeuvre' vermindert met 27% ten opzichte van de huidige situatie. Met de gefaseerde aanleg van het dubbele taxibanenstelsel wordt dus een belangrijke bijdrage geleverd aan het verminderen van de complexiteit van de infrastructuur. Zoals ook recent in de voortgangsrapportage over veiligheid aangegeven, zal fase 1B van de aanleg opnieuw worden gepland.

Vraag 2

Welke voordelen biedt de verdubbeling van de rijbaan ten opzichte van de huidige situatie? Is dit essentieel voor de veiligheid? En wat verandert er nu daadwerkelijk in de praktijk? Worden op deze manier verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden en draagt dit bij aan het reduceren van de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven?

Antwoord 2

Door de vereenvoudigde verkeersstroom wordt de veiligheid verhoogd. Het vermindert de werkdruk voor de verkeersleiders en de mogelijkheid van verwarring tussen piloten en bestuurders van luchthavenvoertuigen, waardoor het risico op botsingen op de grond kan worden verkleind. In de praktijk verandert, onder andere, de taxiroute van sommige vliegtuigen op Schiphol. Vertrekkend verkeer voor de Polderbaan kan door de dubbele Quebec vroegtijdig gescheiden worden van ander verkeer. Verkeer voor de Polderbaan zal over taxibaan Quebec worden geleid om vervolgens richting de Polderbaan te taxiën. Hiermee worden potentiële conflicten voorkomen met het overig taxiënde verkeer. Dit maakt het werk voor de grondverkeersleider minder ingewikkeld en verkleint de kans op fouten en incidenten. Daarnaast kan het verkeer richting de Polderbaan, onafhankelijk van het wachtende verkeer bij de toegangspunten tot de Zwanenburgbaan, beter doorstromen. Dit kan vertragingen verminderen en zorgt volgens het NLR voor veiligheidswinst.

Vraag 3

De leden van de VVD-fractie constateren dat door de huidige situatie rondom COVID-19 de luchtvaartsector in zwaar weer verkeert. Kan de minister aangeven of deze wijziging ook nodig is als de maximumcapaciteit van Schiphol niet zou worden uitgebreid boven de huidige grens van 500.000 vliegbewegingen per jaar? En zo ja, waarom?

Antwoord 3

Ja. De aanleg van de dubbele taxibaan, waar het viaduct over de A4 onderdeel van uitmaakt, levert een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de complexiteit op Schiphol en daarmee aan het verbeteren van de veiligheid van de luchthaven. Het verbeteren van de veiligheid vind ik van groot belang, ongeacht het aantal vliegtuigbewegingen.

Vraag 4

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister kan aangeven of er een relatie is tussen dit LIB en LVB1.

Antwoord 4

Er is geen relatie tussen deze wijziging van het LIB en het LVB.

Vragen en opmerkingen van de D66-fractie

Vraag 1

De leden van de D66-fractie verwelkomen het initiatief om in lijn met de aanbevelingen van de OVV de complexiteit van Schiphol terug te dringen. Deze leden zijn daarom benieuwd in hoeverre de minister verwacht dat deze wijziging bij gaat dragen aan het toekomstbestendige operationele concept dat de OVV aanbeval te ontwikkelen.

Antwoord 1

Zoals in het verslag van een schriftelijk overleg van 11 juni 2020 in reactie op vragen van de D66-fractie aangegeven wordt het reduceren van de complexiteit op Schiphol langs een aantal sporen opgepakt die met elkaar leiden tot een toekomstbestendig operationeel concept waarmee de veiligheid wordt verbeterd. Naast het reduceren van de complexiteit in de operatie in zowel de lucht als op de grond, gaat het daarbij ook nadrukkelijk om het vereenvoudigen van de grondinfrastructuur. De verdubbeling van de rijbaan Quebec, waar het viaduct over de A4 onderdeel van uitmaakt, is hier een belangrijk voorbeeld van. Ook in de evaluatie van de opvolging van de OVV-aanbevelingen die KWINK groep en To70 hebben uitgevoerd wordt aangegeven dat de betrokkenen stapsgewijs aanpassingen doorvoeren om het operationeel concept te vernieuwen. KWINK en To70 bestempelen de opvolging van de aanbeveling als 'adequate' omdat de getroffen maatregelen effectief zijn voor het verminderen van de veiligheidsrisico's. Wel plaatsen ze daarbij de kanttekening dat na afronding van de maatregelen zal moeten blijken of deze voldoende toekomstbestendig zijn.

Vraag 2

Hoeveel minder botsingen zijn bijvoorbeeld te verwachten door het doorvoeren van deze wijzigingen, of hoeveel kleiner wordt het risico hierop?

Antwoord 2

In de eerdergenoemde integrale veiligheidsanalyse die het NLR in opdracht van het ministerie heeft uitgevoerd is gekeken naar de gevolgen van de maatregelen op de roadmap veiligheidsverbeteringen op een negental relevante ongevals categorieën. In paragraaf 4.6 wordt specifiek ingegaan op de effecten op botsingen op de grond (Ground collision, of GCOL). Zoals ook beschreven in het antwoord op vraag 1 van de VVD-fractie, is in de Integrale Veiligheidsanalyse voor fase 1A een risicoreductie geschat van de kans op een botsing als gevolg van een 'uncontrolled manoeuvre' van minimaal 2% en maximaal 10% ten opzichte van de

huidige situatie. Voor fase 1B wordt in de risicoanalyse geschat dat de kans van een botsing op de taxibaan als gevolg van een 'uncontrolled manoeuvre' vermindert met 27% ten opzichte van de huidige situatie. In 2019 waren er op Schiphol drie botsingen van vliegtuigen met een voertuig, object of ander vliegtuig. In 2020 ging het om één botsing .

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

Vraag 3

De leden van de D66-fractie lezen ook dat er geen negatieve gevolgen voor het milieu worden verwacht door deze wijzigingen op het gebied van uitstoot en geluidshinder. Deze leden zijn benieuwd of dit extern of met een milieueffectrapportage is getoetst en, zo ja, of deze rapportages met de Kamer kunnen worden gedeeld.

Antwoord 3

Er worden inderdaad geen negatieve gevolgen voor het milieu verwacht, het gevolg van de verdubbeling van rijbaan Quebec zal naar verwachting juist positief zijn voor het milieu. De rijbaan Quebec wordt gebruikt om de A4 van oost naar west over te steken, en vice versa. Bij bepaalde baancombinaties krijgt het inkomende verkeer vanuit westelijke richting te maken met uitgaand verkeer in westelijke richting rondom rijbaan Quebec. Dat levert congestie op, omdat de vliegtuigen moeten wachten totdat het verkeer in tegenovergestelde richting is gepasseerd. Aangezien de afstanden tussen rijbaan Quebec en de toegangspunten tot de Zwanenburgbaan kort zijn, concentreert een groot deel van de wachtrij voor de Zwanenburgbaan zich op rijbaan Quebec. Die wachtrij blokkeert 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. Het voorkomen van congestie en vertragingen en het voorkomen dat vliegtuigen moeten stoppen en weer moeten accelereren naar taxisnelheid, leidt tot vermindering van emissies en brandstofverbruik. Er is voor de verdubbeling van rijbaan Quebec geen milieueffectrapportage opgesteld, allereerst omdat de verwachte milieueffecten positief zijn en ten tweede omdat de verdubbeling van de taxibaan geen activiteit is die genoemd is in onderdeel C of D van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. Wel is er door de gemeente Haarlemmermeer bij het vaststellen van het bestemmingsplan op de milieuaspecten geluid, geur, luchtkwaliteit en stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer is terug te vinden in de toelichting op het Ontwerp wijzigingsplan Schiphol verdubbeling taxibaan Quebec van de gemeente .

Vraag 4

De leden van de D66-fractie lezen bovendien dat voor gebieden die vanwege de vergroting van het luchthavengebied binnen het luchthavengebied komen te liggen, geen regels komen te gelden op basis van Hoofdstuk II - Regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond. Deze leden zijn benieuwd naar de beredenering hierachter. Is afgestemd met de bestuurders in de getroffen gebieden wat dit bijvoorbeeld betekent voor de waarde van de grond en de rechten van huidige en mogelijke toekomstige bewoners?

Antwoord 4

Met uitzondering van de toevoeging van de gronden onder het nieuwe rijbaanviaduct over de A4 -deze grond is Rijkseigendom- zijn de toegevoegde gronden aan het luchthavengebied, eigendom van Schiphol zelf. Hier is dan ook geen sprake van bewoning. Dat binnen die gronden de regels van het

Luchthavenindelingbesluit niet langer gaan gelden, omdat deze regels niet van kracht zijn binnen het luchthavengebied, heeft dan ook geen enkele consequentie voor derden. Criteria voor bijvoorbeeld de hoogte van objecten in verband met de bescherming van de vliegoperatie of de verstoring van communicatie-, navigatie- en radarapparatuur (CNS-apparatuur) zijn vanwege internationale voorschriften ook binnen het luchthavengebied van kracht.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/167255

Vraag 5

Kan de minister bevestigen dat de wijziging en de keuze om geen regels op basis van Hoofdstuk II toe te passen voor huidige en toekomstige bewoners in gebieden die door de wijzigingen binnen het luchthavengebied komen te liggen, geen extra geluidsoverlast oplevert of gezondheidsschade?

Antwoord 5

De gebieden die met deze LIB-wijziging onderdeel worden van het luchthavengebied, maken nu voor een groot deel in de praktijk ook al onderdeel uit van het luchthavengebied. Dit geldt zeker voor het viaduct over de A4, waarbij de grond aan weerszijden van het viaduct al onderdeel is van de luchthaven. Voor de negen plaatsen waarbij het luchthavengebied moet worden aangepast vanwege de beveiliging geldt dat het ook hier gaat om een uitbreiding van in totaal enkele tientallen meters. Hier wonen geen mensen en dat zal ook in de toekomst zo blijven.

Vraag 6

De minister geeft aan dat voor deze gebieden nog wel internationale voorschriften en beperkingen voor het oprichten van obstakels en de verstoring van communicatie-, navigatie- en radarapparatuur kunnen gelden. Klopt het dat hierdoor de bouw van windmolen(s)(parken) in de omgeving benadeeld wordt? Zo ja, zijn deze gevolgen voldoende afgestemd met de bestuurders en de Regionale Energie Strategie (RES) dan wel het Nationaal Programma Regionale Energie Strategieën (NPRES) van de getroffen gebieden?

Antwoord 6

De betreffende internationale voorschriften voor de hoogte van objecten in verband met de bescherming van de vliegoperatie of de verstoring van CNS-apparatuur binnen het luchthavengebied, zijn ook buiten het luchthavengebied van kracht. Het verschil is dat de beperkingen buiten het luchthavengebied ook zijn opgenomen het LIB vanwege de noodzakelijke doorwerking naar bestemmingsplannen. Er zijn door de wijziging van de grens van het luchthavengebied dus geen aanvullende beperkingen die de bouw van windturbines nadelig beïnvloeden, overleg met de RES of het NPRES is dan ook niet nodig.

Vraag 7

De leden van de D66-fractie lezen ten slotte in de brief van de minister (Kamerstuk 29665, nr. 406) dat Fase I, waaronder de bouw van het viaduct over de A4, reeds in uitvoering is. Deze leden vragen of dit betekent dat de bouw van de dubbele taxibaan reeds gestart is. Indien dit zo is, vragen deze leden of de aanleg hiermee niet vooruitloopt op instemming van de Kamer en de ontvangst van de zienswijzen.

Antwoord 7

De bouw van het viaduct over de A4 als onderdeel van de aanleg van de verdubbeling van het taxibanenstelsel is reeds gestart en zal naar verwachting eind 2021 worden afgerond. Voor de bouw van het viaduct heeft de gemeente Haarlemmermeer een omgevingsvergunning afgegeven en is medio 2020 het bestemmingsplan gewijzigd, middels de daarvoor geldende procedures. De voortgang van de aanleg van de verdubbeling van het taxibanenstelsel is te volgen in de roadmap veiligheidsverbetering op integralsafetyschiphol.nl. De Kamer is in een eerder stadium meerdere malen geïnformeerd over de aanleg van het dubbele taxibanenstelsel, onder andere in de voortgangsrapportages over de veiligheid op Schiphol die sinds eind 2018 naar de Kamer worden gestuurd. Aangezien toestemming voor bouw door de gemeente moest worden verleend, ziet deze ontwerpwijziging alleen op de aanpassing van de grens van het luchthavengebied om mogelijk te maken dat het viaduct ook daadwerkelijk kan worden gebruikt door het vliegverkeer. Op basis van artikel 8.13 en 8.14 Wet Luchtvaart wordt deze ontwerpwijziging bij uw Kamer voorgehangen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

Vragen en opmerkingen van de CDA-fractie

Vraag 1

De leden van de CDA-fractie vragen naar de achtergrond van de situatie dat aan de zuidzijde nog een deel in een dubbel rijbaansysteem ontbreekt, terwijl het ontbreken van dit dubbele gedeelte kan leiden tot congestie op het rijbaansysteem.

Antwoord 1

Ook de andere delen van het taxibanenstelsel zijn in het verleden gefaseerd aangelegd. In de jaren '90 van de vorige eeuw zijn bijvoorbeeld de taxibanen aan de noordkant van de Zwanenburgbaan verdubbeld. Met de ingebruikname van de Polderbaan in 2003, waardoor er steeds meer verkeer aan de westkant van Schiphol kwam en er daarmee complexere taxibaanknooppunten ontstonden, is er steeds meer behoefte aan een geheel dubbel taxibanenstelsel rond Schiphol-centrum gekomen. Er wordt door de sectorpartijen continu gewerkt aan het verbeteren van de operationele veiligheid. De volledige verdubbeling van het taxibanenstelsel is hierin een belangrijke stap.

Vraag 2

Deze leden vragen de minister ook nader uiteen te zetten hoe deze wijziging van het LIB Schiphol tegemoetkomt aan de bevinden van het rapport Vliegveiligheid vliegverkeer Schiphol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2017.

Vraag 3

Op welke wijze draagt het precies bij aan het reduceren van de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven?

Antwoord 2 en 3

Kortheidshalve verwijs ik voor het antwoord op vragen 2 en 3 naar het antwoord op de eerste vraag van de VVD-fractie.

Vraag 4

Deze leden lezen verder dat duurzaamheidswinst wordt geboekt doordat bij de verdubbeling van rijbaan Quebec de doorstroming van het taxiënd verkeer zal verbeteren, waardoor congestie en vertragingen aanzienlijk zullen afnemen. Kan

de minister aangeven in welke mate dit een gunstig effect zal hebben op het brandstofgebruik en in welke mate de emissies zullen verminderen? Zijn hier cijfers over bekend?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 4

De rijbaan Quebec wordt gebruikt om de A4 van oost naar west over te steken, en vice versa. Bij bepaalde baancombinaties krijgt het inkomende verkeer vanuit westelijke richting te maken met uitgaand verkeer in westelijke richting rondom rijbaan Quebec. Dat levert congestie op, omdat de vliegtuigen moeten wachten totdat het verkeer in tegenovergestelde richting is gepasseerd. Aangezien de afstanden tussen rijbaan Quebec en de toegangspunten tot de Zwanenburgbaan kort zijn, concentreert een groot deel van de wachtrij voor de Zwanenburgbaan zich op rijbaan Quebec. Die wachtrij blokkeert 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. Het voorkomen van congestie en vertragingen en het voorkomen dat vliegtuigen moeten stoppen en weer moeten accelereren naar taxiselheid, leidt tot vermindering van emissies en brandstofverbruik. Er zijn geen kwantitatieve gegevens bekend over de verwachte vermindering van het brandstofgebruik of de emissies. Afgezien van dat efficiëntie en voorspelbaarheid van het taxiën zullen verbeteren, is het veiligheidsaspect, mede gezien de aanbeveling van de OVV om de complexiteit van de luchthaven te reduceren, de belangrijkste reden voor de verdubbeling van rijbaan Quebec.

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

Vraag 5

Ook zijn deze leden benieuwd in hoeverre de wijziging ertoe zal leiden dat vertragingen zullen verminderen en de werklast van de verkeersleider zal verminderen.

Antwoord 5

Doordat de congestie ten gevolge van de beperkte capaciteit van de enkele rijbaan Quebec met tegengesteld verkeer zal vervallen zullen vertragingen afnemen. Immers, het zorgt ervoor dat het verkeer richting de Polderbaan, onafhankelijk van het wachtende verkeer bij de toegangspunten tot de Zwanenburgbaan, kan doorstromen. Het Integral Safety Management System (ISMS) – bestaande uit de verenigde sectorpartijen op Schiphol - heeft een risicoanalyse uitgevoerd op het schetsontwerp en het voorlopig ontwerp van de dubbele rijbaan Quebec. De belangrijkste reden voor risicoreductie is de verwachte vermindering van de werkbelasting voor de grondverkeersleider. De grondverkeersleider heeft namelijk een belangrijke rol in het voorkomen van botsingen op de grond. Meer conflictvrije taxiroutes, minder verkeer over het drukke centrum van Schiphol en minder routeafwijkingen tijdens onderhoudswerkzaamheden dragen allemaal bij aan de vermindering van de werkbelasting en de kans op een botsing.

Vraag 6

De leden van de CDA-fractie vragen de minister wat de achtergrond is van de verbetering van de efficiency van de beveiliging en om welke beveiliging het dan precies gaat.

Antwoord 6

Naast de aanpassing van het luchthavengebied vanwege de verdubbeling van rijbaan Quebec wordt gelijktijdig, op verzoek van het ministerie van Defensie, Brigade Politie en Beveiliging Koninklijke Marechaussee en in overleg met de

luchthaven, de gemeente Haarlemmermeer en politie Kennemerland, voorgesteld om in verband met een verbetering van de security, de grens tussen landzijde en luchtzijde op diverse locaties te wijzigen. Het gaat zowel om verkleining als vergroting van het terrein. De (beperkte) verkleining van het luchthavengebied is vanwege de omlegging van wegen en omdat de grond in eigendom is van een externe partij. De toegevoegde gebieden hebben vooral tot doel om de security te verbeteren en efficiënter te laten verlopen door security controlepunten op een logische plek te situeren. De aanpassingen betreffen:

- een gebouw op Schiphol-Oost waar het security checkpoint zich momenteel binnen het gebouw bevindt waardoor personeel veelvuldig moet worden gecheckt;
- een werkterrein aan de noordoostzijde van de Zwanenburgbaan dat buiten het huidige luchthavengebied ligt waardoor werkverkeer van en naar het luchthavengebied telkens moet worden gecheckt;
- een klein terrein aan de noordkant van de Polderbaan dat functioneel onderdeel uitmaakt van het luchthavengebied rond de baan maar formeel net buiten het luchthavengebied ligt;

Vraag 7

Ook vragen deze leden voor wie de wijzigingen in eigendomsposities effect hebben? Heeft dit effect voor omwonenden?

Antwoord 7

De grond onder het gedeelte van rijbaan Quebec waar het parallelle rijbaanviaduct wordt gerealiseerd en waar de A4 onder ligt, is Rijkseigendom. Voor het mogen gebruiken van die grond voor de ondersteuning van het viaduct wordt opstalrecht gevestigd. De overige wijzigingen hebben geen gevolgen voor eigendomsposities en evenmin voor omwonenden. Binnen de betreffende gebieden staan geen woningen en die mogen daar ook niet worden gebouwd.

Vraag 8

Kan de minister toelichten hoe het kan dat de grens van het luchthavengebied op enkele plaatsen beperkt wordt aangepast, zonder dat dit ruimtelijke gevolgen heeft in de omgeving?

Antwoord 8

Het gaat om zeer beperkte aanpassingen van het terrein. Op deze plaatsen, zo dicht bij de luchthaven, zijn op basis van de regels in het LIB ten behoeve van de bescherming van omwonenden, geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

Vraag 9

De leden van de CDA-fractie lezen dat dit besluit is voorbereid in overleg met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de provincies en gemeenten in de omgeving van Schiphol en de Omgevingsraad Schiphol. Welke signalen kwamen er uit deze overleggen?

Antwoord 9

Geen van de genoemde partijen heeft bezwaren geuit tegen de voorgenomen wijzigingen van de grens van het luchthavengebied.

Vraag 10

De leden van de CDA-fractie lezen dat op grond van artikel 8.14 in samenhang met artikel 8.13 van de Wet luchtvaart dit besluit in de periode van 31 maart 2021 tot en met 28 april 2021 als ontwerp heeft voorgelegen voor zienswijzen. Kan de

minister aangeven wat de belangrijkste punten waren die hierbij naar voren zijn gebracht en wat de reactie van de minister hierop is?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 10

Er is één zienswijze ingediend, door de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). In deze zienswijze geeft de BRS aan geen bezwaar te hebben tegen de aanleg van Quebec. Wel geven zij aan de wens te hebben om in het LIB ook een aantal andere zaken te wijzigen. Deze wensen houden geen verband met het voorliggende ontwerpbesluit, maar zien op de toekomst van Schiphol en het toekomstig ruimtegebruik rondom Schiphol. Besluitvorming hierover is aan het volgende kabinet.

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

Vragen en opmerkingen van de GroenLinks-fractie

Vraag 1

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de verbeteringen van de fysieke veiligheid op de grond zich verhouden tot de basiskritiek van de OVV dat er eerst nieuwe veiligheidsrisico's worden geaccepteerd waarna nieuwe veiligheidsmaatregelen worden genomen. Kan de minister dit toelichten?

Antwoord 1

Het beeld van het introduceren van nieuwe veiligheidsrisico's herken ik niet. Er wordt door de ISMS-partijen continu gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid. Het is belangrijk om de risico's te kennen en ervan te leren. Op basis hiervan worden de juiste maatregelen genomen. Door continu alle mogelijke veiligheidsrisico's in beeld te brengen en het belang van veiligheid in de besluitvorming te betrekken zorgt de sector voor het voorkomen, verminderen en beheersen van risico's. Dit sluit ook aan bij de definitie die ICAO heeft geformuleerd over veiligheidsrisico's. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht en maakt in de Staat van Schiphol de veiligheid op Schiphol inzichtelijk. Op basis van deze informatie werken de sectorpartijen aan nieuwe maatregelen die de veiligheid verbeteren. Met de gefaseerde aanleg van het volledig dubbele taxibanenstelsel wordt in de basis een veiliger concept geïntroduceerd.

Vraag 2

Deze leden zijn van mening dat voor werkelijke veiligheidsverbetering het verkleinen van de capaciteit van Schiphol onontkoombaar is. De leden van de GroenLinks-fractie willen voorkomen dat de extra rijbaan wordt opgevuld door extra capaciteit en zien liever dat de extra baan wordt ingezet voor meer structurele veiligheid. Is de minister bereid dit te garanderen?

Antwoord 2

Het veiligheidsaspect is, mede gezien de aanbeveling van de OVV om de complexiteit van de luchthaven te reduceren, de belangrijkste reden voor de verdubbeling van rijbaan Quebec. Andere voordelen zijn vermindering van uitstoot en wachttijden en een meer voorspelbare operatie. Met eventuele groei heeft dit ontwerpbesluit geen relatie. Zoals ik in de Luchtvaartnota 2020-2050 heb aangekondigd, wordt bij belangrijke besluiten die leiden tot significante veranderingen in het luchtverkeer, eerst een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd. De analyse brengt de mogelijke gevolgen voor de veiligheid vooraf in beeld. Als een besluit tot verdere ontwikkeling van de

luchthaven aan de orde is, zal een dergelijke analyse uitgevoerd worden en zal blijken of dat veilig kan en wat eventueel aan extra maatregelen nodig is.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 3

Is de minister het met deze leden eens dat veiligheid een waarde en voorwaarde op zich is?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

Antwoord 3

Ja, ik heb altijd gezegd dat veiligheid voor mij op één staat.

Vragen en opmerkingen van de PvdD-fractie

Vraag 1

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zetten vraagtekens bij de noodzaak tot het aanleggen van de taxibaan Quebec, met het oog op de ecologische noodzaak tot vermindering van het aantal vliegbewegingen, en de voorspellingen dat er minder zakelijke vluchten zullen plaatsvinden. Deze leden vragen daarom aan de minister of zij kan melden bij hoeveel vliegbewegingen per jaar de aanleg van de taxibaan Quebec niet nodig is vanuit veiligheidsperspectief.

Antwoord 1

Veiligheid staat voor mij op één. De verdubbeling van het taxibanenstelsel levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de operationele veiligheid. Ik vind het van belang om geen mogelijkheden voor verbetering van de veiligheid te laten liggen, ongeacht het aantal vliegtuigbewegingen en de besluitvorming daarover.

Vraag 2

Is de minister ook bereid naar dit aantal vliegbewegingen toe te werken, aangezien Schiphol (mogelijk) al zijn stikstofruimte al benut heeft, en dus geen ruimte heeft om een dergelijke taxibaan aan te leggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

De ontwerpwijziging van het LIB gaat niet over het toestaan van aantallen vliegtuigbewegingen. In de ontwerpwijziging van het LVB die op 16 februari 2021 aan de Tweede Kamer is aangeboden, worden 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol toegestaan. Het ontwerp-LVB is door de Tweede Kamer controversieel verklaard, het is aan het nieuwe kabinet om de discussie te voeren over het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol.

Het is goed om te benadrukken dat de milieuaspecten van de aanleg van de taxibaan Quebec los staan van de milieueffecten van het vliegverkeer. Tijdens de vergunningsprocedure voor de vergunning op basis van de Wet natuurbescherming voor de aanleg van de taxibaan Quebec is berekend dat de aanleg niet leidt tot effecten op Natura-2000 gebieden. In het antwoord op vraag 3 van de D66-fractie ga ik nader in op de effecten van de aanleg van de taxibaan op het milieu.

Vraag 3

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat het belangrijk is dat een goed uitgevoerd milieueffectrapport (MER) gepubliceerd wordt, voordat over wordt gegaan tot de aanleg van projecten, zoals de uitbreiding van de Quebecbaan. Met het oog op de brieven die de minister de Kamer heeft doen toekomen over het toetsingsadvies over het milieueffectrapport 'Nieuwe Normen-

en Handhavingstelsel Schiphol 2020' (Kamerstuk 2021D14608) en het toetsingsadvies over het milieueffectrapport 'Luchtruimherziening' (Kamerstuk 2021D14611), hebben deze leden zorgen over het MER bij de aanleg van taxibaan Quebec. In de toetsingsadviezen werd gesteld dat het MER 'Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020' aanvullingen behoeft en daarom willen deze leden van de minister weten of dat voor het MER van het LIB ook het geval is.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/167255

Antwoord 3

Voor de aanleg van taxibaan Quebec is geen MER opgesteld. Wel is bij de wijziging van het bestemmingsplan en in de aanvraag voor een omgevingsvergunning aandacht besteed aan de milieueffecten.

Zoals in de toelichting op het Ontwerp wijzigingsplan Schiphol verdubbeling taxibaan Quebec van de Gemeente Haarlemmermeer is aangegeven, heeft de (extra) taxibaan geen negatieve gevolgen voor het milieu. De baan heeft zelfs een gunstig effect voor uitstoot en geluidhinder, omdat vliegtuigen niet meer op elkaar hoeven te wachten en daardoor is geen extra activiteit meer nodig is die voor extra brandstofgebruik zorgt. Het vliegtuig hoeft dan immers niet meer van stilstand weer op gang gebracht te worden naar taxisnelheid.

Vraag 4

Deze leden vragen hierbij ook om een toelichting op de beschikbare stikstofruimte van Schiphol, aangezien in de toetsingsadviezen gesteld wordt dat deze mogelijk al overschreden is.

Antwoord 4

De beschikbare stikstofruimte van Schiphol is onderdeel van de procedure tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de aanvraag van Schiphol voor een vergunning krachtens de Wet natuurbeheer, maar heeft geen relatie met de voorliggende ontwerp wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Over de beschikbare stikstofruimte van Schiphol zal het ministerie van LNV als bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming besluiten.

Vraag 5

Deze leden vragen welke gevolgen dit heeft voor de geplande opening van Lelystad Airport, aangezien het kabinet voornemens is om hiervoor stikstofruimte van Schiphol te gebruiken.

Antwoord 5

Gelet op het antwoord op de vorige vraag van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren en op het feit dat ook het onderwerp Lelystad airport controversieel is verklaard, kan nu geen antwoord worden gegeven op deze vraag. Het is aan een volgend kabinet om een besluit te nemen over Lelystad airport.

Vraag 6

Deelt de minister de mening van deze leden dat er geen stikstofruimte is voor de uitvoering van de ontwerp wijziging van het LIB en de opening van Lelystad Airport? Zo ja, hoe gaat zij dit omzetten in beleid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen de milieuaspecten van de aanleg van de taxibaan Quebec en de milieueffecten van het vliegverkeer. De aanleg van de taxibaan Quebec heeft geen effecten op Natura-2000 gebieden en is er dus geen stikstofruimte nodig voor deze aanleg. Als de taxibaan in gebruik

is, zal dat een positief effect hebben op de emissies door taxiënde vliegtuigen, dat wil zeggen dat de vliegtuigen minder emissies en daarmee minder stikstofdepositie veroorzaken. Voor wat betreft Lelystad Airport wordt verwezen naar het antwoord op de vorige vraag van de leden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/167255

Vraag 7

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen tot slot weten waarom de verdubbeling van de rijbaan wordt gezien als onderhoudsproject, terwijl het een uitbreidingsproject betreft in het kader van de verhoging van de veiligheid. Is er een verschil in het vergunnings- of beoordelingstraject of het project wordt gezien als een onderhoudsproject of een uitbreiding project (of anderszins)? Waar zijn de vergunnings- en beoordelingstrajecten te zien, indien het wordt gezien als onderhoudsproject?

Antwoord 7

De aanleg van de verdubbeling van rijbaan Quebec wordt niet gezien als onderhoudsproject, maar is een uitbreiding van het taxibanenstelsel. Hiervoor zijn de reguliere vergunningen aangevraagd en afgegeven. De verdubbeling was in het bestemmingsplan Schiphol van de gemeente Haarlemmermeer uit 2013 al voorzien door hiervoor een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. De publicatie van het Ontwerpwijzigingsplan 'Schiphol verdubbeling taxibaan Quebec' is terug te vinden in de Staatscourant (Stcrt. 2020, 17537) . Het is een wijzigingsplan van het bestemmingsplan 'Schiphol' dat op 27 februari 2013 onherroepelijk is geworden. In de toelichting op het Ontwerp wijzigingsplan worden onder andere alle randvoorwaarden en benodigde onderzoeken beschreven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga