

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat 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 29 665, nr. 405).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwerpwijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het LIB Schiphol. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen die zij aan de Minister wensen voor te leggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de wijziging van het LIB Schiphol. Deze leden vinden het in verband met de veiligheid van belang dat verkeersstromen op Schiphol worden vereenvoudigd en de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven wordt gereduceerd, ook met het oog op het rapport Vliegveiligheid vliegverkeer Schiphol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2017. Deze leden hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpwijziging van het LIB Schiphol en hebben hier enkele vragen over.

VVD-fractie

Doel van de wijziging van het Luchthavengebied

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. 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?

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?

Uitvoering

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

D66-fractie

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. Hoeveel minder botsingen

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

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.

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? 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? 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?

De leden van de D66-fractie lezen ten slotte in de brief van de Minister (Kamerstuk 29 665, 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.

CDA-fractie

Verdubbeling van rijbaan Quebec

De leden van de CDA-fractie vragen naar de achtergrond dat de situatie heeft kunnen ontstaan 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. Deze leden vragen de Minister ook nader uiteen te zetten hoe deze wijziging van het LIB Schiphol tegemoetkomt aan de bevindingen van het rapport Vliegveiligheid vliegverkeer Schiphol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2017. Op welke wijze draagt het precies bij aan het reduceren van de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven? 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? Ook zijn deze leden benieuwd in hoeverre de wijziging ertoe zal leiden dat vertragingen zullen verminderen en de werklast van de verkeersleider zal verminderen.

Eigendomsposities en verbetering van de beveiliging

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

Overleg

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?

Zienswijzen en voorhang

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 voorgelegd 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?

GroenLinks-fractie

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 genomen¹. Kan de Minister dit toelichten? 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? Is de Minister het met deze leden eens dat veiligheid een waarde en voorwaarde op zich is?

Partij voor de Dieren-fractie

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.² 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. Is de Minister ook bereid naar dit aantal vliegbewegingen toe te werken, aangezien Schiphol (mogelijk) al

¹ Website Onderzoeksraad voor Veiligheid, «Principiële discussie toekomst Schiphol onvermijdelijk», 25 april 2018 (<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/7003/principi%C3%ABle-discussie-toekomst-schiphol-onvermijdelijk>).

² Website Financieel Dagblad, 11 april 2021, «Zakenmensen gaan minder vliegen na pandemie, voorspelt McKinsey» (<https://fd.nl/ondernemen/1379737/zakenmensen-gaan-minder-vliegen-na-pandemie-voorspelt-mckinsey-nwd1caCIE54C>).

zijn stikstofruimte al benut heeft, en dus geen ruimte heeft om een dergelijke taxibaan aan te leggen?³ Zo nee, waarom niet?

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

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 beoordelings-traject 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?

³ Website Trouw, 21 april 2021 (<https://www.trouw.nl/economie/schiphol-moet-huiswerk-overdoen-berekening-milieueffecten-onder-de-maat~bd9af682/>).