

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**houdende wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving in verband met het vervallen van de aanwijzing van het reserveringsgebied van de parallelle Kaagbaan en de in dat gebied geldende beperkingen**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 2.24, eerste lid, van de Omgevingswet;

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 Besluit kwaliteit leefomgeving wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 5.132, tweede lid, wordt `, 5.1.6.4'` vervangen door `en 5.1.6.4'` en vervalt `en 5.1.6.5'`.

B

Paragraaf 5.1.6.5 vervalt.

C

In de artikelen 5.166, 7.15 en 9.4 vervalt `, 5.1.6.5'`.

**Artikel II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

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,

Mark Harbers

## **Nota van toelichting**

### **Algemeen**

#### **1. Inleiding en achtergronden bij het besluit**

##### **1.1 Totstandkoming ruimtereservering parallelle Kaagbaan onder de Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet**

In 2014 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) gewijzigd en werd een reserveringsgebied voor de parallelle Kaagbaan vastgelegd.<sup>1</sup> De grondslag voor deze wijziging was artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In dit reserveringsgebied kon de bestemming van locaties sinds dat moment, behoudens een specifieke uitzondering voor de Boerenlandvariant N201, niet meer worden gewijzigd. Tijdelijke afwijkingen waren tot 1 januari 2024 mogelijk op basis van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, tweede lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de bij of krachtens die wet vastgestelde regelgeving per 1 januari 2024 was de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan opgenomen in paragraaf 5.1.6.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De geometrische begrenzing van dit gebied was vastgelegd in paragraaf 2.3.9 en bijlage III van de Omgevingsregeling.

Met deze wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn paragraaf 5.1.6.5 en de verwijzingen naar deze paragraaf vervallen. Voorts is de Omgevingsregeling gewijzigd waarbij paragraaf 2.3.9 en de geometrische begrenzing in bijlage III van de Omgevingsregeling zijn vervallen. Het gevolg hiervan is dat de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan is vervallen.

##### **1.2 Reserveringsbeleid**

De ruimtereservering in het Besluit ruimtelijke ordening voor de parallelle Kaagbaan uit 2013 hing samen met rijksbeleid dat sinds 1 april 2008 werd gevoerd. Dat beleid was onderdeel van de in het voorjaar 2009 uitgebrachte Luchtvaartnota<sup>2</sup>, is herbevestigd in de Actualisatiebrief<sup>3</sup> en is door de Tweede Kamer geaccepteerd<sup>4</sup>. Het voornemen tot reservering is ten slotte bevestigd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De verwachting was dat er richting 2024 meer zicht zou komen op een eventuele realisatie van de parallelle Kaagbaan, afhankelijk van het economisch herstel, de marktontwikkeling in de luchtvaart en de investeringsmogelijkheden van de luchtvaartsector. De afgelopen periode is dat zicht er inderdaad gekomen, mede als gevolg van het kabinetsbesluit van 24 juni 2022<sup>5</sup> waarin is besloten om het maximum aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen tot 440.000. Een definitief besluit over het niet aanleggen van de parallelle Kaagbaan kon echter pas genomen worden nadat alle betrokken partijen de kans zouden hebben gekregen om inbreng te leveren. Omdat op grond van artikel 2.14.2 van het Barro tot uiterlijk 1 januari 2024 tijdelijke afwijkingen binnen het reserveringsgebied mogelijk waren om de bestemming van locaties te wijzigen, diende voor die tijd een definitief standpunt te worden ingenomen. Daarom heeft vanaf het najaar van 2022 met betrokken partijen overleg over de

<sup>1</sup> Staatsblad 2013, 506. In de bijlage is een kaart opgenomen waarop de ruimtereservering is afgebeeld.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 936, nr. 2.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2010/11, 31 936, nr. 47.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2010/11, 31 936, nr. 71.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 432.

ruimtereservering plaatsgevonden. De resultaten van deze overleggen zijn meegenomen in de besluitvorming om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan te beëindigen.

## **2. Consultatie in de omgeving en met de sector**

### **2.1 Omgeving**

Uit consultaties met regionale partijen blijkt dat er weinig draagvlak bestaat voor de aanleg van de parallelle Kaagbaan. Zij dringen al geruime tijd aan op het vervallen van de ruimtereservering. Met name gemeenten aan de west- en zuidwestkant van Schiphol zijn vóór opheffing, omdat in die gemeenten overlast zal toenemen bij ingebruikname van de parallelle Kaagbaan. Sommige gemeenten ten zuidoosten van Schiphol zijn vóór het behoud van de ruimtereservering, omdat in die gemeenten met ingebruikname van de parallelle Kaagbaan de overlast zou verminderen als door het gebruik van de parallelle Kaagbaan het gebruik van de Aalsmeerbaan zou verminderen. Dat laatste was echter onzeker. Uit overleg met de Omgevingsraad Schiphol blijkt dat ook daar partijen verdeeld zijn op dit punt.

### **2.2 Sector**

Vanuit de luchtvaartsector komt naar voren dat het besluit rondom de ruimtereservering genomen zou moeten worden op basis van overlastcijfers. Uit deze cijfers blijkt dat als de parallelle Kaagbaan in gebruik zou worden genomen er per saldo minder overlast zou zijn. Verder wil men de reservering aanhouden, omdat de aanleg in de toekomst ruimte zou kunnen bieden voor capaciteitsuitbreiding en betrouwbaarheid van de uitvoering van vluchten.

In het voorjaar van 2023 heeft Schiphol aangegeven dat wat Schiphol betreft, de ruimtereservering kan worden opgeheven.<sup>6</sup>

## **3. Overwegingen bij het besluit**

Samenvattend is uit verschillende onderzoeken gebleken dat de varianten van het banenstelsel met de parallelle Kaagbaan, beperkt zouden bijdragen aan de publieke belangen (veilig, verbonden, leefbaar en duurzaam) uit de luchtvaartnota 2020-2050.<sup>7</sup>

De parallelle Kaagbaan zou hooguit een aantal beperkte voordelen opleveren. Afgewogen tegen de forse investeringen voor het aanleggen van een nieuwe baan, de grote impact die aanleg op het gebied zou hebben en het gebrek aan draagvlak, is de beslissing genomen om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan te beëindigen. Het besluit van 24 juni 2022 om het maximaal aantal vliegbewegingen te verminderen naar 440.000 heeft bijgedragen aan deze beslissing. Ook leidde het aanhouden van de ruimtereservering tot onzekerheid bij bewoners in de omgeving van de ruimtereservering. Met de beëindiging van ruimtereservering krijgen alle betrokken partijen duidelijkheid.

### **3.1 Banenstelsel**

Uit onderzoek is gebleken dat de parallelle Kaagbaan, zonder buitengebruikstelling van andere banen, het aantal vliegbewegingen zou kunnen vergroten van ca. 605.000-630.000 naar ca. 630.000-650.000 per jaar. De betrouwbaarheid van het banenstelsel zou kunnen toenemen door de toevoeging van een extra start- en landingsoptie bij de veel voorkomende zuidwestelijke windrichting. Daarvoor zouden wel additionele

<sup>6</sup> <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-gaat-het-stiller-schoner-en-beter-doen-nachtsluiting-verbod-op-privejets-en-mensen-centraal/>

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2020-21, 31936, nr. 820.

maatregelen op de grond en in het luchtruim moeten worden gerealiseerd. In het geval dat de aanleg van de parallelle Kaagbaan gepaard zou gaan met het buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan of de Buitenveldertbaan of beide banen zou de uurcapaciteit van het banenstelsel afnemen. Dan zou het aantal vliegbewegingen dus dalen en zou dit een negatief effect hebben op de verbondenheid.

### **3.2 Geluidsoverlast**

Uit ander onderzoek, gebaseerd op buitengebruikstelling van de Oostbaan en 550.000 vliegbewegingen, is gebleken dat het gebruik van de parallelle Kaagbaan per saldo een vermindering van geluidsoverlast zou kunnen betekenen. Dit betekent dat de groep die hiervan profiteert iets groter is dan de groep die hier nadeel van ondervindt. Daar staat tegenover dat een hinderverplaatsing van deze omvang forse impact heeft voor de groep die nadeel ondervindt van een parallelle Kaagbaan.

In het gebied ten zuidoosten van Schiphol zou het aantal ernstig gehinderden met 4% dalen. In het gebied ten noordoosten zou dit aantal met 10% dalen. Daar tegenover zou het aantal ernstig gehinderden ten westen van Schiphol met 5% stijgen.

### **3.3 Veiligheidseffecten**

De aanleg van de parallelle Kaagbaan zou zowel negatieve als positieve veiligheidseffecten kunnen hebben. Het risico van botsingen in de lucht bij het gelijktijdig indraaien van vliegtuigen tijdens het naderen van de Kaagbaan en de parallelle Kaagbaan zou kunnen toenemen door de kleine afstand tussen de twee banen waardoor de minimumafstanden zouden kunnen worden overschreden. Het risico van een botsing op de grond zou kunnen afnemen als de Aalsmeerbaan buiten gebruik zou worden gesteld. Echter, er zouden ook nieuwe hotspots kunnen ontstaan.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft aangegeven dat het voorspellen van een compleet nieuwe situatie lastig is zonder een nieuw bijbehorend normen- en handhavingssysteem voor Schiphol, maar dat ingebruikname van de parallelle Kaagbaan mogelijk nieuwe risico's met zich meebrengt. Tegelijkertijd kan de parallelle Kaagbaan meer operationele ruimte en flexibiliteit toevoegen.

### **3.4 Financiële overwegingen**

De aanleg van de parallelle Kaagbaan zou een grote financiële investering vergen van de sector. Daarnaast zouden omwonenden en bedrijven uitgekocht moeten worden, zou de nieuwe baan extra onderhoudskosten van Schiphol vergen, zou de N201 omgelegd moeten worden en zouden mogelijk planschadevergoedingen moeten worden uitgekeerd. Mede gelet op deze inschatting van de financiële consequenties is het beeld dat aanleg van een parallelle Kaagbaan niet realistisch is en is de beslissing genomen om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan te beëindigen.

### **3.5 Ruimtelijke ontwikkeling**

Het laten vervallen van de ruimtereservering betreft alleen de locatie waar de parallelle Kaagbaan zelf zou moeten komen te liggen. Het heeft geen effect op de feitelijke ligging van de contourenlijnen voor de beperkingengebieden op basis van de geluid- en risicocontouren als de parallelle Kaagbaan in gebruik zou zijn. Dat neemt niet weg dat de mogelijke komst van de parallelle Kaagbaan voor onzekerheid zorgt in de omgeving. Vooral in het dorp Rijsenhout speelt deze onzekerheid. Dit dorp ligt ten zuidwesten van het gebied waar de ruimtereservering ligt. Met het vervallen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan verdwijnt de onzekerheid en ontstaat er in Rijsenhout meer perspectief voor ruimtelijke ontwikkeling.

## **4. Internetconsultatie, regeldruk en toezicht en handhaving**

**PM** Internetconsultatie.

**PM** Het Adviescollege toetsing en regeldruk (ATR) is verzocht om te beoordelen of zij een advies noodzakelijk acht.

**PM** De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) is verzocht om te beoordelen of zij een Handhaafbaarheid-, Uitvoerbaarheid- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) noodzakelijk acht.

## **5. Voorhang**

**PM** *[Een ontwerp van deze wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving is gelet op artikel 23.5 van de Omgevingswet aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden in verband met voorhang].*

## **6. Inwerkingtreding**

**PM** Het besluit tot wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. Dit is een van de vaste verandermomenten. *[Omdat dit besluit wel/niet voor 1 april 2024 is gepubliceerd, is wat betreft de vereiste invoeringstermijn wel/niet afgeweken van de daarvoor geldende drie maanden. indien wel, nog grond toevoegen AR 4.17, vijfde lid]*

## **Artikelsgewijs**

### *Artikel I*

De ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan is opgenomen in paragraaf 5.1.6.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Deze paragraaf kent twee artikelen. Artikel 5.147 regelt de aanwijzing voor het reserveringsgebied parallelle Kaagbaan en artikel 5.148 stelt de beperkingen binnen dit reserveringsgebied vast. Onderdeel B van artikel I van dit besluit regelt dat paragraaf 5.1.6.5 vervalt. De onderdelen A en C regelen dat verwijzingen naar deze paragraaf in het Besluit kwaliteit leefomgeving vervallen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

## Bijlage: ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan.

