

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## Vervallen ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan

(Internetconsultatie van 20 juni tot en met 1 augustus 2023)

### In het kort

De minister van Infrastructuur en Waterstaat maakte op 12 juni 2023 bekend dat er geen nieuwe start- en landingsbaan op Schiphol komt. De reservering op een stuk grond voor de aanleg van de zogeheten 'parallelle Kaagbaan' wordt geschrapt. Het schrappen van de reservering is een voorgenomen besluit waarvoor bestaande regels moeten worden aangepast. Om de reservering voor de zogeheten parallelle Kaagbaan te schrappen moet namelijk het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) worden aangepast. Hiervoor heeft het ministerie 20 juni 2023 tot en met 1 augustus 2023 een internetconsultatie gehouden. De consultatie was bedoeld om reacties en meningen op te halen. Na het verwerken van alle binnengekomen reacties heeft de ministerraad op 13 oktober 2023 ingestemd om de ruimtereservering op te heffen. Van 17 oktober 2023 tot 18 december 2023 is de wijziging als voorhang aangeboden bij het parlement. Zowel de Eerste Kamer als de Tweede Kamer hebben geen gebruik gemaakt van hun mogelijkheid om de wijziging te behandelen. Op 21 februari 2024 heeft de Afdeling advisering van de Raad van State geadviseerd om het besluit te nemen en gaf daarbij dictum A. Gelet op de demissionaire status van het kabinet moest de wijziging nogmaals in de ministerraad behandeld worden. Op 22 maart 2024 heeft de ministerraad voor een tweede maal ingestemd met de wijziging. Op 30 april 2024 is het besluit om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan op te heffen gepubliceerd in het Staatsblad.<sup>1</sup> Op 17 juni 2024 is het Koninklijk Besluit gepubliceerd waardoor de opheffing per 1 juli 2024 in werking treedt.<sup>2</sup>

Sinds 2009 is de grond in de gemeente Haarlemmermeer gereserveerd om de mogelijkheid open te houden Schiphol in baancapaciteit uit te breiden. De afgelopen maanden zijn gesprekken met verschillende belanghebbenden gevoerd. Daaruit bleek dat meeste gesprekspartners het besluit steunen om de reservering op te heffen. Uit onderzoeken en analyses blijkt dat het aanleggen van een parallelle Kaagbaan maar beperkte voordelen kan opleveren, en wel met hoge kosten en een grote verschuiving van hinder gepaard zou gaan.

Op 24 juni 2022 heeft het Kabinet het Hoofdlijnenbesluit Schiphol genomen om een balans te vinden tussen de belangen van een internationale luchthaven voor Nederland enerzijds en leefomgevingskwaliteit, specifiek voor omwonenden, anderzijds. Een krimp van het aantal vluchten op Schiphol kan daar onderdeel van zijn. Het schrappen van de reservering voor een nieuwe start- en landingsbaan sluit aan bij deze koers. Daarnaast wordt nu duidelijkheid gegeven aan omwonenden in de regio Schiphol, en andere betrokken partijen die belang hadden bij een mogelijke aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan.

---

<sup>1</sup> [Staatsblad 2024, 116 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

<sup>2</sup> [Staatsblad 2024, 166 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

## **Wat is het doel?**

Het doel van deze wijziging in regelgeving is om de ruimtereservering voor een nieuwe start- en landingsbaan, de parallelle Kaagbaan, voor Schiphol op te heffen.

## **Waarom belangrijk?**

- Voor omwonenden, omdat het besluit als doel heeft duidelijkheid en perspectief te bieden;
- Voor Schiphol en de vliegtuigmaatschappijen, omdat het besluit invloed heeft op de toekomstige operatie en capaciteit van Schiphol;
- Voor de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland), omdat een nieuwe start- en landingsbaan gevolgen zou hebben voor de uitvoeringsprocessen van de ILT en LVNL;
- Voor de Omgevingsraad Schiphol (ORS) / Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). De ORS, vanaf 1 juli de MRS, is een maatschappelijke raad die zich richt op het beleid over leefomgevingskwaliteit in de regio Schiphol.
- Voor de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de BRS werkt aan maatschappelijke opgaven in de regio Schiphol. De BRS bestaat uit 56 gemeenten en 4 provincies in de Schiphol regio.

## **Wat zijn de gevolgen?**

Door het opheffen van de grondreservering wordt de aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan op Schiphol niet meer voorzien. Omwonenden in omliggende dorpen en kernen wordt zekerheid en perspectief geboden. Daarnaast maakt het opheffen van de grondreservering ruimtelijke ontwikkelingen in die gebieden weer mogelijk.

## **De reacties**

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 14 reacties ingediend, hiervan zijn er 13 openbaar. Indieners zijn:

- Particulieren en belangenverenigingen van particulieren, te weten: Dorpsraad rondom de plassen, Stichting PUSH, Vliegghinder Nieuwkoop (ca 78 % van de reacties);
- Luchtvaartsector, te weten: Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, KLM N.V. (ca 15 % van de reacties);
- Overheden, te weten: Gemeente Uithoorn (ca 7 % van de reacties).

## **1. Algemeen beeld van de reacties**

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

### *Positieve reacties*

- Een meerderheid van de indieners, zowel particulieren, overheid als de luchtvaartsector, reageert in principe positief, maar plaatst nog wel kanttekeningen en opmerkingen:
  - Met name particulieren en belangenverenigingen van particulieren hebben zorgen over de mogelijke verschuiving van vlieglawaai naar elders, en zijn hiernaast van mening dat mede ingezet zou moeten worden op (aanzienlijke) krimp van het aantal vluchten op Schiphol;

- De luchtvaartsector geeft aan het beleid te steunen, maar wijst hierbij wel op de negatieve lange-termijnconsequenties voor onder meer de vliegveiligheid en de afname van mogelijkheden tot verdere reductie van negatieve effecten voor de omgeving.

Inhoudelijke reactie IenW: Het ministerie is verheugd om te zien dat een meerderheid van de indieners in principe positief reageert op het besluit om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan op te heffen. Met dit besluit worden omwonenden in dorpen en kernen bij de ruimtereservering zekerheid en perspectief geboden. Daarnaast maakt het opheffen van de ruimtereservering ruimtelijke ontwikkelingen in die gebieden weer mogelijk.

De zorgen van sommige indieners dat het opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan zal betekenen dat andere banen zwaarder worden belast zijn ongegrond. De huidige banen zullen niet zwaarder worden belast. Sommige indieners zijn ook van mening dat ingezet zou moeten worden op een (aanzienlijke) krimp van het aantal vluchten op Schiphol. Om een balans te vinden tussen de belangen van een internationale luchthaven voor Nederland enerzijds en leefomgevingskwaliteit, specifiek voor omwonenden, anderzijds, heeft het kabinet op 24 juni 2022 het Hoofdlijnenbesluit Schiphol genomen. Het kabinet zet zich in dit besluit uit te voeren. Een krimp van het aantal vluchten op Schiphol kan daar onderdeel van zijn.

De luchtvaartsector wijst op de negatieve lange-termijnconsequenties voor onder meer de vliegveiligheid dat het opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan met zich meebrengt. Er zijn zowel positieve als negatieve veiligheidseffecten te verwachten van aanleg van een parallelle Kaagbaan. Uit een studie die uitgevoerd is door het Nederlandse Lucht en ruimtevaartcentrum (NLR) blijkt dat er geen eenduidige voorkeur is voor een banenstelselvariant vanuit veiligheidsoptiek. De aanleg van een parallelle Kaagbaan kan leiden tot een toename van het risico op botsingen in de lucht. Gelijktijdig gebruik van de Kaagbaan en de parallelle Kaagbaan voor landen leidt tot gelijktijdig indraaien van vliegtuigen tijdens de nadering. De lage separatie in afstand tussen de twee banen kan daardoor eerder leiden tot overschrijdingen van de separatieminima. Daar tegenover kan een mogelijke afname van het risico op botsingen op de grond staan. NLR concludeert dat door het buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan (een optie na het aanleggen van de parallelle Kaagbaan) mogelijk twee hotspots voor botsingen op de grond verdwijnen. Echter kan van tevoren niet worden uitgesloten dat de aanleg van de parallelle Kaagbaan nieuwe hotspots worden gemaakt.

Ook brengt de luchtvaartsector op dat de opheffing van de ruimtereservering leidt tot een afname van mogelijkheden tot verdere reductie van negatieve effecten voor de omgeving. Uit een studie van To70 blijkt dat de aanleg van de parallelle Kaagbaan inderdaad kan leiden tot een lichte daling van het totale aantal ernstig gehinderden. De lokale verschillen zijn echter groot. In de zuidoosthoek (rond Aalsmeer, Uithoorn) zal de hinder afnemen, terwijl het aantal gehinderden in gemeenten aan de zuidwestkant van Schiphol (Rijsenhout, Oegstgeest, Katwijk) flink toeneemt. Vooral voor het dorp Rijsenhout zou de aanleg van de parallelle Kaagbaan grote consequenties hebben. Om overlast tegen te gaan, heeft het Kabinet zoals hierboven aangegeven het Hoofdlijnenbesluit Schiphol genomen.

## Negatieve reacties

- Particulieren die voornamelijk kritisch reageren op de plannen dragen hiervoor onder meer het volgende aan:
  - Schiphol is van groot belang voor onze economie en werkgelegenheid;
  - Met de parallelle Kaagbaan kan de geluidshinder beter verdeeld worden over meerdere banen.

Inhoudelijke reactie IenW: De opheffing van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan staat de economie en werkgelegenheid die Schiphol faciliteert, niet in de weg. Schiphol zou met het huidige banenstelsel theoretisch ca. 605.000-630.000 vliegbewegingen kunnen faciliteren. Dit betekent dat Schiphol zou kunnen doorgroeien zonder de parallelle Kaagbaan. Het opheffen van de ruimtereservering heeft dus geen effect op de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

De opmerking dat met een banenstelsel met de parallelle Kaagbaan de geluidshinder beter verdeeld kan worden over meerdere banen is correct, maar zoals hierboven is aangegeven is er in dat geval wel sprake van een verplaatsing van overlast.

## 2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

*In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.*

### Particulieren

#### Positieve reacties

- Het is een goed besluit om af te zien van de parallelle Kaagbaan;
- Dit besluit past bij een beleid om de overlast te verminderen;
- Positief besluit als dit helpt in het verminderen van hinder en ook bijdraagt om de klimaatdoelen te halen;
- Eindelijk eens een verstandig besluit betreffende de luchtvaart.

#### Overwegingen en suggesties

- Enkele andere suggesties om de overlast te verminderen:
  - Een krimp van het vliegverkeer naar 440.000;
  - De sluiting van de vliegvelden RTHA en Beek;
  - De opening van vliegveld Lelystad van tafel;
  - Afbouwen van subsidies voor de luchtvaart;
  - Een accijns op kerosine, etc.
- Het mag niet zo zijn dat de andere banen nu zwaarder worden belast;
- De enige maatregel die tot een werkelijke verbetering van de leefomgeving kan leiden is een (aanzienlijke) krimp van het aantal vluchten op Schiphol;
- Dit besluit moet genomen worden in relatie tot een noodzakelijke aanpassing van de Luchtvaartnota betreffende vermindering van vluchten;
- Er zou op de locatie geen woningbouw moeten plaatsvinden zonder krimp van het aantal vliegtuigbewegingen, daar het stiller worden van vliegtuigen zwaar wordt overschat;
- De parallelle Kaagbaan kan tot verlichting leiden, echter, sinds het kabinetsbesluit tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit heeft nog geen van de ingezette maatregelen

bijgedragen aan de noodzakelijke vermindering van overlast voor de inwoners van Uithoorn.

#### Negatieve reacties

- Geen goed plan. Schiphol is van zeer groot belang voor onze economie en werkgelegenheid en moet kunnen blijven groeien;
- Een extra baan zorgt voor minder overlast, omdat het aantal starts en landingen beter verdeeld kan worden over meerdere banen;
- Met een extra baan kan de veiligheid beter gewaarborgd worden i.v.m. frequente zuidwestenwind;
- Door het schrappen van de ruimtereservering wordt een mogelijke hinderbeperking geschrapt zonder enige compensatie of uitzicht.

#### Luchtvaartsector

*De luchtvaartsector spreekt zijn steun uit, maar geeft hierbij wel de volgende overwegingen mee:*

- Een parallelle Kaagbaan biedt juist diverse mogelijkheden om negatieve effecten voor de omgeving verder en op langere termijn te reduceren;
- De verwachting is dat een reservering ten goede zal komen van de verdere verhoging van de veiligheid;
- Het opheffen van de reservering zet bij voorbaat een rem op een toekomstige mogelijkheid het banenstelsel op Schiphol aan te passen;
- Let op dat een gebalanceerde afweging wordt gemaakt tussen alle woongebieden rond Schiphol voor de lange termijn.

### **3. Inhoudelijke reactie IenW**

Het ministerie is verheugd om te zien dat een meerderheid van de indieners in principe positief reageert op het besluit om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan op te heffen. Met dit besluit worden omwonenden in dorpen en kernen bij de ruimtereservering zekerheid en perspectief geboden. Daarnaast maakt het opheffen van de ruimtereservering ruimtelijke ontwikkelingen in die gebieden weer mogelijk. In de ingediende reacties worden enkele kanttekeningen en opmerkingen gemaakt waarop het ministerie graag zou willen reageren.

De zorgen van sommige indieners dat het opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan zal betekenen dat andere banen zwaarder worden belast zijn ongegrond. De huidige banen zullen niet zwaarder worden belast. Sommige indieners zijn ook van mening dat ingezet zou moeten worden op een (aanzienlijke) krimp van het aantal vluchten op Schiphol. Om een balans te vinden tussen de belangen van een internationale luchthaven voor Nederland enerzijds en leefomgevingskwaliteit, specifiek voor omwonenden, anderzijds, heeft het kabinet op 24 juni 2022 het Hoofdlijnenbesluit Schiphol genomen. Het kabinet zet zich in dit besluit uit te voeren. Een krimp van het aantal vluchten op Schiphol kan daar onderdeel van zijn.

De luchtvaartsector wijst op de negatieve lange-termijnconsequenties voor onder meer de

vliegveiligheid dat het opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan met zich meebrengt. Er zijn zowel positieve als negatieve veiligheidseffecten te verwachten van aanleg van een parallelle Kaagbaan. Uit een studie die uitgevoerd is door het Nederlandse Lucht en ruimtevaartcentrum (NLR) blijkt dat er geen eenduidige voorkeur is voor een banenstelselvariant vanuit veiligheidsoptiek. De aanleg van een parallelle Kaagbaan kan leiden tot een toename van het risico op botsingen in de lucht. Gelijktijdig gebruik van de Kaagbaan en de parallelle Kaagbaan voor landen leidt tot gelijktijdig indraaien van vliegtuigen tijdens de nadering. De lage separatie in afstand tussen de twee banen kan daardoor eerder leiden tot overschrijdingen van de separatieminima. Daar tegenover kan een mogelijke afname van het risico op botsingen op de grond staan. NLR concludeert dat door het buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan (een optie na het aanleggen van de parallelle Kaagbaan) mogelijk twee hotspots voor botsingen op de grond verdwijnen. Echter kan van tevoren niet worden uitgesloten dat de aanleg van de parallelle Kaagbaan nieuwe hotspots worden gemaakt.

Ook brengt de luchtvaartsector op dat de opheffing van de ruimtereservering leidt tot een afname van mogelijkheden tot verdere reductie van negatieve effecten voor de omgeving. Uit een studie van To70 blijkt dat de aanleg van de parallelle Kaagbaan inderdaad kan leiden tot een lichte daling van het totale aantal ernstig gehinderden. De lokale verschillen zijn echter groot. In de zuidoosthoek (rond Aalsmeer, Uithoorn) zal de hinder afnemen, terwijl het aantal gehinderden in gemeenten aan de zuidwestkant van Schiphol (Rijsenhout, Oegstgeest, Katwijk) flink toeneemt. Vooral voor het dorp Rijsenhout zou de aanleg van de parallelle Kaagbaan grote consequenties hebben. Om overlast tegen te gaan, heeft het Kabinet zoals hierboven aangegeven het Hoofdlijnenbesluit Schiphol genomen.

Particulieren die kritisch reageren op het besluit wijzen er op dat Schiphol van groot belang is voor onze economie en werkgelegenheid. De opheffing van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan staat de economie en werkgelegenheid die Schiphol faciliteert, niet in de weg. Schiphol zou met het huidige banenstelsel ca. 605.000-630.000 vliegbewegingen kunnen faciliteren. Dit betekent dat Schiphol zou kunnen doorgroeien zonder de parallelle Kaagbaan. Het opheffen van de ruimtereservering heeft dus geen effect op de Nederlandse economie en werkgelegenheid.