

## Nota van Antwoord

*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)*

### 1. Inleiding

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 heeft van donderdag 1 april 2021 tot en met woensdag 28 april 2021 ter inzage gelegen. Een ieder werd in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Op het ontwerpbesluit is één zienswijze binnengekomen, waarvoor ik de indiener wil bedanken. Aan de indiener is de beantwoording van de zienswijze tevens per brief gestuurd.

In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijze. De ingediende zienswijze heeft inhoudelijk geen betrekking op het voorliggende ontwerpbesluit. De vragen in de zienswijze spreken de wens uit voor bepaalde wijzigingen van het LIB in de toekomst. Besluitvorming hierover is aan een volgend kabinet. Deze Nota van Antwoord is opgesteld ter verduidelijking en gaat in op de zienswijze, ondanks dat de zienswijze buiten de reikwijdte van het ontwerpbesluit is. Ter verduidelijking is een aantal inleidende opmerkingen opgenomen. Deze opmerkingen zijn opgenomen in een aparte paragraaf (2.1) voorafgaand aan de feitelijke beantwoording van de zienswijze. In paragraaf 2.2 is de ingediende zienswijze samengevat en van een reactie voorzien.

### 2. Zienswijze en reactie

#### *2.1 Toelichting op het totstandkomingsproces van het ontwerpbesluit en de reikwijdte van de zienswijze*

Omdat de zienswijze inhoudelijk geen betrekking heeft op de voorliggende wijziging van het ontwerpbesluit, maak ik eerst enkele opmerkingen ter verduidelijking.

- De wijziging van het LIB ziet op de aanpassing 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. In fase 1A van de verdubbeling van het taxibanenstelsel is een nieuw viaduct in aanbouw naast het bestaande viaduct over de Rijksweg A4. In fase 1A wordt knooppunt Pieter verbonden met knooppunt Zulu. Na fase 1B is het taxibanenstelsel volledig verdubbeld met de aansluiting op knooppunt Romeo. Op pagina 58 van de Integrale Veiligheidsanalyse<sup>1</sup>, die door het NLR is opgesteld op verzoek van het ministerie van IenW, is een duidelijke uitleg te vinden van deze fasering. De verdubbeling van het taxibanenstelsel levert een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de complexiteit op de grond en daarmee de werklast van de verkeersleider.
- 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. Het bevoegd gezag voor de bouw van het viaduct is de gemeente Haarlemmermeer, die een omgevingsvergunning heeft afgegeven en medio 2020 het bestemmingsplan heeft gewijzigd, volgens de daarvoor geldende procedures. Aangezien toestemming voor de bouw door de gemeente moest worden verleend, ziet deze ontwerpwijziging alleen op de aanpassing van de grens van het luchthavengebied, zodat het viaduct binnen het luchthavengebied komt te vallen en daardoor ook daadwerkelijk kan worden gebruikt door het vliegverkeer.
- Indiener stelt de wijziging van het luchthavengebied die nodig is voor de aanleg en de ingebruikname van het zuidelijke rijbaanviaduct niet ter discussie. Ook dat er redenen

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2019/20, 29665, nr. 384

kunnen zijn om op andere locaties de grens van het luchthavengebied te wijzigen, wil indiener op voorhand niet betwisten. Indiener gaat vervolgens in op de verbazing die het gemak waarmee deze wijziging van het LIB wordt doorgevoerd bij indiener oproept. De onderwerpen die indiener noemt, richten zich niet op hetgeen wordt voorgesteld in het ontwerpbesluit, maar gaan in op de andere wensen die indiener heeft ten aanzien van het LIB. Daar ga ik in paragraaf 2.2. nader op in.

## 2.2. Samenvatting zienswijze en reactie

Nr.	Zienswijze	Reactie
1a	Indiener vraagt om de RO-knelpunten in de regio op te lossen door de eerder ambtelijk gedefinieerde 'quick wins' om te zetten in regelgeving.	In de afgelopen periode zijn verkennende gesprekken gevoerd over mogelijke aanpassingen in het LIB met Schiphol en enkele decentrale overheden in de Schipholregio. Besluitvorming hierover is aan een volgend kabinet.
1b	Indiener vraagt om de juiste uitleg van het begrip Bestaand Stedelijk Gebied te volgen, op basis van jurisprudentie en in dat kader een passage uit de Nota van Toelichting op het LIB te schrappen.	Met de wijziging van het LIB in 2018 is voor het bepalen van het bestaand stedelijk gebied (BSG) aangesloten bij de definitie, zoals deze gebruikelijk is in de ruimtelijke ordeningswetgeving door de definitie uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op te nemen in het LIB. Door een toevoeging in de nota van toelichting bij het LIB is onduidelijkheid ontstaan over de interpretatie van het begrip BSG in het LIB. De Afdeling Bestuursrechtspraak heeft met de uitspraak van 16 december 2020 geoordeeld dat het begrip BSG in het LIB op dezelfde wijze moet worden uitgelegd als het gelijklopende begrip in het Bro. Zonder wijziging van de tekst van het besluit op dit punt is het niet mogelijk de nota van toelichting te wijzigen. Met de uitspraak van de Afdeling is echter voldoende duidelijkheid geschapen. Met de voorgenomen overzetting van de regels in het LIB naar het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) onder de Omgevingswet zal

		<p>voor de definitie van het begrip "bestaand stedelijk gebied" in het LIB worden verwezen naar bijlage I bij het Bkl. Hiermee wordt aangesloten bij de definitie die van dit begrip in de ruimtelijke-orderingsregelgeving wordt gebruikt.</p>
1c	<p>Indiener vraagt om een eerder gezamenlijk geformuleerd tekstvoorstel te implementeren in art. 2.2.1b LIB, om meer duidelijkheid te krijgen over hoe omgegaan moet worden met mogelijke ontwikkelingen in LIB3-gebied.</p>	<p>Er bestaat onduidelijkheid over de interpretatie van dit artikel. Daarom is gesproken over aanpassing ervan, zodat voor iedereen duidelijk is hoe het moet worden uitgelegd. Het genoemde tekstvoorstel is in een overleg tussen het Rijk en de decentrale overheden tot stand gekomen en maakt deel uit van de verkennende gesprekken over mogelijke aanpassingen in het LIB. Besluitvorming hierover is aan een volgend kabinet.</p>
1d	<p>Indiener stelt voor om meer maatwerk mogelijk te maken in specifieke situaties door een nieuw artikel op te nemen in het LIB met daarin een beleidskader waarin de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar wordt toegekend als het beleidskader is gevolgd én er een positief advies is afgegeven door de provincie.</p>	<p>In de Luchtvaartnota wordt maatwerk benoemd als onderdeel van nieuw beleid in gebieden waar de geluidbelasting dit toelaat. In de verkennende gesprekken tussen rijk en regio is ook het voorstel van indiener ter tafel gekomen als één van de mogelijke opties tot invulling van het begrip maatwerk. Het onderwerp vergt verdere uitwerking en is daarmee een onderwerp voor besluitvorming voor het nieuwe kabinet. Het is geen onderdeel van deze technische wijziging.</p>
1e	<p>De aanpassing van de begrenzing van het luchthavengebied houdt volgens indiener de facto een aanpassing in van alle binnengrenzen van de beperkingengebieden. Want LIB 1 t/m 5 zijn volgens indiener overlappende gebieden en voor elk van hen is de binnengrens van het betreffende beperkingengebied gelijk aan de buitengrens van het luchthavengebied. Indiener vraagt daarom om ook de buitengrenzen van de LIB-beperkingengebieden aan te passen en in overeenstemming met het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem te brengen: het ministerie beschermt en beperkt volgens indiener de verkeerde</p>	<p>Het klopt dat de binnengrenzen van de beperkingengebieden iets veranderen als gevolg van de aanpassing van de begrenzing van het luchthavengebied. Die verandering is echter minimaal en betreft een gebied waar geen mensen wonen of werken en waar de verandering geen enkel effect</p>

	<p>gebieden. Werken met achterhaalde contouren wringt volgens indiener des te meer, omdat in het Aanvullingsbesluit geluid rekening wordt gehouden met 48 Lden, een contour die geen onderdeel uitmaakt van het LIB. Ook wijst indiener op het risico dat als de beperkingengebieden in het LIB later worden geactualiseerd het MER bij het Luchthavenverkeerbesluit dan verouderd is.</p>	<p>heeft op de mogelijkheden voor wonen en werken. Als ook de buitengrenzen van de beperkingengebieden worden aangepast, zoals indiener voorstelt, komen er wel mogelijkheden om bijvoorbeeld nieuwe woningbouw te realiseren. De impact van de afzonderlijke veranderingen kunnen dus zeer verschillend zijn. Over de wenselijkheid van een dergelijk besluit zal door een nieuw kabinet moeten worden besloten.</p> <p>Bovendien zijn de contouren waar indiener naar verwijst, en die volgens indiener zouden moeten worden gebruikt om de buitengrenzen aan te passen, onderdeel van het milieueffectrapport (MER) dat behoort bij de in procedure zijnde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol. Die LVB-wijziging is door de Tweede Kamer controversieel verklaard. Het is daarom niet gepast om nu, bij de voorliggende wijziging van het LIB, al uit te gaan van die, nog niet formeel vastgestelde contouren.</p>
<p><i>Consequentie voor het ontwerpbesluit: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit.</i></p>		