

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Mw. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

mw. S. Willemsen

BEL/BS

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: consequenties voor afspraken SMASH

Verzenddatum

23 JUNI 2020

Excellentie,

Kenmerk

1439168/1439177

In 2016 hebben wij in het kader van wonen en vliegen bestuurlijke afspraken met elkaar gemaakt. Conform deze afspraken (zie de kamerbrief van 16 oktober 2017 in de bijlage) is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol per 1 januari 2018 gewijzigd om binnen het zogenaamde planologische afwegingsgebied (LIB 5, de voormalige 20 Ke-contour) voldoende ruimte te laten, zowel voor de ontwikkeling van luchthaven Schiphol als voor woningbouwontwikkelingen. Het op 8 juni j.l. ter consultatie aangeboden Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid geeft ons reden tot grote zorg. Wij verwachten dat woningbouw in de wijde omgeving van Schiphol in de knel komt door de hierin voorgestelde aanpassing van de rekenregels voor de cumulatie van geluid, in samenhang met de tabel met kwalificaties voor het akoestisch leefklimaat op basis van het gecumuleerde geluidniveau.

Uw kenmerk

Het bevoegd gezag (veelal de gemeente) moet bij woningbouw een oordeel vellen over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau. De gecumuleerde waarde is niet genormeerd, maar kent wel kwalificaties. De kwalificaties variëren van "zeer goed" tot "zeer slecht" en zijn in een tabel in de toelichting van het Aanvullingsbesluit geluid opgenomen (zie tabel hieronder). Doordat tegelijk een correctie voor luchtvaartlawaai wordt ingevoerd, waarbij luchtvaartlawaai veel zwaarder meetelt dan voorheen, zijn deze kwalificaties veel strenger dan voorheen in de Wet geluidhinder. Met desastreuze gevolgen voor de woningbouwopgave in deze regio.

Toegepast op het gebied rondom Schiphol moet het akoestisch leefklimaat van de hele regio generiek als minimaal "tamelijk slecht" tot "zeer slecht" beoordeeld worden. Door de correctie in combinatie met de tabel wordt daarmee de hele regio, ongeacht de lokale omstandigheden, bij voorbaat als onleefbaar weggezet. In ieder geval in gebieden met de kwalificaties "slecht" en "zeer slecht" (het oranje gebied in het kaartje hieronder) kunnen gemeenten niet motiveren dat de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is, of dat er voldoende andere omgevingskwaliteiten zijn die een "slecht" tot "zeer slecht" akoestisch klimaat kunnen compenseren. Daarmee gaat dit gebied dan de facto op slot.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Dit gebied is zeer veel groter dan de huidige beperkingengebieden waar op grond van het LIB terughoudendheid met woningbouw dient te worden betracht. Zelfs in gebieden waar in de sectorale wet- en regelgeving voor luchtvaart het geluid van luchtvaart niet meer relevant wordt geacht, en waar de verstedelijkingsopgave moet neerslaan, wordt via cumulatie in combinatie met de tabel luchtvaart ineens de allesbepalende factor in elke ruimtelijke ontwikkeling. Zonder hinder van vliegtuiggeluid te bagatelliseren lijkt dit geen recht te doen aan de werkelijkheid. Het strookt bovendien niet met de wijze waarop in de Ontwerp-Luchtvaartnota vliegtuiggeluid wordt beoordeeld.

Om een paar voorbeelden te geven:

- Binnen LIB5 is de afspraak dat er binnenstedelijk ruimte wordt geboden aan de woningbouwopgave. Maar ook op de 53 Lden contour (vergelijkbaar met 20 Ke) komt het gecumuleerde geluidniveau enkel door de bijdrage van luchtvaartgeluid al uit boven de grenswaarde voor wegverkeer. Met andere woorden: als het inderdaad wegverkeer was kon geen hogere grenswaarde meer worden verleend.
- Binnen de 48 Lden contour zijn er vanuit luchtvaartregelgeving geen beperkingen. Maar op de buitengrens van dit gebied komt het gecumuleerde niveau alleen al door luchtvaart om te rekenen uit op 64 dB, bovenin in de klasse tamelijk slecht.
- Zelfs in het gebied waar luchtvaartgeluid niet meer relevant wordt geacht, blijkt luchtvaartgeluid in de cumulatie de dominante factor te zijn. Bij 41 Lden Luchtvaart (NB: contouren worden slechts berekend tot 46 Lden!) komt de gecumuleerde waarde uit onder 56 dB, de ondergrens van matig. Zou er een geluidbelasting vanwege wegverkeer zijn van 50 dB, in een normale stedelijke omgeving heel gewoon, is het gecumuleerde niveau door de bijdrage van luchtvaartgeluid toch 56 dB gecumuleerd en wordt het akoestisch leefklimaat wat anders als "goed" zou zijn beoordeeld, ineen als "matig" geclassificeerd (twee klassen lager).

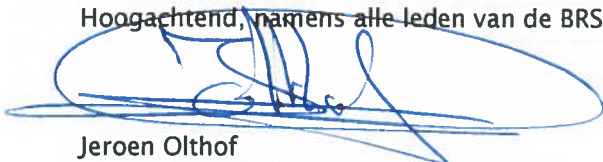
Wij vragen ons af hoe de keuze in de Ontwerp-Luchtvaartnota van groei in balans met de omgeving nog kan worden onderbouwd, als kennelijk het akoestisch leefklimaat voor de hele regio nu op zijn best als "tamelijk slecht" is te kwalificeren, maar voor grote delen "slecht" en "zeer slecht" is? En het akoestisch klimaat vanuit de Aanvullingsregeling geluid dus eigenlijk onleefbaar wordt geacht? Wat wordt daar dan tegenover gesteld? En omgekeerd, wat is de tabel voor de kwalificatie van gecumuleerd geluid nog waard als deze in de besluitvorming over luchtvaart kennelijk geen rol speelt?

Vanzelfsprekend moet het gecumuleerde geluidniveau onderdeel zijn van een zorgvuldige afweging in de ruimtelijke ordening, maar dat zou het dan ook moeten zijn bij de besluitvorming op basis van de luchtvaartwetgeving. Ons inziens dient er een wederkerigheid en consistentie te zijn in de consequenties die worden verbonden aan het gecumuleerde geluidniveau. Dat is nu niet het geval. In de ruimtelijke ontwikkeling wordt immers direct gestuurd op geluid, maar in de besluitvorming over Schiphol wordt gestuurd op de gelijkwaardigheidscriteria. De gelijkwaardigheidscriteria bieden géén bescherming aan de omgeving.

Dit gebrek aan consistentie tussen afwegingscriteria in het ruimtelijke spoor en in het sectorale spoor van de luchtvaart, wringt. Voor ons bewijst dit opnieuw dat er grote urgentie is om de wet- en regelgeving voor luchtvaart af te stemmen op het systeem van het omgevingsrecht. Consequenties van keuzes in de verschillende sporen dienen in beeld te worden gebracht en in hun onderlinge samenhang te worden doordacht, vóórdat in afzonderlijke trajecten separate wijzigingen worden aangebracht.

Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,



Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

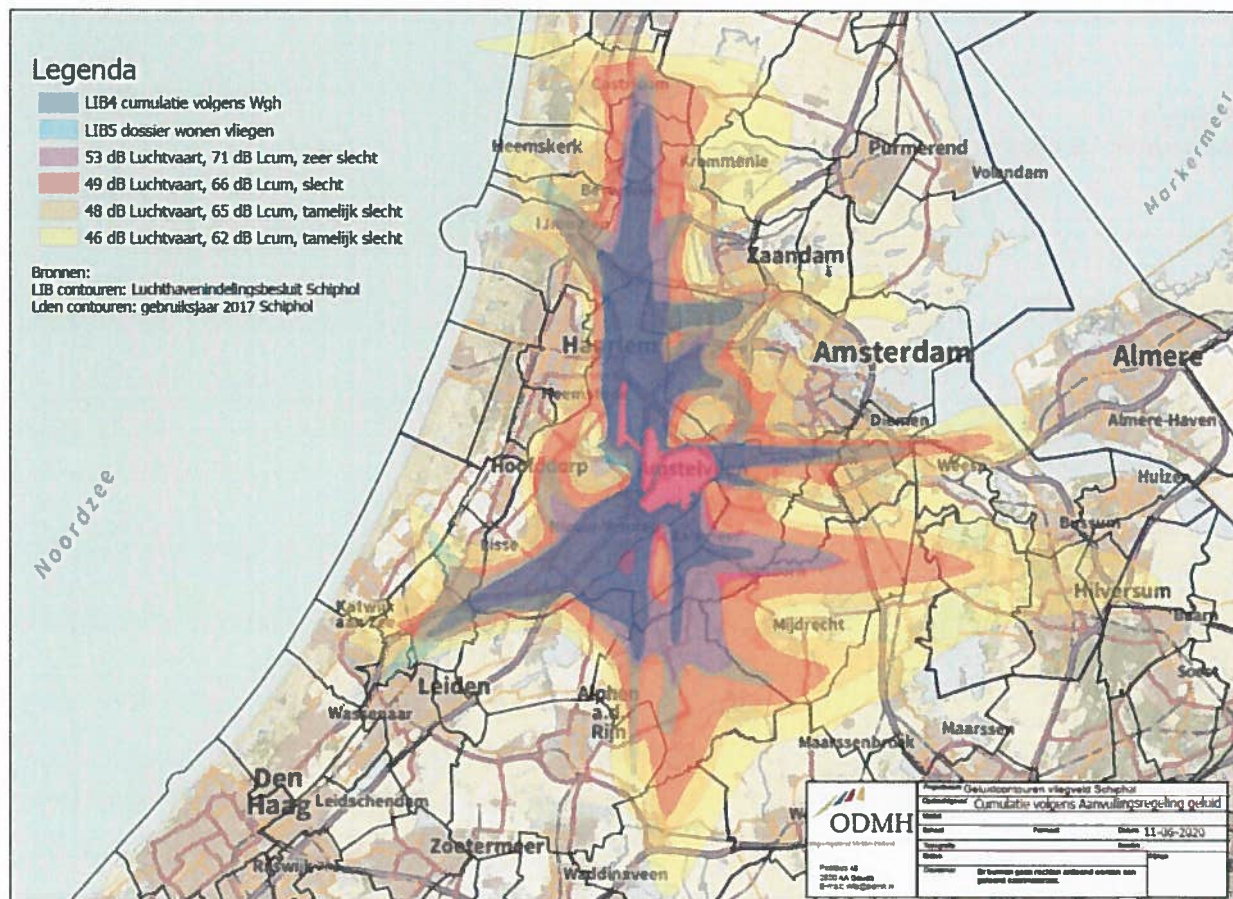
c.c. Ministerie van I&W

Bijlage 1
Kamerbrief 16 oktober 2017

Tabel classificaties gecumuleerd geluidniveau

Gecumuleerd geluid in L _{cum}	Kwalificatie
45 of minder	Zeer goed
46-50	Goed
51-55	Redelijk
56-60	Matig
61-65	Tamelijk slecht
66-70	Slecht
71 of meer	Zeer slecht

Afbeelding: kwalificatie van gecumuleerd geluidniveau als gevolg van bijdrage luchtvaart
(op basis van gerealiseerde vliegoperatie 2017)



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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 Milieu

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/250231

Bijlage(n)

-

Datum 16 oktober 2017
Betreft Inwerkingtreding wijzigingsbesluit
Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Geachte voorzitter,

Op 1 april 2016 heb ik uw Kamer, mede namens de Minister van Wonen & Rijksdienst, geïnformeerd over mijn aanpak voor wonen en vliegen in de regio Schiphol. Voor de korte termijn behelst dit het voornemen om de regels voor het LIB 4-gebied en de afspraak dat tussen de LIB 4-contour en de LIB 5-contour (voorheen de 20 Ke-contour) buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties worden ontwikkeld, juridisch te verankeren in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Ik heb u toen ook gemeld dat hieraan onlosmakelijk verbonden zijn de bestuurlijke afspraken die ik met de regio en de luchtvaartsector heb gemaakt ten aanzien van het geven van rekenschap van de aanwezigheid van de luchthaven in bestemmingsplannen door gemeenten, het informeren van nieuwe bewoners, het afhandelen van klachten en het vrijwaren van de luchtvaartsector van extra kosten als gevolg van het wijzigingsbesluit LIB.

Onder mijn regie heeft het afgelopen jaar overleg plaatsgevonden met de regio en de luchtvaartsector met betrekking tot de invulling van de bestuurlijke afspraken. Dit heeft geresulteerd in een maatregelenpakket waarmee mijns inziens op adequate wijze invulling wordt gegeven aan die afspraken. Op 20 september jongstleden heb ik ter afronding van dit traject een brief aan de regio en de luchtvaartsector gestuurd om de afspraken te borgen, waarin ik hen heb verzocht om een schriftelijke reactie op mijn zienswijze. De partijen (provincies, gemeenten, Schiphol en KLM) hebben mij deze schriftelijke reactie inmiddels doen toekomen. De provincies en gemeenten hebben aangegeven te kunnen instemmen. Ook Schiphol en KLM hebben mij laten weten de gemaakte afspraken te kunnen onderschrijven, maar tekenen daarbij aan nog wel enkele zorgen te hebben over de verdere uitwerking. Dit betreft met name de wijze waarop gemeenten bij planvorming rekening houden met de aanwezigheid van de luchthaven, waarbij het project "De Nieuwe Kern" als voorbeeld wordt genoemd.

Hieronder geef ik per afspraak kort aan op welke wijze hieraan invulling zal worden gegeven.

Rekenschap geven, informatievoorziening en klachtenafhandeling

Provincies en gemeenten geven invulling aan het rekenschap geven over de aanwezigheid van vliegroutes en het informeren van (potentiële) nieuwe bewoners over de mogelijke geluidbelasting door vliegverkeer in de omgeving van Schiphol. De hierover gemaakte afspraken zijn verwerkt in de thans van kracht zijnde Provinciale Verordeningen bij de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en worden daarnaast verankerd in provinciale en gemeentelijke beleidsregels. Het gaat hierbij om afspraken zoals het opnemen van een standaardbepaling in koopovereenkomsten, welke ook weer in opvolgende koopovereenkomsten moeten worden opgenomen (kettingbeding) en het actief en zo vroeg mogelijk informeren van (potentiële) nieuwe bewoners over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/250231

De regio en de luchtvaartsector maken nadere afspraken over de klachtenafhandeling, waarbij de één-loket-gedachte het uitgangspunt is.

Vrijwaring luchtvaartsector

Uitgangspunt is dat de luchtvaartsector wordt gevrijwaard van extra kosten als gevolg van de met het wijzigingsbesluit LIB geboden extra planologische ruimte voor woningbouw in het LIB 5-gebied (inclusief LIB 4). Voor de reikwijdte van de voorzienbaarheid van overlast als gevolg van het Schipholverkeer wordt rekening gehouden met hetgeen volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) mogelijk is. Dit betekent dat, binnen de grenzen van het nog vast te stellen Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, verdere groei van het vliegverkeer na 2020 mogelijk is, mits wordt voldaan aan de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria en het 50/50 principe.

Daarnaast zullen gemeenten geen verzoeken indienen om routes te wijzigen van bestaande vliegpaden over die nieuwbouwlocaties binnen het LIB 5-gebied (inclusief LIB 4) die mogelijk zijn gemaakt als gevolg van de extra planologische ruimte voor woningbouw in het LIB 5-gebied (inclusief LIB 4). De betrokken overheden zullen ook toekomstige verzoeken in de ORS op dit punt niet ondersteunen.

Op basis van extern ingewonnen juridisch advies is geconcludeerd dat, indien de bestuurlijke afspraken worden nageleefd, er geen reëel risico bestaat op terechte claims.

Vervolgproces

In aanvulling op bovengenoemde afspraken, heb ik nog enkele procesafspraken met de regio en de luchtvaartsector gemaakt. Deze hebben betrekking op de monitoring en evaluatie van de uitvoering van de gemaakte afspraken in de praktijk. Daarnaast is afgesproken dat, in het geval dat zich onvoorziene omstandigheden voordoen (ten aanzien van de vrijwaring, het nakomen van de gemaakte afspraken of toekomstige ontwikkelingen), partijen opnieuw met elkaar in overleg treden.

Gelet op de zorg die de luchtvaartsector nog heeft over de uitwerking van het rekenschap geven, waarbij concreet het project "De Nieuwe Kern" wordt genoemd, zal ik op korte termijn met partijen in overleg gaan om dit te bespreken.

Met het nu voorliggende maatregelenpakket hebben partijen mijns inziens het op dit moment maximaal mogelijke gedaan. Ik zal daarom het ontwerpwijzigingsbesluit aanbieden aan de Koning ten behoeve van de vaststelling, zodat het wijzigingsbesluit LIB per 1 januari 2018 in werking kan treden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/250231

Inwerkingtreding wijzigingsbesluit LIB

Op het ontwerpwijzigingsbesluit van het LIB in verband met de wijziging van de regels vanwege externe veiligheid en geluid, dat aan uw Kamer is aangeboden in het kader van de voorhangprocedure van 24 oktober tot en met 21 november 2016,¹ is advies uitgebracht door de Raad van State. Dit advies heeft geleid tot beperkte juridisch-technische aanpassingen.

Met de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit wordt een belangrijk deel van de door de regio ervaren knelpunten met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling nabij de luchthaven Schiphol opgelost. Bovendien geef ik hiermee duidelijkheid over de regels met betrekking tot het zogenaamde LIB 5-gebied.

In het wijzigingsbesluit blijven de regels in de gebieden voor externe veiligheid streng, waarbij dichtbij Schiphol woningen worden opgekocht en gesloopt (LIB 1) en in het gebied hier omheen geen nieuwe woningen zijn toegestaan (LIB 3). Aanvullend wordt met het wijzigingsbesluit geregeld dat vanaf de grens van het luchthavengebied voor het gehele gebied waar het gewijzigde LIB op zal zien (het LIB 5-gebied) een motiveringsplicht geldt. Deze houdt in dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen in hun bestemmingsplan of de onderbouwing van een omgevingsvergunning een motiveringplicht hebben voor de wijze waarop zij rekening houden met de gevolgen van een vliegtuigongeval, waarbij zij de toename van het risico door toevoeging van kwetsbare objecten dienen af te wegen en te motiveren.

Zodra de contouren uit het MER/LVB (als gevolg van het nieuwe normen- en handhavingstelsel) bekend zijn, zullen de beperkingengebieden in het LIB hiermee in lijn worden gebracht. Deze volgende fase van wijziging van het LIB zal ik gelijktijdig en in samenhang met wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) aanbieden aan uw Kamer.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijksema

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 31 936, nr. 355; Staatscourant 2016, nr. 55748