



Raadsvoorstel 2018.0025134

Onderwerp Beleidsregel wonen en vliegen

Portefeuillehouder Bob Graal
Steller H.J.H. Nijman
Collegevergadering 28 mei 2018
Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

De Provincie heeft alle betrokken gemeenten gevraagd een beleidsregel vast te stellen over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het gebruik van de planologische bevoegdheden na wijziging van het LIB en de bestuurlijke afspraken over vliegen en wonen. Dat doen we met dit voorstel. De gemeente Amsterdam heeft de gevraagde beleidsregel al vastgesteld.

In de nota Ruimte heeft het Rijk de zogenaamde 20Ke-zone geïntroduceerd. De zone had tot doel een groot gebied rond de luchthaven te vrijwaren van woningbouw. Als gevolg van dit beleid is een patstelling ontstaan voor woningbouw in de regio. Als onderdeel van het SMASH-traject (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer), is daarna zowel ambtelijk als bestuurlijk langjarig door de regio samen met de Provincie Noord-Holland gesproken met Rijk en luchtvaartsector over de relatie tussen wonen en vliegen. Voor de regio was en is de omvang van de woningbouwopgave in de regio een belangrijke drijfveer naast het belang van leefbaarheid in de dorpen door toevoegen van kleinschalige woningbouw voor het opheffen van de ontstane patstelling. In de gesprekken over wonen en vliegen is vanzelfsprekend gekeken naar het belang van de ontwikkeling van de luchthaven en de mogelijkheden tot het vrijwaren van de luchthaven voor een toename van het aantal gehinderden.

In het voorjaar van 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt over het onderdeel "wonen en vliegen". Dit akkoord biedt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van woningbouwplannen in de 20Ke/LIB5 zone. Met de recente wijziging van het LIB is de 20Ke-zone opgenomen in het LIB, als LIB5 gebied, en heeft daarmee een wettelijke status verkregen.

Onlosmakelijk onderdeel van dit akkoord vormt de regionale uitwerking van afspraken ten aanzien van 'rekenschap geven', informeren, klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector. De Provincie heeft deze afspraken verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Daarmee is voor gemeenten de verplichting ontstaan bij de vaststelling van bestemmingsplannen of het afgeven van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan, uit te gaan van de verplichte wijze van motiveren van planologische besluiten als opgenomen in de PRV. Op basis van

de PRV zijn gemeenten gehouden nieuwe bewoners zorgvuldig en vroegtijdig te informeren over de nabijheid van de luchthaven en de daarmee gepaard gaande aanwezigheid van geluid.

Tot de bestuurlijke afspraken die over wonen en vliegen zijn gemaakt, behoort ook het jaarlijks monitoren van het aantal nieuwgebouwde woningen binnen LIB4 en de 20Ke/LIB5-contour door de Provincie. De Provincie zal hierover één keer per jaar per brief rapporteren aan het Rijk. Dit vooral om te kunnen beoordelen of gemeenten op een zorgvuldige wijze invulling geven aan de uitvoering van de gemaakte afspraken over woningbouw binnen het LIB. Deze brieven van de provincie aan het Rijk zijn openbaar. Een afschrift zal aan de raad worden gestuurd en er wordt over gerapporteerd in de Voortgangsrapportage Luchthavenzaken.

De Provincie heeft alle gemeenten gevraagd een beleidsregel vast te stellen over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het gebruik van de planologische bevoegdheden. Bij de uitwerking zullen wij deze beleidsregel verder juridisch-technisch toelichten.

De kern van de afspraken is dat er meer ruimte komt voor woningbouw binnen het beperkingengebied rond de luchthaven. Voor Halfweg betekent dit dat we verder kunnen gaan met het ontwikkelen van woningbouwprojecten. Een belangrijk uitgangspunt voor woningbouw is en blijft voor ons het behoud van de leefbaarheid in de kernen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We stellen de beleidsregel wonen en vliegen 20Ke/LIB5-contour Schiphol vast.

Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Met de regionale afspraken over vliegen en wonen wordt het mogelijk de woningbouwopgave van de MRA in de regio te faciliteren.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Wij zijn verantwoordelijk voor het afgeven van een omgevingsvergunning en de raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van bestemmingsplannen.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Na publicatie van de beleidsregel kan de raad bij de vaststelling van elk bestemmingsplan zien en beoordelen of de beleidsregel is toegepast.

Wat betekent dit voor de herindeling Haarlemmermeer – Haarlemmerliede en Spaarnwoude? (preventief toezicht/beleidsharmonisatie)

De beslispunten van dit voorstel vallen niet onder preventief toezicht in het kader van de samenvoeging omdat er geen financiële gevolgen zijn. Het college en de gemeenteraad van Haarlemmermeer zullen een gelijklopende beleidsregel vaststellen.

2. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. voor de toepassing van de bevoegdheid op basis van artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3^o Wet algemene bepalingen omgevingsrecht de beleidsregel wonen en vliegen 20Ke/LIB5-contour conform de bijlage vast te stellen.

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen om:

1. voor de toepassing van de bevoegdheid op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening de beleidsregel wonen en vliegen 20Ke/LIB5-contour conform de bijlage vast te stellen.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

De Provincie heeft alle betrokken gemeenten gevraagd een beleidsregel vast te stellen over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het gebruik van de planologische bevoegdheden na wijziging van het LIB en de bestuurlijke afspraken over vliegen en wonen. Dat doen we met dit voorstel. De gemeente Amsterdam heeft de gevraagde beleidsregel al vastgesteld.

In de nota Ruimte heeft het Rijk de zogenaamde 20Ke-zone geïntroduceerd. De zone had tot doel een groot gebied rond de luchthaven te vrijwaren van woningbouw. Als gevolg van dit beleid is een patstelling ontstaan voor woningbouw in de regio. Als onderdeel van het SMASH-traject is daarna zowel ambtelijk als bestuurlijk langjarig door de regio samen met de Provincie Noord-Holland gesproken met Rijk en luchtvaartsector over de relatie tussen wonen en vliegen. Voor de regio was en is de omvang van de woningbouwopgave in de regio een belangrijke drijfveer geweest voor het opheffen van de ontstane patstelling. In de gesprekken over wonen en vliegen is vanzelfsprekend gekeken naar het belang van de ontwikkeling van de luchthaven en de mogelijkheden tot het vrijwaren van de luchthaven voor een toename van het aantal gehinderden.

In het voorjaar van 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt over het onderdeel "wonen en vliegen". Dit akkoord biedt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van woningbouwplannen in de 20Ke/LIB5 zone. Met de recente wijziging van het LIB is de 20Ke-zone opgenomen in het LIB, als LIB5 gebied, en heeft daarmee een wettelijke status verkregen.

Op 29 maart 2017 is in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) overeenstemming bereikt over afspraken die met het Rijk zijn gemaakt over wonen en vliegen. Over deze overeenstemming heeft geen raadpleging van de Omgevingsraad Schiphol plaatsgevonden. De aanpassing van de regels van het LIB en de bestuurlijke afspraken zijn gemaakt in het kader van SMASH. SMASH was een traject vanuit de Rijksoverheid, regionale overheden en luchtvaartsector om de economische kracht en kwaliteiten van de mainport Schiphol en metropoolregio Amsterdam te behouden en verder uit te bouwen. Binnen het SMASH traject hebben gemeentes en de provincie Noord-Holland specifieke knelpunten van de regelgeving van het LIB in kaart gebracht en bij het Rijk onder de aandacht gebracht met de bedoeling tot oplossingen voor deze knelpunten te komen. De bestuurlijke afspraken over wonen en vliegen en de aanpassing van de regels van het LIB zijn een direct resultaat hiervan. Omdat het een ruimtelijk traject betreft en de afspraken gaan over de planologische bevoegdheden van het Rijk, de provincie en gemeenten, die bevoegd gezag zijn, heeft de ORS geen advies uitgebracht over de aanpassing van de regels van het LIB. De afspraken passen niet bij de rol, de verantwoordelijkheid en het takenpakket van de ORS. Er ligt overigens wel een adviesaanvraag bij de ORS over het vraagstuk wonen en vliegen, waar naar verwachting in

2018 een advies over wordt uitgebracht. Het advies dat vanuit de minister (voorheen de staatssecretaris) aan de ORS is gevraagd, is om te komen tot een integrale, robuuste en slimme aanpak voor het vraagstuk 'wonen en vliegen' waarbij nagegaan dient te worden hoe de ontwikkelingen in de lucht en de ontwikkelingen op de grond beter op elkaar afgestemd kunnen worden. Deze adviesaanvraag over mogelijke oplossingsrichtingen voor de langere termijn kent geen geografische afbakening. In de adviesaanvraag wordt door het Rijk expliciet benoemd dat de adviesaanvraag los staat van de bestuurlijke afspraken die in 2017 zijn gemaakt en die tot aanpassing van de regels van het LIB hebben geleid. De ORS treedt bij het uitbrengen van adviesaanvragen niet in rollen en bevoegdheden van anderen.

Op 20 oktober 2017 heeft de staatssecretaris aan de Tweede Kamer laten weten het gewijzigde LIB in werking te laten treden. Het gewijzigde LIB is per 1 januari 2018 in werking getreden.

Onlosmakelijk onderdeel van dit akkoord vormt de regionale uitwerking van afspraken ten aanzien van 'rekenschap geven', informeren, klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector. De Provincie heeft deze afspraken verankerd in de PRV. Daarmee is voor gemeenten de verplichting ontstaan bij de vaststelling van bestemmingsplannen of het afgeven van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan uit te gaan van de verplichte wijze van motiveren van planologische besluiten als opgenomen in de PRV. Op basis van de PRV zijn gemeenten gehouden nieuwe bewoners zorgvuldig en vroegtijdig te informeren over de nabijheid van de luchthaven en de daarmee gepaard gaande geluidhinder.

Tot de bestuurlijke afspraken die over wonen en vliegen zijn gemaakt, behoort ook het jaarlijks monitoren van het aantal nieuwgebouwde woningen binnen LIB4 en de 20Ke/LIB5-contour door de Provincie. De Provincie zal hierover rapporteren aan het Rijk. Dit vooral om te kunnen beoordelen of gemeenten op een zorgvuldige wijze invulling geven aan de uitvoering van de gemaakte afspraken over woningbouw binnen het LIB. De afspraken zijn door de Provincie vastgelegd in de PRV. Daarin zijn instructies opgenomen voor de wijze waarop in bestemmingsplannen en goede ruimtelijke onderbouwingen bij bouwplannen de relatie tussen vliegen moet worden uitgewerkt.

Onderdeel van het gewijzigde LIB is ook de verandering van regels voor woningbouw binnen LIB4 gebied. Bijgevoegd is een kaart waarop de ligging van het LIB4 en het LIB5 gebied is opgenomen.

De kern van de afspraken is dat er meer ruimte komt voor woningbouw binnen het beperkingengebied rond de luchthaven. In Halfweg is sprake van een langdurige stilstand en een langzame achteruitgang met betrekking tot de woningbouw. Een belangrijk uitgangspunt voor woningbouw is en blijft voor ons het behoud van de leefbaarheid in de kernen.

Met het gewijzigde LIB zijn de rollen tussen de verschillende overheden weer helder gedefinieerd. Rijk en Provincie zorgen voor het wettelijk kader waarbinnen de gemeente zijn planologische bevoegdheden kan uitoefenen. Het vaststellen van bestemmingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen.

Voor de volledigheid merken wij hier nog bij op dat wij binnen het kader van de regels voor het LIB4 gebied, maximaal 25 woningen per locatie, zonder tussenkomst van het Rijk kunnen beslissen. Voor woningbouwprojecten met meer woningen moeten wij als voorheen

een verklaring van geen bezwaar bij het Rijk aanvragen. Wij verwachten dat het Rijk alleen in uitzonderlijke gevallen een verklaring zal afgeven.

Aan de afweging van belangen binnen de LIB4-contour worden zwaardere eisen gesteld dan aan de afweging van belangen in de 20 Ke/LIB5-contour.

Wij kunnen als gemeente woningbouw (binnen de grenzen van het LIB) in de LIB4-contour mogelijk maken in het belang van de lokale leefbaarheid. Daarbij zijn de volgende criteria benoemd in de PRV:

- a. de kwaliteit van het leefmilieu vanwege de gezondheid, veiligheid en vermindering van hinder, mede in relatie met andere versturende bronnen dan de luchtvaart;
- b. de kwaliteit van de sociale leefomgeving, voor zover het buurt- of wijkgebonden voorzieningen betreft;
- c. de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld om verpaupering en verrommeling met een negatieve uitwerking op de directe omgeving tegen te gaan;
- d. een groot en urgent maatschappelijk belang, bijvoorbeeld de acute behoefte aan tijdelijke opvang van asielzoekers.

Bij plannen voor nieuwe woningen binnen de 20 Ke/LIB5-contour dient de afweging naast de ruimtelijke aanvaardbaarheid expliciet gericht te zijn op het aspect geluid. De PRV geeft daarvoor de volgende instructies:

- a. de stedenbouwkundige keuzes in relatie tot geluid;
- b. de maatregelen op objectniveau in relatie tot geluid;
- c. de maatregelen in de openbare buitenruimte in relatie tot geluid;
- d. de wijze waarop de gemeente potentiële toekomstige bewoners vroegtijdig en volledig informeert over de te treffen geluidmaatregelen.

Het jaarlijks monitoren van de afspraken die zijn gemaakt over wonen en vliegen is onderdeel van de bestuurlijke afspraken die met het Rijk zijn gemaakt. De provincie Noord-Holland stelt de jaarlijkse monitor op en rapporteert aan het Rijk. Gemeenten leveren hiervoor informatie bij de Provincie aan. Dit vooral om te kunnen beoordelen of gemeenten op een zorgvuldige wijze invulling geven aan de uitvoering van woningbouw binnen het LIB.

De Provincie heeft als uitwerking op de verplichting in de PRV zelf een beleidsregel opgesteld over de wijze waarop zij invulling zullen geven aan hun aanwijzingsbevoegdheid op grond van de Wet ruimtelijke ordening. De provincie Noord-Holland vraagt aan de gemeenten om zelf ook deze beleidsregel vast te stellen voor de eigen bevoegdheden.

Bedoeling van de beleidsregel

Op grond van artikel 1:3, vierde lid van de Algemene wet bestuursrecht wordt onder een beleidsregel verstaan een algemene regel over de wijze waarop een bestuursorgaan gebruik zal maken van de eigen bevoegdheid. De bevoegdheden waarop de beleidsregel betrekking heeft zijn de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de bevoegdheid tot het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3^o Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. (Wabo).

De beleidsregel is een expliciete invulling van het wettelijk vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

Wij hebben ingestemd met de bestuurlijke afspraken die over wonen en vliegen zijn gemaakt. Dat bij deze afspraken op ons de verantwoordelijkheid rust om besluiten goed te motiveren vinden wij vanzelfsprekend. Wij zullen dit doen in het kader van onze bevoegdheid tot het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van een bestemmingsplan. Wij stellen de raad voor hetzelfde te doen voor de bevoegdheid tot vaststellen van een bestemmingsplan.

Tot slot constateren wij dat over de Handreiking 'Rekenschap geven' van de provincie de nodige commotie is ontstaan, omdat daarin de mogelijkheid van het opnemen van een kettingbeding met boetebepaling is opgenomen voor gemeentelijke grondtransacties. De inhoud van het kettingbeding is een informatieplicht over de aanwezige geluidsoverlast van de luchthaven. De informatieplicht is gegoten in de vorm van een kettingbeding waardoor aan opvolgende kopers van een woning deze informatieplicht wordt overgedragen. Aangezien het de plicht van de verkoper is zijn koper te informeren over alle relevante aspecten met betrekking tot de woning vinden wij het opnemen van een kettingbeding een goed idee, omdat hiermee invulling wordt gegeven aan de wettelijke informatieplicht van de verkoper.

Daarnaast zien wij voor ons een belangrijke rol weggelegd voor het informeren van toekomstige bewoners over de geluidssituatie rond de luchthaven. Dat begint natuurlijk met een goede motivering en kenbaarheid van onze ruimtelijke besluiten. Daarnaast wijzen wij toekomstige bewoners, ook nu al, op het informatieportaal Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

Overigens informeren wij bij alle woningbouwontwikkelingen in de gemeente actief de ontwikkelaars dat de locatie gesitueerd is in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Bovendien zullen wij in anterieure overeenkomsten met projectontwikkelaars overeenkomen dat in de koopcontracten voor de te bouwen woningen een kettingbeding wordt opgenomen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We stellen de beleidsregel wonen en vliegen 20Ke/LIB5-contour Schiphol vast.

Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Wij zijn verantwoordelijk voor het afgeven van een omgevingsvergunning en de raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van bestemmingsplannen.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Na publicatie van de beleidsregel kan de raad bij de vaststelling van elk bestemmingsplan zien en beoordelen of de beleidsregel is toegepast.

Communicatie

Binnen de MRA regio is de vraag naar woningen erg groot. Aan deze woningbouwopgave willen wij in belangrijke mate bijdragen. Voor woningbouw in het beperkingengebied van de luchthaven hoort daar het helder en duidelijk informeren van (toekomstige) bewoners over de overlast van de luchthaven. Evenzeer hoort daar transparantie over de afwegingen in de ruimtelijke besluitvorming voor de luchthaven bij. De vastgestelde beleidsregel biedt voor het laatste de basis. Na vaststelling van de beleidsregel zal deze worden gepubliceerd en is de

beleidsregel basis voor ons handelen bij het verlenen van omgevingsvergunningen en het vaststellen van bestemmingsplannen.

Aangezien het de plicht van de verkoper is zijn koper te informeren over alle relevante aspecten met betrekking tot de woning vinden wij het gebruik van kettingbeding een goed idee. Het kettingbeding richt zich tot de verkoper en niet tot de koper. De koper wordt door het kettingbeding niet beperkt in zijn mogelijkheid tot klagen over de geluidoverlast van de luchthaven.

4. Ondertekening

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
de secretaris,



Fred Koot

de burgemeester,
i.a.



Pieter Helliegers

Bijlage(n):

1. Beleidsregel Wonen en vliegen
2. Brief Gedeputeerde Staten Noord-Holland, kenmerk 2656588

Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke—contour Schiphol

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

1. 20 Ke-contour: de 20 Ke-contour zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de Provincie Noord-Holland;
2. beperkingengebied: bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h, van het Besluit ruimtelijke ordening en locaties als bedoeld in artikel 5e, tweede lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
3. Luchthavenindelingbesluit: het Luchthavenindelingbestuit Schiphol na inwerkingtreding van het besluit houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting;
4. LIB 4-contour: de gronden als bedoeld in artikel 2.2.Ic van het Luchthavenindelingbesluit.

Artikel 2 Toelichting bestemmingsplan en goede ruimtelijke onderbouwning: algemeen

1. De raad en het college van burgemeester en wethouders hanteren bij toepassing van hun respectievelijke bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan en het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van een bestemmingsplan als uitgangspunt dat de toelichting van een bestemmingsplan of de goede ruimtelijke onderbouwning dat woningbouw binnen de 20Ke-contour mogelijk maakt, de volgende onderdelen bevat:
 - a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
 - b. een beschrijving van de huidige geluidssituatie op die woningbouwlocatie;
 - c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie;
 - d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
 - e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.
2. In aanvulling op het eerste lid, kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken.
3. In aanvulling op de in het eerste en het tweede lid genoemde beschrijvingen, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving bevat van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt.

Artikel 3 Toelichting bestemmingsplan en goede ruimtelijke onderbouwning: huidige geluidssituatie

Uitgangspunt is dat een beschrijving van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. het geldende planologische regime voor woningbouw ingevolge het Luchthavenindelingbesluit en de Provinciale Ruimtelijke verordening wordt beschreven;
2. de huidige geluidbelasting wordt beschreven aan de hand van de theoretische geluidbelasting (contouren geluidskaart) en de feitelijke geluidbelasting (www.bezoekbas.nl).

Artikel 4 Toelichting bestemmingsplan en goede ruimtelijke onderbouwing: belangen

1. Uitgangspunt is dat bij de afweging van de belangen die met de beoogde woningbouw gemoeid zijn, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, onderscheid wordt gemaakt tussen een ontwikkeling binnen de 20 Ke-contour, maar buiten de LIB4-contour en een ontwikkeling binnen de LIB 4-contour.
2. Uitgangspunt is dat in de toelichting bij een bestemmingsplan of in een goede ruimtelijke onderbouwing waarin woningbouw in de LIB 4-contour mogelijk wordt maakt, wordt beschreven dat de voorgenomen woningbouw wordt gerealiseerd met het oog op de lokale leefbaarheid, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de volgende criteria voor leefbaarheid en lokale vitaliteit:
 - a. de kwaliteit van het leefmilieu vanwege de gezondheid, veiligheid en vermindering van hinder, mede in relatie met andere versturende bronnen dan de luchtvaart;
 - b. de kwaliteit van de sociale leefomgeving, voor zover het buurt- of wijkgebonden voorzieningen betreft;
 - c. de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld om verpaupering en verrommeling met een negatieve uitwerking op de directe omgeving tegen te gaan;
 - d. een groot en urgent maatschappelijk belang, bijvoorbeeld de acute behoefte aan tijdelijke opvang van asielzoekers.
3. Uitgangspunt is dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat woningbouw in de 20Ke-contour maar buiten de LIB 4-contour mogelijk maakt, de relevantie van de betreffende woningbouw in de 20 Ke-contour wordt beschreven, waarbij afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval de volgende aspecten worden afgewogen:
 - a. de regionale woningbouwmarkt en regionale woningbouwopgave;
 - b. de kwaliteit van de locatie;
 - c. elementen van lokale leefbaarheid en vitaliteit.

Artikel 5 Toelichting bestemmingsplan en goede ruimtelijke onderbouwing: maatregelen

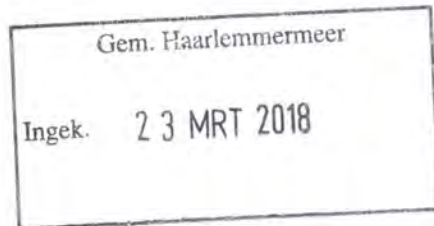
1. Uitgangspunt is dat in de afweging als bedoeld in artikel 2, derde lid, het geluidsniveau, de omvang van het project en de doelmatigheid van geluidmaatregelen een rol kunnen spelen.
2. Uitgangspunt is dat de beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 2, derde lid, afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval, de volgende maatregelen kan bevatten:
 - a. de stedenbouwkundige keuzes in relatie tot geluid;
 - b. de maatregelen op objectniveau in relatie tot geluid;
 - c. de maatregelen in de openbare buitenruimte in relatie tot geluid;
 - d. de wijze waarop de gemeente potentiële toekomstige bewoners vroegtijdig en volledig informeert over de te treffen geluidmaatregelen.
3. Uitgangspunt is dat de beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 2, derde lid, aandacht is besteed aan de wijze waarop de te treffen maatregelen zijn geborgd.

Artikel 6 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking de dag na publicatie.

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Aan: leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol
binnen de 20 Ke-contour



Betreft: Effectuering en monitoring afspraken 'wonen en vliegen'

Geacht college,

In afstemming met de provincie Zuid-Holland brengen wij u het volgende onder de aandacht.

In het voorjaar van 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt binnen het onderdeel "wonen en vliegen" van het SMASH-traject. Met dit akkoord is een jarenlange patstelling, waardoor noodzakelijke woningbouwplannen stil kwamen te liggen, doorbroken. Het akkoord omvat extra planologische ruimte voor woningbouw binnen de LIB4-contour en 20 Ke-contour, met meer afwegingsruimte voor de gemeenten. Deze planologische ruimte is inmiddels verankerd in het Luchthavenindelingbesluit en de provinciale ruimtelijke verordeningen. Dankzij de overeengekomen aanpak kunnen de kwaliteit en vitaliteit van bestaande stedelijke gebieden op peil worden gehouden en kan tevens worden gewerkt aan de woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam. Dat is in het belang van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio, waarvan de mainport Schiphol een essentieel onderdeel is.

Onlosmakelijk onderdeel van dit akkoord vormt de regionale uitwerking van afspraken ten aanzien van 'rekenschap geven', informeren, klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector. In de BRS-vergadering van 29 maart 2017 zijn de provincies en de gemeenten binnen de 20 Ke-contour hieromtrent een afsprakenpakket overeengekomen (zie de beleidsbrieven van de provincie Zuid-Holland, kenmerk PZH-2017-590514465, respectievelijk Noord-Holland, kenmerk 920083/910117). Kern van het afsprakenpakket wordt gevormd door de inhoud en doorwerking van het 'rekenschap geven', waarmee de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het afwegen van luchtvaartaspecten in de

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. M.H.P. van Oosterhout
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143952
oosterhoutm@noord-holland.nl

1 | 4

Verzenddatum

21 MAART 2018

Kenmerk

1055890/1055904

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

planvorming wordt geborgd. Voorts zijn er afspraken gemaakt over het gedegen en vroegtijdig informeren van (potentiële) nieuwe bewoners en het nemen van verantwoordelijkheid voor gerealiseerde woningbouw. De gemaakte afspraken voorkomen dat de luchtvaartsector zich, als gevolg van de extra planologische ruimte die ontstaat voor woningbouw, gesteld ziet voor extra kosten.

Effectuering van de gemaakte afspraken

Naar oordeel van de toenmalig staatssecretaris is er met het zojuist beschreven afsprakenpakket door de regio een maximale inspanning geleverd om te voldoen aan de bestuurlijke afspraken. Op 20 oktober 2017 heeft zij dan ook aan de Tweede Kamer laten weten het gewijzigde Luchthavenindelingbesluit Schiphol in werking te laten treden (brief bijgesloten). Inmiddels is het wijzigingsbesluit gepubliceerd. Het gewijzigde LIB is per 1 januari 2018 in werking getreden.

Met de inwerkingtreding van het LIB, in combinatie met de eerder in werking getreden provinciale ruimtelijke verordeningen, is de effectuering van de regionale afspraken aan de orde. Er ligt een grote verantwoordelijkheid bij de regio om de aangegeven verplichtingen adequaat na te komen. Met name als het gaat om (1) het verankeren van de overeengekomen 'Handreiking Rekenschap geven' in een door de Raad vast te stellen algemene regel (dit kan in de vorm van een apart besluit of via een structuur- of omgevingsvisie), (2) het, conform deze aanpak, rekenschap geven van vliegtuiggeluid in de planvorming, (3) het actief en vroegtijdig informeren van (potentiële) nieuwe bewoners, eigenaren en gebruikers en het (4) niet zullen verzoeken om de verlegging van vliegroutes dan wel wijzigingen van het luchtverkeer uit hoofde van de extra ontstane bouw mogelijkheden. Zoals u weet worden er nog nadere afspraken gemaakt met de luchtvaartsector over de regionale verantwoordelijkheid omtrent de klachtenafhandeling, waarbij de één-loket-gedachte het uitgangspunt is.

Monitoring voortgang

Per brief van 20 september 2017 (bijgesloten) heeft de toenmalig staatssecretaris de regio verzocht om, onder regie van de provincie Noord-Holland, zorg te dragen voor een systeem van monitoring van de uitvoering van het rekenschap geven en de informatievoorziening. De voortgang zal vervolgens periodiek in een overleg tussen regio, Rijk en luchtvaartsector worden besproken. De provincie Noord-Holland is gevraagd het initiatief te nemen voor dit overleg.

Ten aanzien van deze monitoring zijn de provincies en gemeenten binnen de 20 Ke-contour in de BRS een aanpak overeengekomen. De provincie Noord-Holland zal een coördinerende rol vervullen, maar steunt op de input van de provincie Zuid-Holland en de betrokken

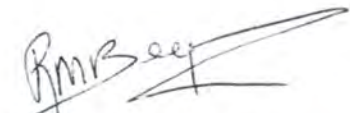
gemeenten. Het 'rekenschap geven' vindt plaats tijdens de bestemmingsplanprocedure (of bij verlening van de omgevingsvergunning met afwijking van bestemmingsplan) en zal ook aldaar worden gemonitord. Het informeren gebeurt veel breder en ook buiten de planvorming en de monitoring hiervan heeft dan ook meer een verslaglegend karakter. Concreet zijn de volgende afspraken gemaakt:

- De provincie Zuid-Holland en Noord-Holland monitoren de wijze waarop er in bestemmingplannen invulling wordt gegeven aan het 'rekenschap geven'. Dit gebeurt door de provinciale planadviseurs, aan de hand van de *checklist* als geduid in bijlage 1.
- Gemeenten geven jaarlijks, medio december, de provincie Noord-Holland schriftelijk terugkoppeling van de wijze waarop zij invulling hebben gegeven aan de afspraken rond informatievoorziening. Hierin wordt in ieder geval ingegaan op de elementen als beschreven in bijlage 2. Het verslag zal tevens worden geagendeerd in de Goede Diensten Overleggen (GDO's) voor zover het Noord-Holland betreft en in bilateraal overleg voor zover het Zuid-Holland betreft.
- De provincie Noord-Holland verwerkt de inzichten uit de monitor van het 'rekenschap geven' en de gemeentelijke verslagen van de informatievoorziening in een rapportage.
- De rapportage zal ter bespreking in de BRS-vergadering worden geagendeerd.
- De provincie Noord-Holland neemt het initiatief voor een periodiek overleg tussen de regio, de luchtvaartsector en het Rijk om de uitvoering van de regionale afspraken "wonen en vliegen" te bespreken. De zojuist beschreven rapportage wordt hier ter bespreking geagendeerd.

In bijlage 1 vindt u een schematische weergave van de overeengekomen werkwijze. Uiteraard vinden deze acties plaats in nauw overleg met de betrokken gemeenten en provincies. Wij vertrouwen op een goede samenwerking, opdat ook dit deel van de "wonen en vliegen"-afspraken conform afspraak wordt ingevuld. Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer Van Oosterhout (mail: van.oosterhout@provincie-noord-holland.nl, tel.: 023 514 3952), of, voor de provincie Zuid-Holland, met de heer Bovy (mail: bovy@provincie-zuid-holland.nl, tel.: 06 119 077 55).

Afschrift van deze brief wordt gezonden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het college van GS van de provincie Zuid-Holland en de CEO van Schiphol Group.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

- Bijlage 1: Aanpak monitoring regionale afspraken 'wonen en vliegen'
- Bijlage 2: Verslaglegging informatievoorziening
- Bijlage 3: Brief Stas bestuurlijke afspraken wonen en vliegen (20 sept '17)
- Bijlage 4: Kamerbrief Inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (16 okt '17)

BIJLAGE 1 Aanpak monitoring afspraken "wonen en vliegen"

Rekenschap geven

Uiterlijk juli 2018

Afspraak

Gemeenten:

- Berichten de betreffende provincies over de wijze waarop zij de afspraken inzake het 'Rekenschap geven' verankeren in een door de Raad vast te stellen algemene regel.

Jaarlijks december

Monitoring

Provincies:

Monitoring uitwerking 'Rekenschap geven' in bestemmingsplannen en omgevingsvergunning met afwijking van BP door de provinciale planadviseurs. Aan de hand van de *checklist*:

- ✓ Precieze ligging binnen de **contouren**
- ✓ Huidige en toekomstige **geluidbelasting**
- ✓ Belangen van deze **ruimtelijke ontwikkeling**
- ✓ Conclusie: **afweging** geluidsaspecten in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling
- ✓ Eventueel: **maatregelen**

Informereren

Jaarlijks december

Monitoring

Gemeenten:

- Jaarlijks (medio december) schriftelijk verslag van de wijze waarop invulling is gegeven aan de afspraken inzake informatievoorziening:
 - ✓ **Actief en vroegtijdig** informeren (potentiële nieuwe bewoners).
 - ✓ Heldere toegang tot www.bezoekbas.nl
 - ✓ Benutten ontwikkel-, grond- en gebruiksovereenkomsten.
 - ✓ Waar mogelijk versterken met een **kettingbeding**.
- Zie uitgebreider: de onderdelen als beschreven in bijlage 2.
- Agendering verslag in Goede Diensten Overleggen (GDO's) en bilateraal overleg.

Provincie Noord-Holland:

Rapportage 'uitwerking afspraken Rekenschap geven en informeren'

Bespreking BRS

Overleg regio, Rijk & luchtvaartsector

BIJLAGE 2 Verslaglegging informatievoorziening

In het kader van het akkoord “wonen en vliegen” binnen het SMASH-traject zijn de provincies en gemeenten binnen de 20 Ke-contour afspraken overeengekomen inzake het informeren van nieuwe bewoners (BRS-vergadering: 29 maart 2017). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het actief en zo vroeg mogelijk informeren van (potentiële) nieuwe eigenaren, bewoners en gebruikers van woningen binnen de 20 Ke- contour, alsmede partijen die voornemens (of doende) zijn die woningen te realiseren. Daarbij bieden zij een heldere toegang aan www.bezoekbas.nl. In ontwikkelovereenkomsten en de overeenkomsten omtrent gronduitgifte nemen gemeenten de verplichting op waardoor ook de ontwikkelende partij tot de informatievoorziening wordt verplicht. Voorts kunnen gemeenten, voor zoverre daartoe bij machte, in het kader van gronduitgifte en bij het aangaan van huur- en gebruiksovereenkomsten een bepaling opnemen waaruit volgt dat deze partijen bekend zijn met de geluidbelasting ter plaatse. Gemeenten kunnen deze bepaling in het geval van een koopovereenkomst middels een kettingbeding versterken.

Monitoring

Ten behoeve van het monitoren van de uitvoering van deze afspraken zijn bovengenoemde partijen in de BRS de volgende aanpak overeengekomen: gemeenten geven jaarlijks, medio december, de provincie Noord-Holland schriftelijk terugkoppeling van de wijze waarop zij invulling hebben gegeven aan de afspraken rond het ‘informeren’. Dit verslag zal ook worden besproken in de Goede Diensten Overleggen (GDO’s) voor zover het Noord-Holland betreft en in bilateraal overleg voor zover het Zuid-Holland betreft. In het verslag wordt in ieder geval aandacht besteed aan de onderstaande elementen:

Onderdelen verslaglegging informatievoorziening
1. Op welke wijze informeert u (potentiële) eigenaren, bewoners en gebruikers van woningen binnen het 20 Ke-gebied, alsmede partijen die voornemens (of doende) zijn die woningen te realiseren, actief en vroegtijdig over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol?
2. Hanteert u een verwijzing naar de website www.bezoekbas.nl ? Zo ja, waar?
3. Maakt u gebruik van ontwikkelovereenkomsten en overeenkomsten rond gronduitgifte om de ontwikkelende partij tot informatievoorziening te verplichten? Bij welke projecten / locaties is dit gebeurd? In welke gevallen was dit niet mogelijk?
4. Hanteert u in het kader van gronduitgifte en bij het aangaan van huur- en gebruiksovereenkomsten een bepaling waaruit volgt dat de partijen bekend zijn met de geluidbelasting ter plaatse? Bij welke projecten / locaties is dit gebeurd? In welke gevallen was dit niet mogelijk?
5. In hoeverre hanteert u (of stimuleert u anderszins) in geval van koopovereenkomsten een kettingbeding, om ook ten aanzien van toekomstige kopers informatievoorziening te borgen? Bij welke projecten / locaties is dit gebeurd? In welke gevallen was dit niet mogelijk?
6. Overig: zijn er nog andere wijzen waarmee u een vroegtijdige informatievoorziening aan (potentiële) nieuwe eigenaren, bewoners en gebruikers stimuleert?



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Provincie Noord-Holland
T.a.v. de voorzitter van Gedeputeerde Staten,
de heer J.W. Remkes
Postbus 3007
2100 DA HAARLEM

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
E.M. de Zwart
Senior Beleidsmedewerker

T 070-4567535
M +31(0)6-15359561
F 070-4567338
Elise.de.Zwart@minienm.nl

Datum **20 SEP. 2017**
Betreft Bestuurlijke afspraken wonen en vliegen

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/223099

Bijlage(n)
-

Geachte heer Remkes,

In de bestuurlijke overleggen van 17 maart en 7 juli 2016 heb ik met u als bestuurlijke vertegenwoordiger van de Bestuurlijke Regie Schiphol en de vertegenwoordigers van de luchtvaartsector afspraken gemaakt over het onder voorwaarden bieden van extra planologische ruimte voor woningbouw in het 20 Ke gebied (inclusief LIB 4). De gemaakte afspraken zijn samengevat in een brief van mij aan de Tweede Kamer van 1 april 2016.¹ Aan de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit LIB (Luchthavenindelingbesluit Schiphol)² heb ik onlosmakelijk verbonden dat invulling moet worden gegeven aan de bestuurlijke afspraken met betrekking tot het informeren van nieuwe bewoners, de afhandeling van klachten, het rekenschap geven en het vrijwaren van de luchtvaartsector van extra kosten als gevolg van het wijzigingsbesluit LIB.

Tijdens het bestuurlijk overleg van 6 juli jongstleden over dit onderwerp hebben we geconstateerd dat de elementen 'informeren van nieuwe bewoners' en 'rekenschap geven' door de regio voldoende zijn uitgewerkt, zoals aangegeven in uw brief (inclusief bijlagen) van 24 april jongstleden. Met betrekking tot het 'afhandelen van klachten' hebben we geconcludeerd dat nadere uitwerking in overleg tussen de sector en de regio benodigd is. Waar het de vrijwaring van de sector betreft van extra kosten als gevolg van de met het gewijzigde LIB geboden extra planologische ruimte voor woningbouw in de 20 Ke (inclusief LIB 4), is afgesproken juridisch advies te vragen aan Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn. Dit advies is op 9 augustus jongstleden uitgebracht.³ De hoofdconclusie van het advies luidt:

"Ervan uitgaande dat de bestuurlijke afspraken worden nageleefd bestaat er geen reëel risico op terecht claims."

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015 – 2016, 29665, nr 222

² Wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting alsmede wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met een omissie

³ Advies 'vrijwaring' wonen en vliegen, Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn, d.d. 9 augustus 2017



Het verheugt me te kunnen constateren dat het door Pels Rijcken & Droogleevoer Fortuijn opgestelde advies duidelijkheid geeft over de vrijwaring van de sector tegen extra kosten ten gevolge van de extra planologische ruimte die met de door de regio voorgenomen maatregelen wordt geboden. Dit betekent dat we mijns inziens tot een afronding van de gemaakte afspraken kunnen komen.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/223099

Om tot die afronding te komen, concludeer ik mede op basis van het advies dat er ten aanzien van 'vrijwaring' nog wel enkele aanvullende (proces)afspraken noodzakelijk zijn om voldoende uitwerking te geven aan de gemaakte afspraken. Samen met het door de regio reeds in gang gezette maatregelenpakket kan op de volgende wijze in samenhang met het wijzigingsbesluit LIB voldoende uitwerking worden gegeven aan de set van afspraken:

1. Provincies en gemeenten geven volledige invulling aan het 'rekenschap geven' conform hun brieven (inclusief bijlagen) van 24 april jongstleden (provincie Noord-Holland) en 23 mei jongstleden (provincie Zuid-Holland);
2. Gemeenten geven optimaal invulling aan het informeren van nieuwe bewoners over de mogelijke geluidbelasting door vliegverkeer in de omgeving van Schiphol;
3. Indien er ten gevolge van de extra planologische ruimte voor planvorming die met deze aanpak wordt geboden onverhoopt toch claims succesvol zijn die leiden tot extra kosten voor de luchtvaartsector, worden door betrokken partijen alsnog afspraken gemaakt over het dragen van de kosten. Ditzelfde geldt indien de eventuele kosten van het afhandelen van claims door het Schadeschap Schiphol onverhoopt toch substantieel zijn;
4. De regio, onder regie van de provincie Noord-Holland, draagt zorg voor een systeem van monitoring van de uitvoering van het rekenschap geven en de informatievoorziening. De voortgang zal periodiek in een overleg tussen de regio, de sector en het rijk worden besproken. De provincie Noord-Holland zal het initiatief nemen voor dit overleg;
5. De regio en de sector maken nadere afspraken over de klachtenafhandeling, waarbij de één-loket-gedachte het uitgangspunt is;
6. Op het moment dat partijen zich onverhoopt onvoldoende aan de gemaakte afspraken houden en/of zich significante wijzigingen voordoen in de ontwikkeling van Schiphol (bijvoorbeeld implementatie van een nieuw operationeel concept) met niet voorzienbare effecten voor geluidhinder en daarmee samenhangend woningbouw, zullen partijen met elkaar in overleg treden om te bezien wat de consequenties hiervan zijn voor de gemaakte afspraken;
7. Toekomstige verzoeken in de ORS om routes te wijzigen van bestaande vliegpaden over die nieuwbouwlocaties binnen de 20 Ke (inclusief LIB 4) die mogelijk gemaakt zijn op basis van de nieuwe afspraken wonen/vliegen, zullen niet ingediend of ondersteund worden door de betrokken overheden als het gaat om ten tijde van de bouw voorzienbare (geluids)overlast.

Naar mijn mening wordt met deze set afspraken invulling gegeven aan de eerder genoemde bestuurlijke afspraken en wordt de luchtvaartsector gevrijwaard van extra kosten als gevolg van de met het gewijzigde LIB geboden extra planologische ruimte voor woningbouw in de 20 Ke (inclusief LIB 4). Voor de reikwijdte van de voorzienbaarheid van overlast als gevolg van het Schiphol-

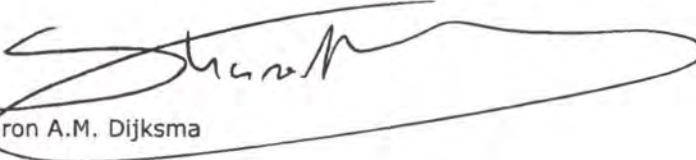


verkeer wordt rekening gehouden met hetgeen volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) mogelijk is.⁴

Ik vertrouw erop dat na alle inspanningen die zijn gepleegd en de constructieve (bestuurlijke) overleggen die zijn gevoerd, u spoedig schriftelijk kunt bevestigen dat adequate uitwerking is gegeven aan de gemaakte bestuurlijke afspraken, waarvan we de uitvoering de komende jaren gezamenlijk zullen borgen. Ik zal dan spoedig het ontwerpwijzigingsbesluit LIB ter vaststelling aanbieden aan de Koning, de Tweede Kamer informeren over dit afsprakenpakket en hiervan een afschrift sturen aan de Omgevingsraad Schiphol.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



Sharon A.M. Dijkma

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Ons kenmerk

IENM/BSK-2017/223099

⁴ Dit is dus inclusief het, binnen de grenzen van het vast te stellen LVB (Luchthavenverkeerbesluit Schiphol), mogelijk maken van verdere groei van het vliegverkeer na 2020, mits wordt voldaan aan de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria en de 50/50

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.

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.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/250231

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. Dijkema

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