

Adviesaanvraag wonen en vliegen

Geachte heer Alders,

Op 1 april 2016 heeft de Ministerraad ingestemd met het kabinetsbesluit 'Wonen en vliegen in de regio Schiphol'. Hierover is de Tweede Kamer diezelfde dag geïnformeerd middels bijgevoegde brief. Over de uitwerking van dat besluit en het verdere ORS adviestraject heeft op 7 juli jl. een bestuurlijk overleg plaatsgevonden. De conclusies van dat overleg treft u bijgevoegd. De brief en conclusies tezamen geven u een goed beeld van de aanpak voor wonen en vliegen die ik op de *korte termijn* juridisch wil verankeren.

Voor het *middellange termijn* vraagstuk 'wonen en vliegen' wil ik graag een beroep doen op de Omgevingsraad Schiphol, zoals in het kabinetsbesluit d.d. 1 april jl. opgenomen.

De Mainport Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam zijn van zeer grote betekenis voor zowel de regionale als de landelijke economie. Het toekomstig gebruik van Schiphol heeft effect op de mogelijkheden voor woningbouw en vice versa. De inzet van het kabinet is er daarom op gericht om zowel de sterke (inter)nationale positie van Schiphol als ook de kracht en kwaliteiten van de metropoolregio te verstevigen door binnen de heldere randvoorwaarden (zie wettelijke kaders op p.2) en met een breed draagvlak een verdere groei van de luchtvaart van en naar Schiphol mogelijk te maken en tegelijkertijd ruimte te vinden voor woningbouw in de regio rondom Schiphol. Kortom, enerzijds moet er ruimte zijn voor het accommoderen van de woningbouwopgave, anderzijds moet er ruimte en flexibiliteit blijven voor de ontwikkeling van de luchtvaart.

Dit vergt een gebalanceerde uitwerking van het economische, ruimtelijke- en het luchtvaartbeleid in een ruim gebied rond Schiphol. Voor de middellange termijn (de periode tot en met 2030) is de gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen om met elkaar te komen tot een integrale, robuuste en slimme aanpak voor het vraagstuk 'wonen en vliegen'.

De wet luchtvaart, inclusief het amendement 'Visser', is hierbij leidend voor de rol en het takenpakket van de ORS. De ORS adviseert. Dit verandert niets aan de formele taken en bevoegdheden van partijen. Het primaat ligt bij de politiek. Conform het amendement Visser treedt de ORS niet in de rollen en bevoegdheden van partijen die primair verantwoordelijk zijn voor het vaststellen van het beleid ten aanzien van het versterken van de netwerkqualiteit, een ruimtelijk-economische structuurversterking, de ruimtelijke ordening en het vergroten van de leefkwaliteit rond de luchthaven.

Gemeenschappelijk doel is versterking van de Mainport Schiphol én de Metropoolregio Amsterdam binnen de kaders van een toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS). Voor dit laatste heeft u reeds een adviesaanvraag ontvangen d.d. 14 maart 2016. Deze vraagstukken zullen de komende tijd in belangrijke mate de agenda van de ORS bepalen.

Onderstaand doe ik u deze adviesaanvraag voor de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de woningbouw in de omgeving toekomen.

Adviesvraag

Ik vraag u te adviseren over een gedragen middellange termijnoplossing voor wonen en vliegen waarmee de mogelijkheden worden aangereikt om zowel de ambities van het kabinet ten aanzien van de groei van de luchtvaart op Schiphol als het invullen van de woningbouwopgave in de regio rondom de luchthaven waar te kunnen maken. Daarbij dient zorg te worden gedragen voor een toereikend beschermingsniveau van de omgeving tegen geluidhinder. Nagegaan dient te worden op welke wijze het beter op elkaar afstemmen van ontwikkelingen in de lucht en ontwikkelingen op de grond meer

mogelijkheden biedt voor 'maatwerk'. Het betreft het totale ruimtelijke plaatje - de contouren en de mogelijkheden daarbinnen - in relatie tot luchtverkeer en vice versa.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- De rol en het takenpakket van de ORS conform de wet luchtvaart, inclusief het amendement 'Visser'. De ORS kan hierbij niet treden in de wettelijke bevoegdheden van provincies en gemeenten op het gebied van de ruimtelijke ordening.
- De robuustheid van het advies in relatie tot het luchtruim, nu en in de toekomst.
- Dat voorkomen moet worden dat de combinatie van woningbouw en de luchtvaart een goed woon- en leefklimaat verhinderen, niet alleen ter bescherming van de bewoners maar ook om een robuust luchtruim te borgen.
- Dat voor het gebied binnen de 20Ke en LIB4 over zowel de ruimtelijke aspecten als de informatievoorziening, klachtenafhandeling en vrijwaring recent bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Die worden nu reeds verankerd, vooruitlopend op (en onafhankelijk van) het later volgend ORS advies voor de middellange termijn. Eveneens wordt gestreefd naar een proactieve en transparante informatievoorziening in de Schipholregio met een breder karakter, hetgeen wordt uitgewerkt door de ORS taskforce informatievoorziening (in samenhang met de motie Belhaj, 34098 nr. 10).
- De consequenties van een mogelijke actualisatie van gelijkwaardigheid in relatie tot het woningbestand.
- De consequenties van het advies voor de verantwoordelijkheden en verdeling van bevoegdheden, alsmede voor informatievoorziening, klachtenafhandeling en vrijwaring (van de luchtvaartsector).
- Dat dit adviestraject in samenhang met het ingezette adviestraject over de toekomstbestendigheid van het NNHS wordt gezien.

Kaders en uitgangspunten

Onderstaand geef ik u de benodigde wettelijke kaders en uitgangspunten mee, alsmede een indicatie van de geografische afbakening. De uitgangspunten zijn op hoofdlijnen geformuleerd om voldoende ruimte te bieden voor de nadere invulling ervan en de afweging erbinnen door de partijen van de Omgevingsraad.

- *De balans zoals neergelegd in het Regeerakkoord.*
"Het kabinet bevordert de ontwikkeling van de mainport Schiphol en Rotterdam vanwege hun grote belang voor de Nederlandse economie. Zij krijgen ruimte om te groeien, met blijvende aandacht voor een goed woon- en leefklimaat. (...) Regionale luchthavens mogen zich verder ontwikkelen, ook om de groei van Schiphol te ondersteunen". (Regeerakkoord 2012)
- *Een ontwikkelperspectief voor de opvang van de vervoersvraag naar luchtvaart in Nederland in de periode tot en met 2030.*
Bij de uitkomsten dient rekenschap gegeven te worden van de wijze waarop de voorziene ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland opgevangen wordt, conform het eerder in de Luchtvaartnota neergelegde uitgangspunt van selectiviteit.
- *Een ontwikkelperspectief voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer op Schiphol in de periode tot en met 2030.*
Een goede netwerkqualiteit is de drager van de mainport Schiphol. Het mainportgebonden (netwerk) verkeer wordt daarom op Schiphol geconcentreerd,

conform eerdere afspraken en kabinetsbesluiten. Marktwerking en verdelingsregels bieden instrumenten voor het scheppen van ruimte op Schiphol en bieden niet-mainportgebondenverkeer ruimte op de regionale velden.

- *Gelijkwaardige bescherming van de omgeving.*
De wettelijke gelijkwaardigheidscriteria blijven ook in de periode tot en met 2030 de hoeksteen van het Schipholbeleid. Daarbij dient erin te worden voorzien dat – conform het Rijkskader dat ten grondslag ligt aan het Akkoord van 2008 – “de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut”, met inachtneming van de verdeling van de milieuwinst met de omgeving na 2020.
- *Een blijvende prikkel tot innovatie door de luchtvaartsector.*
De grondgedachte is dat de luchtvaartsector een deel van de milieuwinst die binnen de criteria voor gelijkwaardigheid wordt gerealiseerd, kan gebruiken voor verdere groei (motie Visser 34098 nr. 14).
- *Het NNHS krachtens de Wet Luchtvaart.*
Hierin zijn ondermeer de principes ten aanzien van strikt preferentieel baangebruik – die banen inzetten die bij een gegeven verkeersvolume de minste hinder veroorzaken – de volumeplafonds en het 50/50 principe opgenomen.
- *Accommoderen woningbouwopgave*
Verwacht wordt dat in de Noordvleugel de woningbehoefte tot 2040 zo’n 440.000 extra woningen zal zijn, waarvan een groot deel geaccommodeerd zal moeten worden in de Schipholregio. Naast deze kwantitatieve woningbouwopgave speelt ook een kwalitatieve opgave. Zo moeten lokaal ook leefbaarheidsvraagstukken en belangen van andere sectoren meegewogen worden teneinde tot een evenwichtige ruimtelijke ordening te komen. Zo zal rekening moeten worden gehouden met bestaande ruimtelijke belangen waarvoor een (inter)nationale instandhoudingsverplichting geldt, zoals het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam. En met bijvoorbeeld de benodigde herontwikkeling van verouderde onderdelen van het glastuinbouwgebied (Greenport Aalsmeer) en verouderde kantorenlocaties. Dat maakt het tot een kwalitatieve en kwantitatieve verstedelijkingsopgave
- *Aandacht voor maatwerk en informatievoorziening*
Meer vliegen leidt tot meer overlast, die bovendien met name wordt opgevangen door de secundaire banen (de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan). Compenserende maatregelen die voor deze gebieden kunnen worden getroffen in het kader van de Leefbaarheidsfonds Schiphol, verdienen expliciete overweging. Daarnaast is ook proactieve en transparante informatievoorziening van belang voor het draagvlak voor de luchthaven in de omgeving. Hierover is recent een motie van het Kamerlid Belhaj aangenomen (34098 nr. 10).
- *Steun van partijen in de sector en de regio*
Het maken van afspraken heeft in de afgelopen 10 jaar voor veel begrip en rust gezorgd in de regio. We moeten bruggen blijven slaan en de balans blijven zoeken om dit vast te houden.

- *Veiligheid*
Bij de normstelling geldt veiligheid verreweg als de belangrijkste randvoorwaarde. Zowel hinderbeperking als de capaciteitsontwikkeling zijn hieraan ondergeschikt. De consequenties van eventuele voorstellen op veiligheid dienen dan ook expliciet inzichtelijk te worden gemaakt.
- *Geografische afbakening*
De adviesaanvraag over mogelijke oplossingsrichtingen voor de langere termijn kent geen geografische afbakening. De invloed van het vliegverkeer rond Schiphol reikt immers tot een ruim gebied rond Schiphol, waar hinderbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid niet altijd parallel lopen (in het bijzonder in het 'overgangsgebied' tussen de 20Ke en 48Lden contour). Ook de door bewoners ervaren geluidhinder verhoudt zich niet 1 op 1 met de te meten geluidbelasting op de grond. Ter indicatie is wel een kaart bijgevoegd met daarop de huidige beperkingengebieden en het 'overgangsgebied' tot 48Lden-gebied (jaar 2013).

Ik vertrouw erop dat u, net zoals bij eerdere adviestrajecten op de door u kenmerkende zorgvuldige en integere wijze invulling zult geven aan de uitvoering van de adviesopdracht aan het College van Advies. Uiteraard geef ik u daarbij alle medewerking die daarbij, vanuit het departement als het formeel bevoegde gezag, van dienst kan zijn.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

