

Vergaderjaar 2013–2014

32 660

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nr. 57

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 september 2013

Het kabinet kondigde in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan om, in aansluiting op het advies van de commissie Vriesman uit 2009 (Mainport 2.0) en het MIRT-onderzoek MRA-Zuidwest (2010), te starten met het programma SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer). Met deze brief bericht ik u op hoofdlijnen over de voortgang van dit programma.

Het programma SMASH

Het programma is gericht op het versterken van Mainport en Metropool. Onderzocht wordt welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden moeten worden geborgd om de economische potenties van de «Schiphol-regio» optimaal te kunnen benutten. Er wordt eveneens gekeken naar de wijze van aansturing. Het programma SMASH beslaat derhalve de ruimtelijke keuzes en de sturing in het ruimtelijk domein. Het programma richt zich daarbij op drie onderdelen:

1. Beleidskeuzes; 2. Uitvoeringsacties; 3. Actualisatie van de regelgeving (AMvB Luchthavenindelingbesluit (LIB)).

Uitgangspunten voor het programma SMASH zijn zowel de verwachte woningbehoefte voor deze regio op basis van PRIMOS¹ (ca. 300.000 nieuwe woningen tot aan 2040) als de afgesproken omvang van het aantal vliegtuigbewegingen waarvoor op basis van de Luchtvaartnota op Schiphol in elk geval ruimte moet zijn (510.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020).

Hieronder ga ik kort in op de drie hoofdelementen van SMASH:

1. Beleidskeuzes

Een belangrijke onderzoeksvraag heeft betrekking op de vormgeving van het ruimtelijk (beperkingen)beleid in het gebied rond de luchthaven

¹ Zoals door de Ministers van IenM en BZK gezamenlijk aan u verstuurd in het najaar van 2011

Schiphol. Op dit moment wordt dit beleid gekenmerkt door een contourenbeleid zoals opgenomen in het huidige LIB en zoals dat was verwoord in de Nota Ruimte. De contouren stellen grenzen aan de verstedelijking en het regime schrijft voor welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan. Op deze manier wordt bijgedragen aan de gezondheid en veiligheid van bewoners en aan de veiligheid van het vliegverkeer. In een ruimer gebied rond de luchthaven zorgt het ruimtelijk regime, zoals dat was verwoord in de Nota Ruimte, voor behoud van ruimte voor flexibiliteit van de luchtvaartoperatie, leefbaarheid voor bewoners en tegelijkertijd wordt ruimte gegeven aan stedelijke verdichting en herstructurering binnen het al bebouwde gebied.

In het kader van het programma SMASH wordt onderzocht of het ruimtelijk beleid en de manier van sturing in dit ruimere gebied helder en efficiënt is of dat hier verbetering nodig is. Er is nu generiek ruimtelijk beleid met restricties in een vastgesteld, begrensd gebied. Dit leidt op zich tot planologische rust en heeft eraan bijgedragen dat (woning)bouwplannen vooral op plekken zijn ontwikkeld die relatief gunstig liggen wat betreft hinder en leefbaarheid in relatie tot de luchtvaart. Maar het leidt ook tot grensgevallen waarbij het contourenbeleid mogelijk te digitaal is. De Bloemendalerpolder is hiervan een voorbeeld. Deze polder was in de Nota Ruimte aangewezen voor woningbouw en ligt buiten de vigerende beperkingencontour, maar toch werd hier een expliciete afweging wenselijk geacht in relatie tot de ligging onder de vliegroute en het daar geldende hinderbeleid. Andersom zijn er locaties langs de Zaan- en IJ-oeveren en in het huidige Amsterdamse havengebied waar transformatie van verouderde kantoor-, haven- en industriegebieden in gemengde woon/werkgebieden wenselijk wordt geacht voor de stedelijke vitaliteit, maar waar deze ontwikkeling in strijd kan zijn (of komen) met het vigerende beleid.

Ik wacht op de resultaten van dit onderzoek. Op dit moment weet ik nog niet of dat betekent dat aanpassingen nodig zijn in het beleid, de uitvoering, de aansturing of in de communicatie. Op basis van deze nog te maken keuze(s), zal ik aansluitend zorgen voor één bijbehorend en actueel juridisch kader, waarmee de Nota Ruimte ook op dit punt tot het verleden gaat behoren.

2. Uitvoeringsacties

Om het elan en de economische ontwikkeling van de regio te versterken wordt niet alleen gewerkt aan een heldere beleidsrichting en bijbehorend juridisch kader, maar ook aan een beeld van de op te pakken uitvoeringsacties in een «uitvoeringsagenda». Deze agenda zal een samenhangend overzicht van relevante (ruimtelijke) acties geven die Mainport en Metropool versterken, en maakt duidelijk wat de concrete bijdrage van Rijk, regio en betrokken sectoren (luchtvaart en woningbouw) daaraan is. De agenda wordt door mijn ministerie in samenwerking met deze partijen opgesteld. Een eerste concrete actie die hier nu al uit voortvloeit, is de start van een MIRT-onderzoek naar mogelijke aanpassing van het station Schiphol om ook op termijn de groeiende reizigersstromen te kunnen faciliteren en de bereikbaarheid van de luchthaven te garanderen.

3. Actualisatie van de regelgeving

In het kader van SMASH wordt gewerkt aan actualisatie van de regelgeving rond Schiphol, concreet aan actualisatie van de AMvB Luchthavenindelingbesluit (LIB). Deze «ruimtelijke» AMvB bevat beperkingen in bestemming en gebruik van gronden rond Schiphol. Dit met name met het oog op het veilig verloop van vliegverkeer, externe veiligheid en beperking van geluidsgehinderden. Het LIB stelt ruimtelijke beperkingen en eisen aan onder meer:

- bebouwing vanwege geluid en externe veiligheid;
- hoogte van gebouwen en objecten;
- nieuwe bestemmingen die vogels kunnen aantrekken.

Actualisatie is onder meer nodig om te voldoen aan internationale afspraken (gemaakt door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO) en om aan te sluiten bij de in de Luchtvaartnota afgesproken ontwikkeling van de luchtvaart.

De maatregelen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van bewoners en vliegverkeer heb ik in de tijd naar voren gehaald ten opzichte van de andere onderdelen van het LIB. Dat betekent dat ik dit najaar het eerste deel van de geactualiseerde AMvB wil vaststellen en de daarvoor geldende procedure wil starten. Het tweede deel van het actualiseren van het LIB volgt in 2014. Daarin wil ik de ruimtelijke implicaties van het beleid op het gebied van externe veiligheid en geluid vastleggen en daarmee ook in juridische zin duidelijk maken welke ruimte er is voor nieuwe verstedelijking. Het geactualiseerde LIB zal het huidige LIB en (de luchtvaartgerelateerde ruimtelijke restricties van) de Nota Ruimte gaan vervangen.

Wijze van aansturing

Eerdere adviezen² maakten mij duidelijk dat de aansturing in de «Schipholregio» samenhangender en efficiënter moet worden als het gaat om ruimtelijke activiteiten en ontwikkelingen. Vooral in de samenhang en afstemming tussen luchtvaartontwikkelingen en acties enerzijds en ruimtelijke ontwikkelingen en acties anderzijds, kan winst worden geboekt.

Om tot gerichte keuzes te komen voor deze regio op het gebied van ruimtelijke sturing en governance heb ik de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) gevraagd mij hierover te adviseren. Het advies zal ik gebruiken bij de te nemen keuzes in SMASH, zodat de sturing van de ruimtelijke dynamiek in de regio en de sturing op uitvoeringsacties op een goede manier worden geborgd.

Proces en afstemming tussen partijen

Het programma SMASH is een rijksprogramma waarbij afstemming wordt gezocht met regionale overheden, sectorpartijen, maatschappelijke organisaties en burgers, zoals ook afgesproken in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2010. Dat gebeurt op verschillende manieren:

- Onder leiding van mijn directeur-generaal Ruimte en Water, bereiden bestuurders van Rijk, regio³ en luchtvaartsector in de stuurgroep SMASH de keuzes op het gebied van beleid, uitvoering en (actualisering van) het juridische kader voor die in het kader van het programma gemaakt moeten worden.
- Andere betrokkenen worden geïnformeerd over het SMASH-proces via aparte bijeenkomsten en presentaties aan bestuurders, raads- en statenleden van de betrokken provincies en gemeenten. Ook de Alderstafel wordt geïnformeerd over de voortgang en inhoudelijke keuzes in SMASH.
- Partijen die expliciet geraakt (kunnen) worden door beoogde aanpassingen van het huidige LIB worden specifiek geïnformeerd.

² National Place-based policies in The Netherlands, OECD, 2010; Territorial Review: Randstad Holland, Netherlands, 2006; Mainport 2.0, Luchtvaart, luchthavens en de ruimtelijke economie van de regio in samenhang bezien, advies commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (ROL), 2009.

³ Gedeputeerden van Noord- en Zuid-Holland, wethouders van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer.

Ik ben voornemens u voor het eind van het jaar het eerste deel van de AMvB LIB aan te bieden. Daarnaast hoop ik u binnen enkele maanden de belangrijkste uitkomsten van SMASH te kunnen aanbieden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld