

Vergaderjaar 2017–2018

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 243**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2017

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 (Kamerstuk 29 665, nr. 222). 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 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 (kettlingbeding) 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 Luchthavenverkeersbesluit 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 terecht 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.

### **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,<sup>1</sup> 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.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 355; Stcrt. 2016, nr. 55748