



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Aan: leden van de BRS in 20 Ke-contour

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon

24 APR. 2017

1 | 7

Betreft: Regionale afspraken 'wonen en vliegen'

Verzenddatum
920083/910117

Kenmerk

Geacht college,

Uw kenmerk

Naar aanleiding van de inwerkingtreding op 1 maart 2017 van de gewijzigd vastgestelde Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), het ontwerpwijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de afspraken die gemaakt zijn in het kader van het dossier 'wonen en vliegen' (SMASH) brengen wij het volgende onder uw aandacht.

1. Achtergrond

De Metropoolregio Amsterdam worstelt al langere tijd met concurrerende claims voor de beschikbare ruimte. Als onderdeel van het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) is de afgelopen jaren gezocht naar een mogelijkheid om de positie van de Mainport Schiphol verder te versterken én tegelijk om woningbouw mogelijk te maken in de Metropoolregio Amsterdam, om zo aan de groeiende vraag naar woningen te kunnen voldoen. Zo is er in februari 2016 door de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) ingestemd met een concept-convenant waarin afspraken zijn opgenomen over de PRV in relatie tot het bouwen in de 20 Ke-contour, het rekenschap geven in bestemmingsplannen en zaken als vrijwaring en informatievoorziening. Dit concept-convenant heeft destijds niet de instemming van de luchtvaartsector en de staatssecretaris van IenM gekregen.

In het voorjaar van 2016 is wel een akkoord bereikt. Met dit akkoord, zoals verwoord in de Kamerbrief 'wonen en vliegen in de regio Schiphol' van 1 april 2016, is een einde gemaakt aan de schijnbare tegenstelling tussen wonen, bouwen en vliegen. Dankzij de overeengekomen aanpak kunnen de kwaliteit en vitaliteit van bestaande

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

Dreef 3
Haarlem [2012 HR]
www.noord-holland.nl

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.

Voor wat betreft het gebied met hoge geluidbelasting, het gebied binnen de zogenaamde LIB 4-contour, houdt het Rijk vast aan strikte beperkingen ten aanzien van woningbouw binnen en buiten stedelijk gebied. Het gaat hier om geluids- en risicocontouren en daarmee om het waarborgen van het beschermingsniveau vanwege gezondheid van bewoners.

Voor wat betreft het gebied tussen de LIB 4-contour en de 20 Ke-contour is afgesproken dat buiten het bestaand stedelijk gebied eveneens geen nieuwe woningbouwlocaties worden ontwikkeld om ruimte te behouden voor toekomstige groei van de luchthaven. Binnen bestaand stedelijk gebied worden door het Rijk geen beperkingen meer opgelegd en kunnen gemeenten en de provincie onder voorwaarden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toestaan.

Er is afgesproken dat gemeenten en de provincie op grond van een zorgvuldige ruimtelijke ordening zich in hun planvorming op een voldoende bindende wijze rekenschap dienen te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij is sprake van maatwerk. De uitkomst van de afweging van vlieggeluid verschilt per contour, per type ontwikkeling en per situatie.

Naast het rekenschap geven is met de staatssecretaris afgesproken dat er afspraken worden vastgelegd over het informeren van (potentiële) nieuwe bewoners, het afhandelen van klachten en het zogeheten "vrijwaren" van de luchtvaartsector van extra kosten als gevolg van de planvorming die nu mogelijk wordt.

De staatssecretaris heeft de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit van het Luchthavenindelingbesluit (LIB), en daarmee ook het oplossen van een belangrijk deel van de door de regio medio 2015 aan de staatssecretaris aangeboden zogeheten ruimtelijke knelpunten, afhankelijk gemaakt van het voldoen aan deze afspraken.

Onderstaand wordt in onderdeel 2 ingegaan op de door de regio gemaakte afspraken omtrent de inhoud en bindende doorwerking van het rekenschap geven. In onderdeel 3 van deze brief wordt aangegeven hoe inhoud is gegeven aan de andere afspraken met de staatssecretaris.

2. Beleidsregel regionale afspraken 'Wonen en vliegen': woningbouw binnen de 20 Ke-contour

Op provinciaal niveau zijn de hiervoor genoemde afspraken vastgelegd in artikel 5e van de op 1 maart 2017 in werking getreden gewijzigd vastgestelde PRV. Dit artikel, met als aanhef "Woningen binnen de 20 Ke-contour", luidt als volgt:

1. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan, kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen, uitsluitend binnen het bestaand stedelijk gebied.
2. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied voorzien in nieuwe woningen op de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan:
 - a. die tot stand komen door toepassing van artikel 13a, artikel 16 of artikel 17, of;
 - b. waarvoor vóór 1 maart 2017 een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart is verleend.
3. Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die ertoe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent."

Wij achten het in verband met de rechtszekerheid van belang vast te leggen op welke wijze wij invulling geven aan artikel 5e, derde lid, van de PRV bij het toepassen van de bevoegdheid die ons op grond van artikel 3.8, zesde lid en artikel 4.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening toekomt om een aanwijzing te geven. Wij vragen u daarmee in uw beleid, initiatieven en besluitvorming rekening houden.

Om deze reden hebben wij op 18 april 2017 de 'Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol' vastgesteld (bijlage 1). De beleidsregel sluit aan bij de afspraken die de overheden op 29 maart 2017 in de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) hebben gemaakt over de uitwerking van de wijze waarop rekenschap dient te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Deze afspraken zijn neergelegd in de 'Handreiking Rekenschap geven' (bijlage 2).

Wij vertrouwen erop dat u deze provinciale beleidsregel alsmede de in de 'Handreiking Rekenschap geven' neergelegde afspraken in acht zult

nemen bij het mogelijk maken van woningbouw binnen de 20 Ke-contour in bestemmingsplannen, alsmede bij het vaststellen van eigen beleid inzake het 'rekenschap geven' van geluidsbelasting op woningbouw binnen de 20 Ke-contour.

Ingevolge de afspraken met de staatssecretaris zijn de provincie en de gemeenten in de 20 Ke geluidscontour in de BRS vergadering van 29 maart 2017 overeengekomen dat ook de gemeenten de gemaakte afspraken op hun beurt en in lijn met de 'Handreiking' zullen vastleggen in een door de Raad vast te stellen algemene regel, als bedoeld in artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze beleidsregel kan zijn opgenomen in een door de Raad vastgesteld document zoals een structuurvisie of een omgevingsvisie of in de vorm van een apart besluit. Een voorbeeld van laatstgenoemd besluit is opgenomen in bijlage 3.

De 'Handreiking' biedt de betrokken gemeenten de basis voor een concrete invulling van de verplichting om zich in hun planvorming expliciet rekenschap te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. Het 'rekenschap geven' heeft betrekking op zowel binnenstedelijke ontwikkelingen als op uitleglocaties.

De inhoudelijke afwegingsruimte die een gemeente heeft bij het al dan niet vaststellen van een concreet bestemmingsplan wordt met het vastleggen van de 'Handreiking' in een gemeentelijke beleidsregel niet ingeperkt. In zoverre is de gemeentelijke beleidsregel dus niets meer dan een handvat dat de gemeenteraad helpt bij de belangenafweging. Tot slot gaat het bij rekenschap geven uiteraard om het luchtvaartgeluid voor zover die kan worden voorzien op basis van de vigerende "Aldersafspraken" en het vigerende Luchthavenverkeersbesluit (LVB) op het moment van de afweging.

Met het kiezen voor het instrument beleidsregel wordt tegemoet gekomen aan de twijfel die er bij het ministerie van IenM en de luchtvaartsector bestaat ten aanzien van het onvoldoende bindende karakter van alleen een handreiking.

3. Informeren, klachtenafhandeling en voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector

Het expliciet afwegen van luchtvaartgeluid in de planvorming rond woningbouw binnen de 20 Ke-contour borgt de gemeentelijke verantwoordelijkheid om uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een zorgvuldige afweging te maken bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Door deze afweging vast te leggen in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt bovendien de aanwezigheid van

luchtvaartgeluid kenbaar gemaakt aan toekomstige bewoners en gebruikers.

Dit laat onverlet dat provincie en gemeenten zich in het overleg van de Bestuurlijke Regiegroep op 29 maart 2017 ook bestuurlijk hebben verbonden tot uitvoering van afspraken over het informeren van (potentiele) toekomstige bewoners over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol, de klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector als gevolg van de woningbouw binnen de 20 Ke-contour. Deze afspraken kunnen geen onderdeel zijn van de beleidsregel, omdat zij zich niet verhouden tot het bepaalde in artikel 3.1 lid 1 Wro waarin de goede ruimtelijke ordening centraal staat. De afspraken worden hieronder nader toegelicht.

Informatieplicht

Gemeenten verbinden zich ertoe toekomstige en (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 zo vroeg mogelijk te informeren over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol, waarbij een heldere toegang wordt geboden aan www.bezoekbas.nl (wonen bij Schiphol). In ontwikkelovereenkomsten en de overeenkomsten omtrent gronduitgifte nemen gemeenten de verplichting op waardoor ook de ontwikkelende partij tot de informatievoorziening wordt verplicht. Hierbij worden uiteraard de grenzen van haalbaarheid en opportuniteit in acht genomen. 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. Daarin verplicht de nieuwe eigenaar zich ertoe in de leveringsakte aan zijn rechtsopvolger een bepaling op te nemen waaruit volgt dat ook de nieuwe bewoner bekend is met de geluidbelasting. Gemeenten kunnen hierbij gebruik maken van een standaardbepaling zoals opgenomen in bijlage 5.

Tot slot wordt onderzocht of een standaardbepaling opgenomen kan worden als basisregistratie kadaster, zoals bij Wet geluidhinder en Hogere waardenbesluit, of door registratie binnen de Wet Kenbaarheid Publiekrechtelijke Beperkingen (WKPB). Hierdoor kan een volledige registratie worden bereikt, ook voor bestaande woningen en nieuwe overeenkomsten zonder dat een voorafgaande inbreng van de gemeente nodig is. Om te verkennen in hoeverre bestaande regelgeving hiervoor passend kan worden gemaakt wordt contact gezocht met het ministerie van IenM.

Klachtenafhandeling

De 'Handreiking rekenschap geven' borgt dat de betrokken gemeenten de verantwoordelijkheid dragen voor hun ruimtelijke beslissingen in relatie tot luchtvaartgeluid. In dit kader hebben de gemeenten ook toegezegd hun verantwoordelijkheid te nemen voor het afhandelen van klachten uit gebieden waar nieuwbouw is gerealiseerd, opdat ook op die wijze uitwerking wordt gegeven aan de bestuurlijke betrokkenheid.

Hierover is afgesproken dat hierbij gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren van informatievoorziening en klachtenafhandeling. Er worden geen nieuwe loketten opgezet. Er ligt een aanbod bij de luchtvaartpartijen namens de regio om te participeren of anderszins de betrokkenheid van overheidspartijen te vergroten in het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Tevens is het voorstel gedaan het klachtenpatroon van nieuwe bewoners inzichtelijk te maken, bijvoorbeeld in de jaarrapportages van BAS. Daarbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling om verschillende klachten verschillend te behandelen, maar om de effecten van de voorliggende regionale afspraken in beeld te brengen.

Voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector

In de BRS vergadering van 29 maart 2017 is door de provincie en de gemeenten de afspraak gemaakt dat de betrokken gemeenten zullen voorkomen dat de luchtvaartsector zich, als gevolg van de planologische ruimte voor woningbouw binnen de 20 Ke-contour, gesteld ziet voor extra kosten (het zogeheten "vrijwaren").

In dat verband is het volgende van belang.

Voor wat betreft de isolatiekosten zijn voor de luchtvaartsector geen extra kosten aan de orde. Nieuwe woningen worden immers al conform het Bouwbesluit geïsoleerd. Voor zover sprake is van een schrijnend geval kan bovendien een beroep worden gedaan op het leefbaarheidsfonds bij de stichting Leefomgeving Schiphol.

Van planschade of nadeelcompensatie respectievelijk een beroep op het Schadeschap Schiphol ten gevolge van het aanpassen van het LIB of LVB is geen sprake, nu de wijziging van het LIB juist meer ontwikkelruimte biedt ten opzichte van de huidige situatie.

Voor toekomstige wijzigingen in wet- en regelgeving geldt dat een algemene vrijwaring van de luchtvaartsector niet aan de orde kan zijn. In artikel 8a.38 Wlv is immers vastgelegd dat ter financiering van de kosten van het Schadeschap door de minister van IenM een heffing wordt geheven bij de luchtvaartmaatschappijen (MTOW-heffing).

Wel zijn er als gevolg van de toegenomen ontwikkelruimte in de 20 Ke-zone en het LIB 4-gebied mogelijk kosten te voorzien die samenhangen

met operationele kosten voor het aanpassen van aan- en uitvliegroutes. In dit verband spreken gemeenten af dat zij, wanneer zij besluiten tot het realiseren van de bouw van woningen binnen het 20 Ke-gebied, niet zullen vragen om het verleggen van vliegroutes dan wel een wijziging van het luchtverkeer uit hoofde van de extra ontstane bouw mogelijkheden door het Luchthavenindelingbesluit respectievelijk de Provinciale Ruimtelijk Verordening. Uiteraard geldt dit laatste onverlet de eindverantwoordelijkheid die de staatssecretaris heeft, daar zij op dit punt bevoegd gezag is.

Een verdere 'vrijwaring' van de luchtvaartsector door de betrokken overheden van (verdere) toekomstige extra kosten, die het gevolg zijn van de extra planologische ruimte ontstaan uit het kabinetsstandpunt "wonen en vliegen", is echter onwenselijk en daarvan kan geen sprake zijn. Een dergelijke toezegging zou (te) onbepaald zijn, omdat niet duidelijk is waar de grens ligt van de gevolgen die een dergelijk 'vrijwaren' met zich zou brengen. Bovendien zouden gemeenten daarmee hun eigen bevoegdheden ter zake van de ruimtelijke ordening aan banden leggen en daarmee hun vrijheid beknotten om van die bevoegdheden gebruik te maken op de wijze die de wetgever heeft bedoeld nodig en wenselijk te zijn vanuit een oogpunt van openbaar belang.

4. Tot slot

Wij verzoeken u, zoals op 29 maart 2017 is overeengekomen in de vergadering van de Bestuurlijke Regie Schiphol, de 'Handreiking rekenschap geven' middels een beleidsregel in uw gemeentelijk beleid te verankeren en ons zo spoedig mogelijk te berichten op welke wijze u daaraan inhoud geeft. Voorts vertrouwen wij er op dat u zult handelen overeenkomstig de hiervoor gememoreerde afspraken inzake informeren, klachtenafhandeling en voorkomen van extra kosten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

provinciesecretaris

Bijlagen:

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

- I. Beleidsregel 'wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol Noord-Holland'
- II. Handreiking 'Rekenschap geven'
- III. Concept gemeentelijke beleidsregel 'wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol'
- IV. Kaart contouren 20 Ke en LIB 4
- V. Standaardbepaling luchtvaartgeluid kettingbeding