

Vergaderjaar 2015–2016

29 665

## Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 222

### BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2016

De Mainport Schiphol is dankzij het grote netwerk van internationale vliegverbindingen van cruciale betekenis voor onze economie. Binnenkort ontvangt u van de Minister van Economische Zaken en mij de Actieagenda Schiphol met voorstellen om de positie van de Mainport Schiphol verder te versterken. Onderdeel daarvan is ook het ruimte bieden aan groei van de luchthaven en het tegelijkertijd mogelijk maken van woningbouw en herbestemming van bestaand vastgoed in de Metropoolregio Amsterdam, om aan de groeiende vraag naar woningen te kunnen voldoen.

In dat kader informeer ik u, mede namens de Minister van Wonen & Rijksdienst, op hoofdlijnen over de aanpak van het vraagstuk «wonen en vliegen», zoals ik die recent heb besproken met alle betrokken partijen die ook vertegenwoordigd zijn in de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Met deze overeen gekomen aanpak wordt het SMASH traject afgerond.

Gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen is om met elkaar te komen tot een integrale, robuuste en slimme aanpak voor het vraagstuk «wonen en vliegen». Gemeenschappelijk doel is versterking van de Mainport Schiphol én de Metropoolregio Amsterdam binnen de kaders van een toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS).

Voor de middellange termijn werken we toe naar een robuuste indeling van het luchtruim, waarbij de hieruit afgeleide geluidscontouren de kaders geven voor toekomstige woningbouw. Dit doen we in samenhang met het ingezette traject over de toekomstbestendigheid van het NNHS, zoals recent met Uw Kamer besproken (Handelingen II 2015/16, nr. 53, item 13), en binnen de wettelijke gelijkwaardigheidscriteria. Voor het tot stand brengen van een door alle partijen gedragen middellange termijnoplossing voor wonen en vliegen zal ik – uiteraard binnen de kaders van het amendement Visser (Kamerstuk 34 098, nr. 15) bij het NNHS – in ieder geval advies vragen aan de Omgevingsraad Schiphol.

Voor wat betreft het gebied met hoge geluidsbelasting dichtbij de start- en landingsbanen van Schiphol, het zogenaamde LIB4 gebied (zie bijgevoegde kaart)<sup>1</sup>, houd ik vast aan strenge 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. Specifieke knelpunten in het LIB4 gebied die gemeenten nu ervaren als gevolg van deze beperkingen ga ik de komende maanden bespreken met betreffende gemeenten en de provincies. Mijn inzet is om voor de zomer over mogelijke oplossingen voor deze knelpunten te besluiten.

Voor wat betreft het gebied tussen de LIB4 contour en de 20Ke contour (zie bijgevoegde kaart)<sup>2</sup> heb ik met partijen afgesproken dat buiten het bestaand stedelijk gebied geen nieuw stedelijk gebied wordt ontwikkeld. Hiermee worden nieuwe woningbouwlocaties in het buitengebied («bouwen in het weiland») voorkomen. Binnen bestaand stedelijk gebied worden door het Rijk geen beperkingen opgelegd.

Gemeenten en provincies dienen, op grond van hun verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige ruimtelijke ordening zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zich in hun planvorming rekenschap te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens dienen gemeenten rekening te houden met het feit dat het hierboven genoemde traject voor de middellange termijn consequenties kan hebben voor het gebied tussen de LIB4 contour en de 20Ke contour.

Voor de korte termijn zal ik de regels voor het LIB4 gebied en de afspraak dat tussen de LIB4 contour en de 20Ke contour buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuw stedelijk gebied wordt ontwikkeld, juridisch verankeren in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol. Daarover zal ik uw Kamer conform de gebruikelijke procedure informeren. Vooruitlopend op het LIB heb ik de provincies gevraagd deze afspraak op te nemen in de provinciale verordeningen, zodat provincies en gemeenten op zo kort mogelijke termijn conform deze afspraak kunnen handelen.

Onlosmakelijk verbonden met deze afspraken over het ruimtegebruik is dat gemeenten een gedegen aanpak voor het informeren van bewoners en het afhandelen van klachten ontwikkelen. Toekomstige bewoners dienen objectief geïnformeerd te worden over mogelijke hinder vanwege vliegverkeer.

Eveneens onlosmakelijk verbonden met het voorgaande is de afspraak dat luchtvaartmaatschappijen worden gevrijwaard van extra kosten als gevolg van de ruimte voor planvorming die met de in deze brief geschetste aanpak aan gemeenten wordt geboden.

Ik ben van mening dat met de bovengeschetste aanpak op evenwichtige en zorgvuldige wijze ruimte kan worden geboden voor toekomstige groei van de luchthaven Schiphol alsmede het mogelijk maken van woningbouw in de Metropoolregio Amsterdam.

In de Actieagenda Schiphol zullen de Minister van Economische Zaken en ik u nader informeren.

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

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).