

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 355).

Vorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Doel regelgeving externe veiligheid en geluid	3
Beperkingengebied (beperkt) kwetsbare objecten – LIB 3	3
Beperkingengebied (beperkt) kwetsbare objecten – LIB 4	3
Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid	4
Regels binnen overlappende beperkingengebieden	4
Doorwerking	4
Handhaving	4
Informatieverstrekking en klachtenafhandeling	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belastingstelling kennisgenomen van de ontwerpwijziging van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol in verband met externe veiligheid en geluid (hierna: de ontwerpwijziging). Wel hebben voornoemde leden nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de ontwerpwijziging. Zij hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpwijziging en hebben daarover nog enkele vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat er nog altijd 40 knelpunten bestaan voor gemeenten in Noord-Holland die niet worden verholpen door de ontwerpwijziging. Is de Staatssecretaris doende hiervoor met een verklaring van geen bezwaar te komen en wat is hiervoor de uiterste termijn?

De leden van de VVD-fractie horen graag of er mogelijkheden zijn om, bijvoorbeeld door middel van verstedelijkingsafspraken, bouwlocaties aan te wijzen binnen de 20Ke-zone. Is hier een regeling voor binnen de ontwerpwijziging, of wordt er op andere wijze in voorzien?

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat in het Aldersakkoord van 2008 is vastgelegd dat de 20Ke-contouren en -beleid letterlijk (een-op-een) in de ontwerpwijziging moeten worden opgenomen. Deze afspraak is niet in het wijzigingsbesluit opgenomen. Daarom vragen deze leden waarom de ontwerpwijziging niet aansluit op het Aldersakkoord uit 2008.

De leden van de CDA-fractie wijzen op pagina 22 van het Aldersakkoord uit 2008. Daar staat dat naast het actualiseren van de beperkingengebieden uit het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol in verband met externe veiligheid en geluid (LIB) in overleg met alle partijen ook het vrijwaringsgebied (de 20Ke) uit de nota Ruimte wordt geëvalueerd. Tevens is verwoord dat bij opname van de 20Ke in het LIB de beleidslijn 20Ke als uitgangspunt wordt genomen, zoals geaccordeerd door de delegaties aan de Alderstafel. Waarom wordt er niet voor gekozen om exact de toen gemaakte afspraken na te komen? Afwijking van die afspraken zal immers leiden tot planologische onduidelijkheid.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de stand van zaken is inzake de cijfers en getallen van het onderzoek in het kader van het Milieueffect-rapport.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de visie is van de Staatssecretaris op de wijze waarop Schiphol zou moeten omgaan met het bereiken van de 500.000 vliegbewegingen voor 2020.

Doel regelgeving externe veiligheid en geluid

De leden van de VVD-fractie delen de opvatting van het kabinet dat de luchtvaartsector niet zou moeten opdraaien voor de kosten samenhangend met eventuele gehinderden in nieuw te bebouwen gebieden. Hoe wordt voorkomen dat er met nieuwe woningbouw toekomstige gehinderden worden gecreëerd? Hoe is dit precies in de ontwerpwijziging verankerd en is dit wat het kabinet betreft juridisch en bestuurlijk voldoende dichtgetimmerd? Bestaan in andere landen al soortgelijke regelingen? Zo ja, wat zijn daarmee de ervaringen?

De leden van de CDA-fractie vragen of Schiphol het risico loopt dat er gebieden ontwikkeld worden voor woningbouw die onder (toekomstige) aan- en uitvliegroutes zullen vallen. Gelijktijdig vragen deze leden of er een compleet beeld is van gemeenten die bouwbehoeften kenbaar hebben gemaakt en hoe die belangen tegen elkaar worden afgewogen.

De leden van de CDA-fractie vinden het onduidelijk hoeveel nieuwe ernstig gehinderden mogelijk worden toegevoegd door de wijziging van het LIB. Graag zien deze leden een verduidelijking van de wijze waarop de verruiming van de woningbouw aansluit bij de hinderdoelstelling van de luchtvaartsector.

De leden van de CDA-fractie zien dat een aantal uitgangspunten van de Staatssecretaris, verwoord in «Wonen en vliegen in de regio Schiphol» (Kamerstuk 29 665, nr. 222), niet terugkomen in de ontwerpwijziging. Alleen de verruiming van woningbouw wordt nu mogelijk gemaakt. De garanties die toegezegd zijn, zullen ook wettelijk geborgd moeten worden om de luchtvaartsector voldoende rechtszekerheid te geven. Hoe wordt hier in de ontwerpwijziging vorm aan gegeven?

Beperkingengebied (beperkt) kwetsbare objecten – LIB 3

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de ontwerpwijziging de gemeenten meer mogelijkheid en flexibiliteit moet bieden om de lokale leefbaarheid op peil te houden. Deze leden hebben hier echter hun twijfels over. In het LIB 3, het beperkingsgebied kwetsbare en beperkte kwetsbare objecten zijn wegens het risicoprofiel geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan. Toch wordt er een uitzondering gemaakt voor nieuwe objecten met een kantoor of bedrijfsfunctie. Waarom is dit gedaan? Vervolgens wordt die verantwoordelijkheid om terughoudend te blijven bij de gemeenten gelaten. Levert dit niet alsnog veel nieuwbouw op van gemeenten, om te voldoen aan de vraag op de woningmarkt?

Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen – LIB 4

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er in het LIB 4, het beperkingsgebied geluidgevoelige gebouwen, is gekozen voor de formulering: «Vanwege de relatief hoge (potentiële geluidsbelasting in dit gebied, zijn nieuwe woningen en andere gebouwen met een geluidgevoelige functie in principe niet toegestaan.» Er is hier gekozen voor de terminologie «in principe», omdat er enige flexibiliteit wordt geboden aan gemeenten. De

leden van de PvdA-fractie hebben echter enige twijfels bij deze geboden flexibiliteit. Gemeenten kunnen er alsnog voor kiezen om open ruimte op te vullen met maximaal 25 woningen of binnen lintbebouwing met maximaal 3 woningen. Waarom is ervoor gekozen om gemeenten de ruimte te bieden om alsnog uitzonderingen te kunnen maken? Hoe wordt de leefbaarheid voor de bewoners van deze gebouwen gedefinieerd en vervolgens gegarandeerd, als gemeentes besluiten om hier te bouwen? Diezelfde vragen stellen de leden van de PvdA-fractie over het LIB 5. Er zijn wel regels, maar alsnog wordt er gekozen voor flexibiliteit richting provincies en gemeenten om zelf de afweging te maken om beperkte woningen in het buitengebied toe te staan. Waarom is ervoor gekozen om dit te doen? Kan de leefbaarheid voor deze bewoners dan ook gegarandeerd worden?

Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

De leden van de CDA-fractie vragen of luchtvaartmaatschappijen gevrijwaard worden van extra kosten als gevolg van de ruimte voor planvorming die met de geschetste aanpak aan gemeenten wordt geboden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris het beeld heeft dat de ontwerpwijziging de gemeenten en provincies de ruimte biedt om, op grond van hun verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige ruimtelijke ordening zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening, zich in hun planvorming rekenschap te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen.

Regels binnen overlappende beperkingengebieden

De leden van de PvdA-fractie krijgen graag een nadere toelichting op de uitspraken in punt 4.6 in de nota van toelichting. Daar staat: «In principe geldt dat de beperkingen van binnen naar buiten, ofwel van LIB 1 naar het afwegingsgebied afnemen.» Dit is helder voor de leden van de PvdA-fractie, maar hoe valt dit te rijmen met het volgende citaat: «Maar er zijn plekken waar het LIB 2 buiten het LIB 3 ligt. Ook zijn er plekken waar het LIB 3 buiten het LIB 4 en zelfs buiten het afwegingsgebied ligt.» Hoe kan de leefbaarheid in deze gebieden gegarandeerd worden, als de regels van LIB 3 niet gelden voor de gebieden die er buiten liggen? Moet het LIB 3 gebied dan niet worden uitgebreid, zodat alsnog de LIB 2 binnen dit gebied valt? Graag enige verduidelijking.

Doorwerking

De leden van de PvdA-fractie constateren dat ervoor gekozen is om de verplichte doorwerking niet meer te handhaven in de ontwerpwijziging. Gemeenten mogen nu zelf het tempo bepalen waarin zij gaan voldoen aan het LIB. Waarom is er gekozen voor deze versoepeling? Hoe kan de Staatssecretaris garanderen dat bewoners hier niet de dupe van worden? Krijgen zij straks niet te maken met jarenlange geluidsoverlast doordat een gemeente niet genoeg vaart maakt?

Handhaving

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de taak van toezicht en toepassing van de regels bij de gemeentes ligt. Hoe zal de Staatssecretaris ervoor zorgen dat de slager zijn eigen vlees niet keurt?

Informatieverstrekking, klachtenafhandeling en vrijwaring luchtvaartsector

Een andere zorg van de leden van de PvdA-fractie is de informatievoorziening en klachtenprocedure voor bewoners. Hoe gaan de gemeenten ervoor zorgen dat deze bewoners zo objectief en deugdelijk mogelijk worden ingelicht? Verder gaan de gemeentes ook over de klachtenafhandeling. Bewoners zullen dus binnen deze gebieden hun klachten wat betreft geluidshinder e.d. bij de gemeente indienen. Wordt de klachtenprocedure zo niet een lege huls? Hoe gaan de gemeenten voorkomen dat bewoners stranden in een onoverzichtelijke bureaucratie van deze klachtenprocedure? Hoeveel invloed hebben de inwoners nog op hun leefomgevingen en kunnen zij een deugdelijke afhandeling van hun klachten verwachten? Is dit ook het geval als gemeenten, die geen zeggenschap of invloed hebben op het vliegverkeer, hun klachten opeens moeten afhandelen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de afhandeling van klachten en de informatievoorziening bij gemeenten over het ruimtegebruik door de gemeenten verricht zal worden op basis van een gedegen aanpak.

II Reactie van de bewindspersoon