

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Mw. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

5.1.2e

BEL/BS

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

1 | 4

Verzenddatum

Betreft: consequenties voor afspraken SMASH

Excellentie,

In 2016 hebben wij in het kader van wonen en vliegen bestuurlijke afspraken met elkaar gemaakt. Conform deze afspraken (zie de kamerbrief van 16 oktober 2017 in de bijlage) is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol per 1 januari 2018 gewijzigd om binnen het zogenaamde planologische afwegingsgebied (LIB 5, de voormalige 20 Ke-contour) voldoende ruimte te laten, zowel voor de ontwikkeling van luchthaven Schiphol als voor woningbouwontwikkelingen. Het op 8 juni j.l. ter consultatie aangeboden Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid geeft ons reden tot grote zorg. Wij verwachten dat woningbouw in de wijde omgeving van Schiphol in de knel komt door de hierin voorgestelde aanpassing van de rekenregels voor de cumulatie van geluid, in samenhang met de tabel met kwalificaties voor het akoestisch leefklimaat op basis van het gecumuleerde geluidniveau.

Het bevoegd gezag (veelal de gemeente) moet bij woningbouw een oordeel vellen over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau. De gecumuleerde waarde is niet genormeerd, maar kent wel kwalificaties. De kwalificaties variëren van “zeer goed” tot “zeer slecht” en zijn in een tabel in de toelichting van het Aanvullingsbesluit geluid opgenomen (zie tabel hieronder). Doordat tegelijk een correctie voor luchtvaartlawaai wordt ingevoerd, waarbij luchtvaartlawaai veel zwaarder meetelt dan voorheen, zijn deze kwalificaties veel strenger dan voorheen in de Wet geluidhinder. Met desastreuze gevolgen voor de woningbouwopgave in deze regio.

Toegepast op het gebied rondom Schiphol moet het akoestisch leefklimaat van de hele regio generiek als minimaal “tamelijk slecht” tot “zeer slecht” beoordeeld worden. Door de correctie in combinatie met de tabel wordt daarmee de hele regio, ongeacht de lokale omstandigheden, bij voorbaat als onleefbaar weggezet. In ieder geval in gebieden met de kwalificaties “slecht” en “zeer slecht” (het oranje gebied in het kaartje hieronder) kunnen gemeenten niet motiveren dat de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is, of dat er voldoende andere omgevingskwaliteiten zijn die een “slecht” tot “zeer slecht” akoestisch klimaat kunnen compenseren. Daarmee gaat dit gebied dan de facto op slot.

Kenmerk

1439168/1439177

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Dit gebied is zeer veel groter dan de huidige beperkingengebieden waar op grond van het LIB terughoudendheid met woningbouw dient te worden betracht. Zelfs in gebieden waar in de sectorale wet- en regelgeving voor luchtvaart het geluid van luchtvaart niet meer relevant wordt geacht, en waar de verstedelijkingsopgave moet neerslaan, wordt via cumulatie in combinatie met de tabel luchtvaart ineens de allesbepalende factor in elke ruimtelijke ontwikkeling. Zonder hinder van vliegtuiggeluid te bagatelliseren lijkt dit geen recht te doen aan de werkelijkheid. Het strookt bovendien niet met de wijze waarop in de Ontwerp-Luchtvaartnota vliegtuiggeluid wordt beoordeeld.

Om een paar voorbeelden te geven:

- Binnen LIB5 is de afspraak dat er binnenstedelijk ruimte wordt geboden aan de woningbouwopgave. Maar ook op de 53 Lden contour (vergelijkbaar met 20 Ke) komt het gecumuleerde geluidniveau enkel door de bijdrage van luchtvaartgeluid al uit boven de grenswaarde voor wegverkeer. Met andere woorden: als het inderdaad wegverkeer was kon geen hogere grenswaarde meer worden verleend.
- Binnen de 48 Lden contour zijn er vanuit luchtvaartregelgeving geen beperkingen. Maar op de buitengrens van dit gebied komt het gecumuleerde niveau alleen al door luchtvaart om te rekenen uit op 64 dB, bovenin in de klasse tamelijk slecht.
- Zelfs in het gebied waar luchtvaartgeluid niet meer relevant wordt geacht, blijkt luchtvaartgeluid in de cumulatie de dominante factor te zijn. Bij 41 Lden Luchtvaart (NB: contouren worden slechts berekend tot 46 Lden!) komt de gecumuleerde waarde uit onder 56 dB, de ondergrens van matig. Zou er een geluidbelasting vanwege wegverkeer zijn van 50 dB, in een normale stedelijke omgeving heel gewoon, is het gecumuleerde niveau door de bijdrage van luchtvaartgeluid toch 56 dB gecumuleerd en wordt het akoestisch leefklimaat wat anders als "goed" zou zijn beoordeeld, ineen als "matig" geclassificeerd (twee klassen lager).

Wij vragen ons af hoe de keuze in de Ontwerp-Luchtvaartnota van groei in balans met de omgeving nog kan worden onderbouwd, als kennelijk het akoestisch leefklimaat voor de hele regio nu op zijn best als "tamelijk slecht" is te kwalificeren, maar voor grote delen "slecht" en "zeer slecht" is? En het akoestisch klimaat vanuit de Aanvullingsregeling geluid dus eigenlijk onleefbaar wordt geacht? Wat wordt daar dan tegenover gesteld? En omgekeerd, wat is de tabel voor de kwalificatie van gecumuleerd geluid nog waard als deze in de besluitvorming over luchtvaart kennelijk geen rol speelt?

Vanzelfsprekend moet het gecumuleerde geluidniveau onderdeel zijn van een zorgvuldige afweging in de ruimtelijke ordening, maar dat zou het dan ook moeten zijn bij de besluitvorming op basis van de luchtvaartwetgeving. Ons inziens dient er een wederkerigheid en consistentie te zijn in de consequenties die worden verbonden aan het gecumuleerde geluidniveau. Dat is nu niet het geval. In de ruimtelijke ontwikkeling wordt immers direct gestuurd op geluid, maar in de besluitvorming over Schiphol wordt gestuurd op de gelijkwaardigheidscriteria. De gelijkwaardigheidscriteria bieden géén bescherming aan de omgeving.

Dit gebrek aan consistentie tussen afwegingscriteria in het ruimtelijke spoor en in het sectorale spoor van de luchtvaart, wringt. Voor ons bewijst dit opnieuw dat er grote urgentie is om de wet- en regelgeving voor luchtvaart af te stemmen op het systeem van het omgevingsrecht. Consequenties van keuzes in de verschillende sporen dienen in beeld te worden gebracht en in hun onderlinge samenhang te worden doordacht, vóórdat in afzonderlijke trajecten separate wijzigingen worden aangebracht.

Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

5.1.2e

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

c.c. Ministerie van I&W

Bijlage 1
Kamerbrief 16 oktober 2017

Tabel classificaties gecumuleerd geluidniveau

Gecumuleerd geluid in Lcum	Kwalificatie
45 of minder	Zeer goed
46-50	Goed
51-55	Redelijk
56-60	Matig
61-65	Tamelijk slecht
66-70	Slecht
71 of meer	Zeer slecht

Afbeelding: kwalificatie van gecumuleerd geluidniveau als gevolg van
bijdrage luchtvaart
(op basis van gerealiseerde vliegoperatie 2017)

