gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Faxnummer 023 563 95 50

Verzenddatum

28 januari 2021

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Contactpersoon mevrouw N. van Paasschen
Telefoon 0900 1852

Uw brief

Ons kenmerk X.2021.00771

Bijlage(n) Position Paper BRS voor rondetafelgesprek toekomst overleg omgeving Schiphol

Onderwerp Informatie over rondetafelgesprek toekomst overleg omgeving Schiphol

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u over het rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) van de Tweede Kamer over de toekomst van het overleg omgeving Schiphol en de inbreng van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Haarlemmermeer.

Wij informeerden u eerder over het adviestraject van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) in de raadsbrief met betrekking tot het eindadvies van Van Geel op 6 januari jl. (X.2020.07236) en in de Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2018-2019 (2019.0057698).

Het rondetafelgesprek toekomst overleg omgeving Schiphol vindt plaats op 28 januari en is op initiatief van de vaste commissie voor IenW georganiseerd. De aanleiding hiervoor is de publicatie van het eindadvies van de heer Van Geel “Schiphol Vernieuwd Verbinden: verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2050” dat op 10 december 2020 is gepubliceerd. De commissie geeft zelf aan wie hiervoor wordt uitgenodigd. Wethouder Nobel zal hierbij aanwezig zijn vanuit zijn deelname aan de ORS namens Haarlemmermeer. Wethouder Nobel is vertegenwoordiger van het bestuurlijke cluster Haarlemmermeer in het Regioforum en onderdeel van de BRS-delegatie in het College van Advies. Behalve wethouder Nobel zijn drie andere BRS-bestuurders uitgenodigd: wethouder Dinjens, gemeente Velsen, wethouder Everhardt, gemeente Amsterdam en gedeputeerde Olthof, Provincie Noord-Holland. Namens de BRS is een position paper opgesteld die is ingediend bij de commissie voor IenW ten behoeve van het rondetafelgesprek. U treft deze als bijlage aan.

Vanuit Haarlemmermeer zal mondeling worden ingebracht dat participatie toegankelijk moet zijn voor alle inwoners en niet alleen voor een paar inwoners via getrapte vertegenwoordiging. Wat ons betreft kan zo spoedig mogelijk worden gestart met een nette en spoedige afronding van de ORS en gaan we voortvarend aan de slag met de uitwerking van het advies. Demissionair minister Cora van Nieuwenhuizen – Wijbenga, van Infrastructuur en Waterstaat neemt nog besluit over het vervolgtraject.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,

drs. Jurgen Nobel,
wethouder Financiën, Luchthavenzaken, Bouwen & Energietransitie

Position paper van Bestuurlijke Regie Schiphol
voor rondetafelgesprek over de toekomst overleg omgeving Schiphol

Dank voor uw uitnodiging om een position paper in te sturen voor het rondetafelgesprek over de toekomst van het overleg in de omgeving van Schiphol. Wij sturen u namens de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) dit gezamenlijke position paper. In de omgeving van Schiphol werken 56 gemeenten en vier provincies nauw samen om hun belangen in relatie tot luchtvaart te behartigen. De BRS zet zich gezamenlijk in om een krachtig geluid te laten horen in de zoektocht naar een goede balans tussen economie en leefbaarheid in de Schipholregio.

Wij willen in dit position paper gezamenlijk pleiten voor een snelle ontmanteling van de ORS én ook voor het spoedig aanstellen van een kwartiermaker. Maar eerst maken we graag enige opmerkingen over de algemene punten uit het advies 'Vernieuwend Verbinden' van de heer van Geel.

BRS herkent zich in analyse 'Vernieuwend Verbinden'

De BRS kan zich grotendeels scharen achter de analyse van de heer Van Geel in zijn advies om Schiphol vernieuwend te verbinden. Wij herkennen zijn conclusie dat dat de ORS niet meer werkt; dat de huidige vorm gewoonweg geen antwoord meer biedt op de urgente en complexe opgaven in de Schipholregio. De BRS wil terug naar de basis, waarbij een heldere knip wordt gemaakt tussen overleg met bestuurders en participatie met bewoners. Daarom vinden wij het goed dat er wordt geknipt tussen bevoegdheid en belangen. Zo kunnen wij onze rol als lokale en regionale volksvertegenwoordigers die direct gekozen zijn door onze inwoners, weer goed invullen.

De BRS staat op het standpunt dat het uiteindelijk altijd aan de Tweede Kamer is om besluiten te nemen over de kaders rondom het Schipholbeleid. Het poldermodel zorgde er gedurende 15 jaar voor dat de Kamer aan het eind van het proces niet meer dan ja of nee kon zeggen tegen compromissen die elders waren gesloten. Met het advies van Van Geel om de poldertafel gedag te zeggen, krijgt de Kamer weer de rol die het toebehoort: de rol van het belangrijkste orgaan om besluiten te nemen.

Wij onderschrijven de tien uitgangspunten uit Vernieuwend Verbinden

Wij onderschrijven de tien uitgangspunten die de heer Van Geel hanteert. We zijn erg blij met de nadruk die hij in zijn advies legt op de omissies in de huidige normstelling. Daarmee raakt Van Geel ook ons pleidooi voor het recht op een basisleefkwaliteit, inclusief individuele bescherming voor elke burger en de wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren bij hinderbeperking. Dit is precies het punt dat de BRS steeds naar voren brengt: het huidige stelsel rond Schiphol beschermt de individuele burger niet.

Een van onze belangrijkste wensen over de zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria wordt overgenomen door Van Geel. Wij willen al jarenlang de normstelling voor hinder aanpassen, omdat die helemaal niet aansluit bij de leefwereld van omwonenden. Op pagina 17 staat dan ook terecht: '*Deze criteria geven inmiddels, na bijna twee decennia, geen enkel concreet houvast voor bescherming van de burger. En er gaat ook geen enkele sturende werking meer vanuit op het beleid of op het gedrag van de luchtvaartpartijen. Ze leiden enkel nog tot heel veel technocratisch rekenwerk, dat de inzichtelijkheid van het beleid voor de burger bepaald niet vergroot, maar uitsluitend het open gesprek over beleving in de weg staat*.'

In het advies staat een andere hartenkreet van de BRS op pagina 13: '*In de discussie tussen partijen de afgelopen maanden is terecht gewezen op het belang van 'wederkerigheid' in de wijze waarop wordt omgegaan met luchtvaart respectievelijk woningbouw. Als de definitie van hinder wordt uitgedrukt in aantallen woningen binnen een aangegeven contour, dient degene die honderd huizen bouwt in de contour op een zelfde manier aangesproken te worden als degene die extra vliegtuigen over het gebied laat vliegen*.'

De BRS vindt het dan ook hoog tijd om met elkaar, Rijk en regio, te werken aan een nieuw stelsel waarbij ook duidelijk is op welke manier individuele burgers worden beschermd. Zoals Van Geel schetst (pagina 16) moeten we *'situaties voorkomen waarin, door de cumulatie van hinder door de luchthaven, een onderschrijding van de (door vliegverkeer beïnvloede) basisleefkwaliteit ontstaat. In dat geval zouden inwoners aanspraak mogen maken op voorzieningen die deze kwaliteit alsnog bieden dan wel op compensatie*.'

We staan achter de drie opgaven die Van Geel schetst

Wij herkennen de drie opgaven die Van Geel schetst: een goede interbestuurlijke samenwerking, het maken van een inhoudelijke kwaliteitsslag en het opzetten van een brede intensieve participatie en informatievoorziening.

De oproep uit het rapport 'Vernieuwend Verbinden' om de drie bestuurlijke lagen van Rijk, provincies en gemeenten beter met elkaar te verbinden onderschrijven wij van harte. Sterker, daar zijn we als BRS met de minister ook al over in gesprek. Zo werken wij gezamenlijk als regio en Rijk aan een Bestuursakkoord om dit verder vorm te geven. In dit akkoord willen wij aandacht voor de thema's die Van Geel aanhaalt (wetgeving, hinder). Maar hameren we ook op afstemming tussen luchtvaart en de maatschappelijke opgaven in de verschillende Rijk-regio-programma's, zoals Samen bouwen aan Bereikbaarheid en de Verstedelijkingsstrategie. Daarnaast willen wij daar ook de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening bij betrekken.

Maar tuig het niet te zwaar op

De BRS wil graag een goede verbinding van de overheidspartijen. Laten we optrekken als één overheid, met ieder onze eigen rol. Sámen staan we voor een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Maar of het de juiste weg is om daarvoor een aparte programmatische insteek te kiezen, opgetuigd met een programmabureau én programma coördinatoren, daar hebben we onze twijfels bij. Wij hebben die afstemming al grotendeels geregeld in de bestaande Rijk-regio-programma's. Wat nog ontbreekt is de samenhang tussen de landzijdige ambities uit deze programma's en de belangen in de lucht. De Bestuurlijke Regie Schiphol kan prima als vertrekpunt dienen als bestuurlijke tafel en het scharnierpunt zijn om de interbestuurlijke afstemming rond het thema luchtvaart verder vorm te geven.

Thema's om te bespreken zijn er genoeg

De crux voor de gezamenlijke agenda is toch de normering voor luchtvaart, de wederkerigheid en het nieuwe hinderreductieplan. Dat vraagt echt een andere insteek dan tot nu toe wordt gekozen. De insteek was tot nog toe dat luchtvaart centraal staat. Daarbij wordt voorbij gegaan aan de grote impact van luchtvaart op allerlei andere vraagstukken en ambities in deze regio die elkaar beconcurreren in ruimte, zoals de woningbouwopgave, bereikbaarheid en de energietransitie. Het gaat hierbij niet alleen om regionale of lokale ambities, maar ook om gezamenlijke ambities die Rijk en de regio hebben. Bijvoorbeeld: hoe borgt het Rijk dat de landzijdige ambities uit de NOVI worden nagekomen. Hoe wordt de Kamer daarbij betrokken? En hoe vertalen we de afspraken uit de NOVI als er echt wordt gekeken naar de herziening van het luchtruim en het ontwerpen van nieuwe routes? Wij erkennen het belang van luchtvaart, maar de consequenties op de leefomgeving zullen toch echt integraal gewogen moeten worden om recht te doen aan de ambities uit de NOVI.

Rijk aan zet bij brede participatie

Wij delen de lijn uit het advies 'Vernieuwend Verbinden' dat het Rijk aan zet is om voor de luchtvaart een participatiemodel uit te werken. Hierbij vragen wij het Rijk om participatie breder en laagdrempeliger te maken. Iedereen moet mee kunnen praten; dat mag niet alleen voorbehouden zijn aan een exclusieve groep inwoners. Dat werkt namelijk getrapte vertegenwoordiging in de hand. Aangezien luchtvaart, op termijn, wordt ondergebracht onder de Omgevingswet, ligt het voor de hand om bij het uitwerken van het participatieplan alvast zo veel mogelijk voor te sorteren op deze systematiek.

In tegenstelling tot wat Van Geel aangeeft, is participatie over de regionale bevoegdheden al geregeld in de Omgevingswet. Bij elke ontwikkelingen die wij landzijdig willen realiseren, zijn wij dus hoe dan ook gehouden om *elke* belanghebbende (individu dan wel organisatie/onderneming vooraf goed te betrekken. Die verantwoordelijkheid brede participatie te organiseren hoort het Rijk echter wel zelf te dragen en niet te delegeren aan een regionale entiteit. Immers het Rijk is zelf als bevoegd gezag de enige partij die kan bijsturen en verantwoording kan afleggen aan de Kamer.

Tot slot nog twee oproepen:

1. We vragen u bij de minister aan te dringen zo snel mogelijk te starten met het ontmantelen van de ORS. Wij hebben de afgelopen jaren steeds druk gezet op het vaststellen van de LVB1. Helaas is dat stuk nog steeds niet naar de Kamer gestuurd. Als LVB 1 er is, zal de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van het Nieuwe Normen en Handhavingenstelsel NNHS in werking treden. Met verbazing constateren wij dat dan de ORS alsnog een wettelijke basis krijgt. Wettelijke verankering van de huidige ORS is namelijk onderdeel van die wetswijziging. Zo'n wettelijke verankering van de ORS lijkt ons nu echt volstrekt achterhaald. We moeten af van de ORS en we moeten door naar een nieuwe structuur en vragen hiervoor uw uitdrukkelijke aandacht.

2. Het advies van Van Geel luidt om snel een kwartiermaker aan te stellen om de nieuwe structuur handen en voeten te geven. Belangrijk, want voor een goed overleg met de omgeving van Schiphol is een goede structuur nodig. Wij vragen u niet te wachten op een nieuw kabinet en dit onderwerp ook niet controversieel te verklaren. De huidige overlegstructuur werkt niet meer. Daar kan niemand om heen. De regio staat nu al een paar jaar in de wachtstand. Het is niet goed de pauzeknop voor nog een half jaar in te drukken; de regio vraagt om perspectief op een oplossing!

Over de BRS:
De BRS bestaat uit de provincies en gemeenten die geheel of gedeeltelijk binnen de 48Lden contour liggen. De BRS vertegenwoordigt 4 provincies en 56 gemeenten. Het gaat daarbij om:

Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland, Provincie Utrecht, Provincie Flevoland
De gemeenten Aalsmeer , Alkmaar mede namens Regio Alkmaar, Almere, Alphen aan den Rijn, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Bodegraven-Reeuwijk, Castricum, De Ronde Venen, Diemen, Edam-Volendam, Gooise Meren, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede mede namens Regio Zuid-Kennemerland, Heiloo mede namens Regio Alkmaar, Hillegom, Hilversum, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lelystad, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest mede namens Regio Holland-Rijnland, Oostzaan, Ouder-Amstel, Stichtse Vecht, Teylingen, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Waterland mede namens Regio Zaanstreek-Waterland, Weesp mede namens de regio Gooi- en Vechtstreek, Woerden, Wormerland en Zaanstad.

Via samenwerkingsverbanden betrokken gemeenten:
- Regio Alkmaar bestaat uit: Alkmaar, Bergen, Castricum, Heiloo, Heerhugowaard, Langedijk en Uitgeest
- Regio Zaanstreek-Waterland bestaat uit: Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad
- Regio Holland-Rijnland bestaat uit: Alphen a/d Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude
- Regio Zuid-Kennemerland bestaat uit: Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort
- Regio Gooi en Vechtstreek bestaat uit: Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren