

Raadsavond	19-2-2018
Registratienummer	18.026
Portefeuillehouder	H.R. Haarman
Opsteller	L.J. Boer, 0625740829, lboer@kaagenbraassem.nl
Onderwerp	Gemeentelijke beleidsregel wonen en vliegen 20Ke-contour Schiphol

Beslispunten

1. De beleidsregel Wonen en Vliegen 20 Ke-contour Schiphol vast te stellen.
2. De beleidsregel op te nemen in de Maatschappelijke Omgevingsvisie Kaag en Braassem.

Wat willen we bereiken

Als gemeente zelf de regie houden op het al dan niet toestaan van woningbouw binnen de geluidscontouren van Schiphol.

Wat gaan we daarvoor doen

De beleidsregel Wonen en Vliegen vaststellen, die voorschrijft dat bij plannen voor nieuwe woningen binnen de 20 KE-contour een integrale ruimtelijke afweging dient plaats te vinden waarbij luchtvaartgeluid expliciet wordt afgewogen in een bestemmingsplan. Dit moet worden verwoord in de toelichting van een bestemmingsplan. In de beleidsregel is vastgelegd uit welke elementen deze toelichting moet bestaan. De beleidsregel legt vast hoe je als gemeente de afweging van nieuwe gevoelige bestemmingen expliciet afweegt in relatie tot luchtvaartaspecten. Als gevolg hiervan blijft de gemeente zelf aan zet en is een ontheffing van de minister IenM niet meer nodig.

Inleiding

Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan de bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt over regie op woningbouw binnen de geluidscontouren van Schiphol.

Onderbouwing

1.1

De beleidsregel gaat over het afwegen van luchtvaartgeluid in de planvorming binnen de 20 Ke-contour van Schiphol en hoe dat in de toelichting van een bestemmingsplan moet worden onderbouwd. Het gaat niet in op de algemene vraagstukken over Schiphol. Vraagstukken als klachtenafhandeling, uitbreiding van Schiphol en vrijwaring van Schiphol zijn geen aspecten die in het kader van artikel 3.1 Wro in een beleidsregel kunnen worden opgenomen. Deze onderwerpen hebben immers geen direct raakvlak met de goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 3.1 lid Wro die de basis vormt voor een gemeentelijke beleidsregel.

Dat de genoemde vraagstukken zoals klachtenafhandeling niet in een gemeentelijke beleidsregel thuishoren, betekent niet dat de afspraken tussen provincie en de betrokken gemeenten niet formeel vastgelegd kunnen worden. Deze afspraken zouden kunnen worden vastgelegd in een separaat document dat de status van een richtlijn heeft. De afspraken hebben ten opzichte van de beleidsregel een informele status.

1.2

Het Rijk heeft met de provincie afspraken gemaakt over het bouwen binnen de 20 Ke-contour van Schiphol. Dit is mogelijk binnen Bestaand Stad en Dorpsgebied (BSD). Uitgangspunt is dat de provincie en de betrokken gemeenten een beleidsregel vaststellen waardoor het afwegen van luchtvaartgeluid gedegen en transparant wordt meegenomen in de planvorming. Het gaat op geen enkele wijze over het al dan niet toestaan van ontwikkelingen. Dat is een afweging die de gemeente per gelegenheid steeds zelf maakt vanuit de eigen ruimtelijke bevoegdheden.

1.3

De beleidsregel heeft geen effect op huidige woningbezitters binnen de 20 Ke-contour. Deze beleidsregel betreft alleen nieuwe stedelijke ontwikkelingen en schrijft voor wat er in geval van nieuwe woningen in een dan op te stellen bestemmingsplan aan informatie moet worden opgenomen over de ter plaatse aanwezige geluidsbelasting van Schiphol

1.4

De beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol wordt in de Omgevingsvisie van de gemeente Kaag en Braassem opgenomen. Aangezien deze visie nog niet is vastgesteld, en de gemeente aan de afspraken wil voldoen, hebben we ervoor gekozen eerst een beleidsregel vast te stellen en deze in de aankomende visie op te nemen.

Fictief voorbeeld – bij het niet aannemen van de beleidsregel

Sporthal 'het Vangnet' in Leimuiden wil de sporthal sluiten en de gronden gebruiken voor het realiseren van 20 grondgebonden woningen. Er dient een bestemmingsplan opgesteld te worden waarbij de reguliere onderzoeken dienen te worden uitgevoerd en een ontheffing van de minister IenM dient te worden verkregen. In het verleden werd een dergelijke ontheffing nog wel eens verleend, maar met het in werking treden van de beleidsregel, waarbij meer bij gemeenten neergelegd wordt, is het niet te verwachten dat het ministerie nog ontheffingen zal verlenen. Het huidige standpunt van IenM op dit moment is al, dat er geen nieuwe woningen worden toegestaan.

Fictief voorbeeld – bij het aannemen van de beleidsregel

Sporthal ‘het Vangnet’ in Leimuiden wil de sporthal sluiten en de gronden gebruiken voor het realiseren van 20 grondgebonden woningen. In de toelichting van het nieuw op te stellen bestemmingsplan is er naast de reguliere onderzoeken, met het vaststellen van het beleidsregel, extra aandacht voor de afweging van de belangen die met de beoogde woningbouw binnen de 20 Ke- contour gemoeid zijn. Ook kan er indien nodig ingegaan worden op maatregelen om het geluidsniveau te verminderen. Er worden afwegingen gemaakt in de toelichting waarbij lokale leefbaarheid, noodzaak en vitaliteit een belangrijke rol spelen. Een ontheffing van de minister IenM is dan niet meer nodig. De raad houdt ook hier de bevoegdheid om het bestemmingsplan al dan niet vast te stellen.

Tegemoetkoming in (plan)schade

In de Wet luchtvaart is vastgelegd dat ter financiering van de kosten van planschade of nadeelcompensatie (af te handelen door het Schadeschap Schiphol) door de minister van IenM een heffing wordt opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen. Planschade of nadeelcompensatie, respectievelijk een beroep op het Schadeschap, door nieuwe (potentiële) bewoners is niet meer aan de orde, omdat de (potentiële) bewoners met de invoering van de beleidsregel voldoende worden geïnformeerd. Voor toekomstige wijzigingen in wet- en regelgeving of een planologische wijziging geldt daarentegen dat een algemene vrijwaring van de luchtvaartsector niet aan de orde kan zijn.

Uitvoering

Kosten

Het vaststellen van de beleidsregel heeft geen financiële gevolgen.

Participatie en tijdlijn

Het betreft het vaststellen van een beleidsregel, waarbij bij de uitvoering van de regel extra inhoud wordt gegeven aan de afweging van luchtvaartgeluid over het wonen binnen de contour, in het proces van het opstellen van een bestemmingsplan.



• De 20 Ke-contour is in 2004 juridisch verankerd in de Nota Ruimte als vrijwaringsgebied voor woningbouw, waarbij het uitgangspunt was om niet te vliegen over verstedelijking. Door het vaststellen van de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de Nota Ruimte komen te vervallen en hiermee ook de juridische verankering van de 20 Ke-contour. De contour en de bijbehorende beleidsregels zijn, mede door het algemene belang van de contour, opgenomen in het Luchthavenindelingsbesluit.

• In 2015 starten de voorbereidingen voor het wijzigen van het Luchthavenindelingsbesluit.

• In 2016 is door de Bestuurlijke Regio Schiphol ingestemd met een concept-convenant waarin afspraken zijn opgenomen over het bouwen binnen de 20 Ke-contour. Dit convenant is niet aangenomen door de luchtvaartsector, maar vormde wel de basis voor een akkoord over de bestuurlijke afspraken met de staatssecretaris.

Risico's

Geen

Duurzaamheid

Het voorstel voorziet in een duurzame afweging tussen economische, milieu- en leefbaarheidsaspecten voor de behoefte aan woningen voor de inwoners van de gemeente.

Evaluatie

In 2019 wordt de raad geïnformeerd over het aantal bestemmingsplannen dat voorzien is van deze beleidsregel en welke extra mogelijkheden deze beleidsregel heeft opgeleverd.

Roelofarendsveen, 30 januari 2018

Burgemeester en wethouders van Kaag en Braassem,

de gemeentesecretaris,

M.E. Spreij

de burgemeester,

mr. K.M. van der Velde-Menting

Bijlagen behorend bij het voorstel

Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol

Brief van de provincie Zuid-Holland

Handreiking 'rekenschap geven'

Verbeelding LIB-contouren.

Handleiding

Verbeelding

Beantwoording feitelijke vragen

Bijlagen ter inzage

-