

Van: [redacted] <[redacted]@haarlemmermeer.nl>

Verzonden: 28-03-2022 10:50

Aan: [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>, [redacted] <[redacted]@flevoland.nl> <[redacted]@flevoland.nl>, [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>, [redacted] <[redacted]@zaanstad.nl> <[redacted]@zaanstad.nl>, [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>, Kijzers [redacted] <[redacted]@odmh.nl> <Kijzers [redacted]@odmh.nl>, [redacted] <[redacted]@almere.nl> <[redacted]@almere.nl>, [redacted] <[redacted]@pzh.nl>, [redacted] (ouder-amstel) <[redacted]@ouder-amstel.nl>, [redacted] <[redacted]@odwh.nl>, [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl> <[redacted]@amsterdam.nl>, [redacted] <[redacted]@uithoorn.nl> <[redacted]@uithoorn.nl>

Onderwerp: Gezamenlijke reactie op vorige "rapport" van de natuur en milieufederatie over woningbouw in de Schipholregio

Beste allen,

Hierbij zoals in de app groep aangekondigd onze reactie op het vorige "rapport" van de natuur en milieufederatie van juni 2021. Deze kunnen we gebruiken voor een reactie op het meest recente rapport.

Aanleiding

- Op 14 juni publiceerden de Natuur en Milieufederatie en Milieudefensie een rapport dat zij hebben laten opstellen door To-70: "Analyse woningbouw rondom Schiphol" en was aandacht voor in de media. Het rapport stelt dat er ca. 70.000/ 150.000 woningen kunnen worden bijgebouwd in de MRA-regio als er anders wordt gevlogen.
- Het is te downloaden via <https://www.mnh.nl/nieuws/een-ander-gebruik-van-schiphol-kan-het-woningtekort-oplossen/>
- Het is vooral een lobbydocument dat de Natuur en Milieufederatie en Milieudefensie aan een nieuw kabinet willen meegeven.
- Er is een aantal kanttekeningen bij te plaatsen.
- Er is gezamenlijk met de BRS een woordvoeringlijn opgesteld.

Geadviseerd wordt om niet actief over de analyse te communiceren. Mocht om een reactie worden gevraagd dan kan onderstaande lijn aan worden gehouden.

- Het is een analyse die ons niet helpt bij het voeren van het goede gesprek over wonen en vliegen en alle andere opgaven die om ruimte vragen in deze regio.
- Het is een rekenkundige benadering van waar woningen zouden kunnen en allerlei andere belangrijke randvoorwaarden worden niet meegenomen, zoals mobiliteit, groen, voorzieningen etc.
- Er wordt gesuggereerd dat het een analyse is waarbij meer ruimte wordt gevonden voor woningbouw. Uitgangspunt in het rapport is echter dat er binnen de 48 Lden contour niet wordt gebouwd. Dat is niet hoe het wettelijk nu geregeld is. Beperkingen voor woningbouw zijn nu gekoppeld aan de 58 Lden contour uit 2003 (LIB4). Daarmee verkleinen ze dus juist het gebied waar binnen woningen worden gebouwd.

- Er wordt eendimensionaal naar luchtvaartgeluid en oplossingen gekeken in de analyse: minder vliegtuiggeluid is meer bouwen. Bij afwezigheid van luchtvaartgeluid is het kennelijk altijd goed om woningen te bouwen en anders niet. Dan ga je voorbij aan andere oplossingsrichtingen zoals nieuwe technieken en innovatie. Met geluidsadaptief bouwen kun je bijvoorbeeld ook kijken naar oplossingen om een prettige leefomgeving te creëren.

Kanttekeningen bij de analyse "Analyse woningbouw rondom Schiphol"

- Uitgangspunt in het rapport is dat er binnen de 48 Lden contour niet wordt gebouwd. Dat is niet hoe het wettelijk nu geregeld is. Beperkingen voor woningbouw zijn nu gekoppeld aan de 58 Lden contour uit 2003 (LIB4).
- Over woningbouwlocaties en -versnelling zijn tussen Rijk en regio afspraken gemaakt. Daarin is de woningbouwopgave volledig buiten de huidige beperkingengebieden van het Luchthavenindelingbesluit (LIB4) geprojecteerd. Daarmee heeft de regio voldoende plancapaciteit om aan de woningbouwopgave te voldoen.
- Het rapport heeft focuslocaties geselecteerd op basis van de uitgangspunten, binnen MRA, buiten natuurgebieden en parken en als uitbreiding van bestaand stedelijk gebied. Maar of een locatie in aanmerking komt om tot woningbouw te ontwikkelen is altijd een integrale afweging, waarbij ook de ruimtevraag voor andere functies in ogenschouw dient te worden genomen. Geen (significante) geluidbelasting van luchtvaart zegt dus niets over de geschiktheid van een locatie voor woningbouw, of de wenselijkheid om op die locatie woningbouw te ontwikkelen. Zo is een belangrijk uitgangspunt zoveel mogelijk binnenstedelijk te bouwen in plaats van nieuwe uitleglocaties buiten bestaand stedelijk gebied te ontwikkelen.
- De teneur van het rapport is dat minder vliegen betekent dat er dichterbij de luchthaven kan worden gewoond. Maar het rapport beantwoordt een belangrijke onderliggende vraag niet. Want wat betekent het doorvoeren van al die maatregelen voor bestaande woningbouw onder de primaire banen?
Per saldo krimp betekent niet dat deze gebieden ook ontzien worden. De voor de omgeving uiterst belangrijke, principiële vraag blijft: **hoe beschermen we individuele inwoners?** Wat is de standaard- en grenswaarde waarvan we blootstelling aan luchtvaartlawaai nog aanvaardbaar vinden? Een dergelijke norm, die we voor andere geluidbronnen zoals weg, spoor en industrie wel hebben, ontbreekt voor luchtvaart.
In de huidige MER voor LVB1 zien we daarnaast dat de contouren in het LIB niet op de goede plek liggen. Laten we dat eerst aanpassen.
- Het rapport kijkt slechts ééndimensionaal en wekt de suggestie dat er een tegenstelling is tussen wonen versus vliegen. Maar in de praktijk gaat het over goede ruimtelijk ordening en de afweging van alle maatschappelijke belangen. Waarbij je altijd lokaal moet inzoomen en naar de specifieke situatie ter plaatse moet kijken.
- Het geeft geen antwoord op de vraag hoe je met bestaande wijken en huidige inwoners die in belaste gebieden wonen omgaat. Die worden voor het gemak buiten beschouwing gelaten.

- Ook de effecten van hun maatregelen op gebieden die niet in het focusgebied liggen worden buiten beschouwing gelaten. Verschuiving van hinder worden hooguit kort genoemd in de tekst maar in de overzichten ontbreken de minnen en plussen in overige gebieden.
- De Luchtruimherziening en de Europese Green Deal zorgen de komende jaren voor veranderingen in de milieucontouren van Schiphol. Daar moeten we goede uitgangspunten en dalende normen voor formuleren die voor de omgeving en individuele inwoners betekenis hebben. Daarmee doen we daadwerkelijk recht aan een gezonde leefomgeving in de Schipholregio.

Met vriendelijke groet,



gemeente Haarlemmermeer
cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid
[Redacted]
Postbus 250 | 2130 AG Hoofddorp

T 06 [Redacted]
[Redacted]@haarlemmermeer.nl
www.haarlemmermeergemeente.nl



gemeente
Haarlemmermeer

Van: [Redacted] <[Redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: maandag 7 februari 2022 16:27

Aan: [Redacted]@flevoland.nl <[Redacted]@flevoland.nl>; [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>; [Redacted]@zaanstad.nl <[Redacted]@zaanstad.nl>; [Redacted] <[Redacted]@odijmond.nl>
<[Redacted]@odijmond.nl>; Kijzers [Redacted]@odmh.nl <[Redacted]@odmh.nl>; [Redacted] <[Redacted]@almere.nl>
<[Redacted]@almere.nl>; [Redacted] <[Redacted]@pzh.nl>; [Redacted] (ouder-amstel)
<[Redacted]@ouder-amstel.nl>; [Redacted], [Redacted] <[Redacted]@haarlemmermeer.nl>; [Redacted]
[Redacted] <[Redacted]@odwh.nl>; [Redacted] <[Redacted]@amsterdam.nl> <[Redacted]@amsterdam.nl>;
[Redacted] <[Redacted]@uithoorn.nl> <[Redacted]@uithoorn.nl>; [Redacted] <[Redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: Agenda voor BRS werkgroep morgenochtend, acties n.a.v. de BRS

Agenda voor morgen:

- Acties n.a.v. de BRS, zie hieronder
- Wvttk

Actie n.a.v. de BRS

1. Tekst op de website aanpassen, zie bijlage

Doel is dat deze tekst in 1 oogopslag laat zien wie we zijn en waar we voor staan.

Er is GEEN ruimte om door te klikken, het moet dus lean en mean. Suggesties zijn welkom.

Check ook de lijst met de documenten, als het goed is staan daar nu alle zienswijzen en brieven van de BRS er bij.

In al onze uitingen willen we rechtstreeks naar deze pagina kunnen verwijzen. Zowel intern (Raden en Staten) als extern (IenW en TK).

2. Input voor Kamerdebat op 24/2

Het is belangrijk om de BRS te introduceren bij de nieuwe woordvoerders. Daarbij wil ik kunnen verwijzen naar de pagina onder 1. Met de uitnodiging dat wel altijd bereid zijn onze standpunten toe te lichten.

In het debat op de 24^e gaat het over alles, en dat dwingt ons om heel scherp te zijn. Ik wil daarom de focus leggen op 2 punten waar wij vanuit de BRS op hameren:

- Integraliteit, niet alles kan, dat vraagt om heldere keuzes om zowel duurzame internationale connectiviteit én een gezonde leefomgeving vorm te geven.
- Een gezonde leefomgeving vraagt een andere sturing. Wij vragen om luchtvaart onderdeel te maken van de systematiek van de Omgevingswet zodat we in de ruimtelijke ordening geen appels met peren hoeven te vergelijken. Een integraal stelsel met heldere normen voor geluid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en CO2.

Ter illustratie van het gebrek aan integraliteit kunnen we het voorbeeld van de cumulatie aandragen waarin vanuit twee regimes tegen elkaar in wordt gestuurd.

Ter illustratie op de gezonde leefomgeving kunnen we het voorbeeld noemen dat wij meer scherp willen in doelen en instrumenten. Het doel is rust in de nacht, dat vraagt geen sturing op het aantal vluchten maar op de impact van die vluchten. Andere voorbeelden zijn ook prima. Als het maar concreet is.

We moeten dit uiterlijk woensdag met elkaar aftikken, zodat ik dit met  tijdig kan insteken.

3. Brief aan bewindspersonen over cumulatie

Is voor nu niet actueel gegeven de lopende gesprekken.

Groet 

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

 **Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!**

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen