gemeente
Haarlemmermeer

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

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

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

Cluster: Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon: Jeroen Graafland
Telefoon: 0900 1852
Uw brief:
Ons kenmerk: X.2020.01920
Bijlage(n):
Onderwerp: Zienswijze gemeente Haarlemmermeer Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet

Verzenddatum
25 JUNI 2020

Excellentie,

Op 8 juni jl. is de Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet ter consultatie gegaan. De daarin voorgestelde aanpassing van de rekenregels voor de cumulatie van geluid voor luchtvaart, in samenhang met de tabel met kwalificaties voor het akoestisch leefklimaat op basis van het gecumuleerde geluidniveau, geven ons als gemeente Haarlemmermeer reden tot grote zorg. Door de voorgestelde rekenregels worden onze gemeente en de hele regio, ongeacht lokale omstandigheden, bij voorbaat als onleefbaar weggezet. Hiermee gaat onze gemeente en de hele regio de facto op slot.

75% van de gemeente Haarlemmermeer heeft volgende de nieuwe rekenmethodiek een slecht of zeer slecht akoestisch leefklimaat – meer dan 65 dB, de grens voor het kunnen motiveren van ruimtelijke kwaliteit. Dat betekent dat wij in 75% van onze gemeente geen woningen meer kunnen bouwen – ondanks het grote landelijke tekort aan woningen en de gezamenlijke woningbouwopgave, en de bestuurlijke afspraken met het rijk hierover. En ook de aanleg van wegen en bedrijvigheid wordt vele malen lastiger.
Ook betekent het dat duizenden inwoners van Haarlemmermeer op basis van deze nieuwe inzichten niet langer in een goede woon- en leefomgeving wonen. Een terechte vraag van deze inwoners is dan, 'en wat gaat de overheid hieraan doen?'.

Al met al zijn deze consequenties voor ons desastreus en onacceptabel. In deze zienswijze geven wij hier onze toelichting op.

Proces van de afgelopen maanden
Wij hebben in de afgelopen maanden, samen met vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland en de VNG, op ambtelijk niveau een aantal gesprekken gevoerd met het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK), waarin wij onze grote zorgen over de aanpassing van de regeling hebben geuit. Alhoewel de zorgen die wij schetsen worden herkend, heeft dit niet geleid tot

aanpassing van de regeling of tot maatregelen om onze zorgen te verminderen, integendeel, de regeling is onverkort doorgezet. Wij betreuren dit zeer.

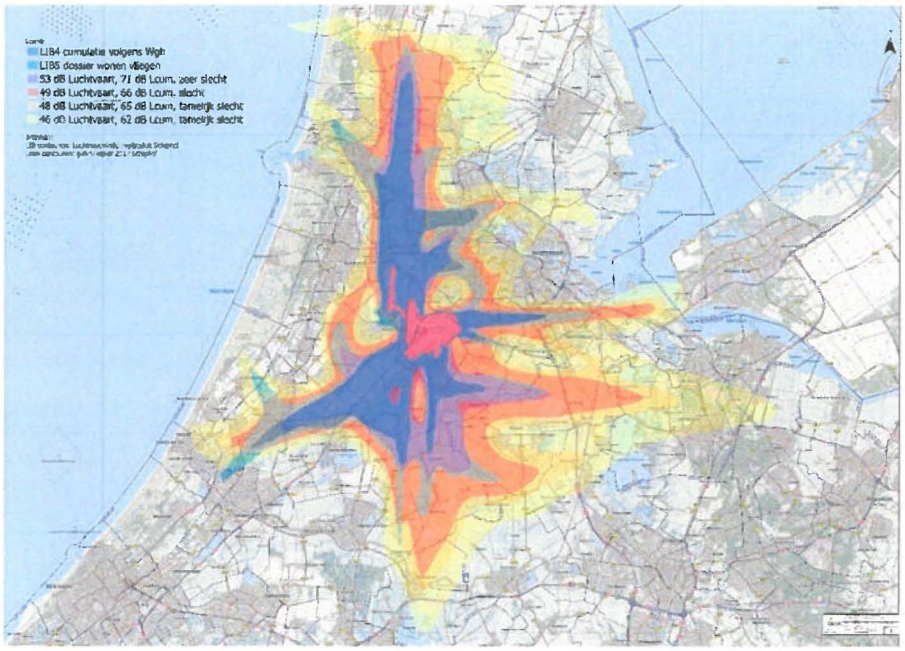
Het overleg heeft er wel toe geleid dat recent door de ministeries van I&W en BZK vragen zijn uitgezet in het kader van een verdere juridische analyse. De 1e vraag die volgens de ministeries dient te worden beantwoord, is *"Hoeveel ruimte hebben gemeenten nog om te motiveren dat er sprake is van een aanvaardbaar gecumuleerd geluidniveau, als volgens de tabel in het Aanvullingsbesluit geluid er een kwalificatie van 'slecht' of 'zeer slecht' geldt?"*.
Als het antwoord op deze vraag is "die ruimte is er niet", betekent dit dat definitief 75% van onze gemeente op slot gaat. Voor ons is het dan ook onbestaanbaar dat de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet ter consultatie wordt gelegd, terwijl deze vraag nog niet beantwoord is.

Door de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is een zienswijze ingediend op de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet. Daarnaast heeft de BRS ook een brandbrief aan minister Ollongren van Binnenlandse zaken gestuurd. Als lid en vice-voorzitter van de BRS staan wij volledig achter deze zienswijze, en u kunt de BRS-zienswijze als integraal onderdeel van deze zienswijze beschouwen. Onze eigen zienswijze is aanvullend hierop en hierin staan we met name stil bij hoe de effecten van deze regeling de gemeente Haarlemmermeer bovenproportioneel treffen.

Effecten voor de Schipholregio van het Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet
Zoals geconstateerd in de brief namens de BRS, zal het akoestisch leefklimaat van de gehele Schipholregio generiek als "tamelijk slecht" tot "zeer slecht" moeten worden beoordeeld. Het bevoegd gezag (veelal de gemeente) moet een oordeel vellen over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau. De gecumuleerde waarde is niet genormeerd, maar kent wel kwalificaties. De kwalificaties zijn in een tabel in de toelichting van het Aanvullingsbesluit geluid opgenomen (zie bijlage) en variëren van "zeer goed" tot "zeer slecht".

Het nu volgende kaartje komt uit de zienswijze van de BRS. In gebieden met de kwalificaties "slecht" en "zeer slecht" (het oranje gebied in het kaartje in de bijlage) kunnen gemeenten niet of onvoldoende motiveren dat de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is, of dat er voldoende andere omgevingskwaliteiten zijn die een "slecht" tot "zeer slecht" akoestisch

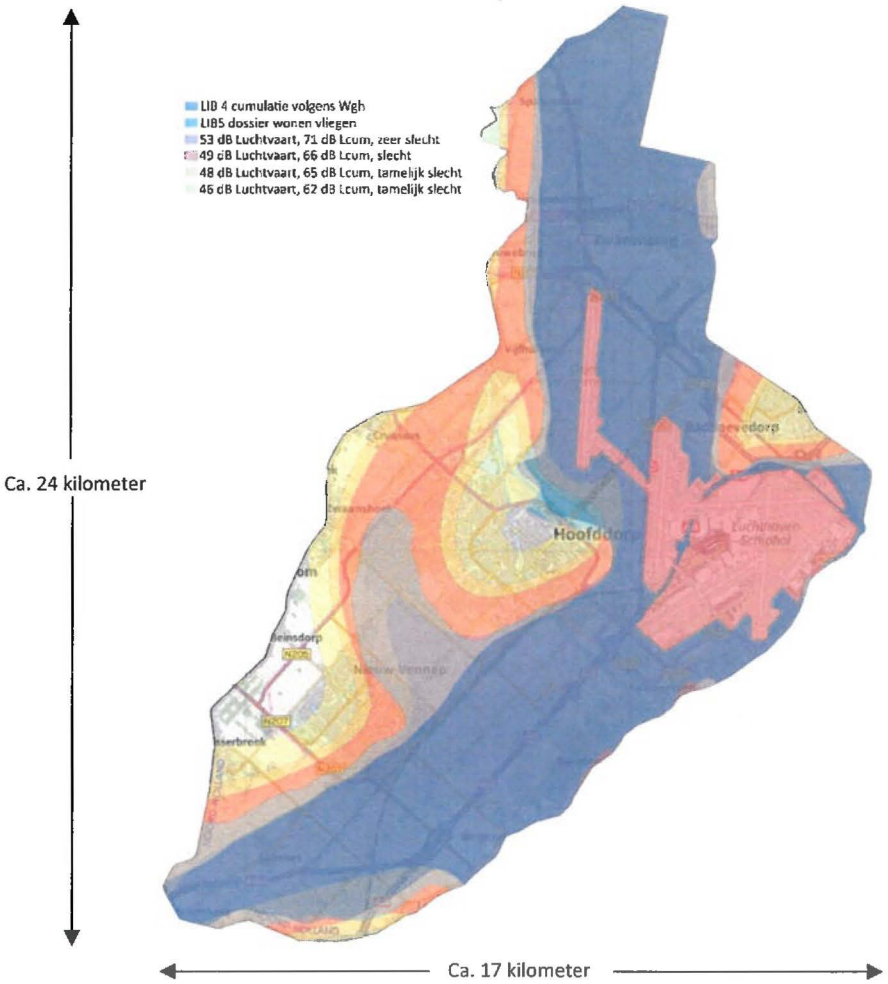
klimaat kunnen compenseren. Daarmee gaat het oranje gebied dan de facto op slot.



Figuur 1. Kwalificatie van gecumuleerd geluidniveau als gevolg van bijdrage luchtvaart. De grens voor het kunnen motiveren van ruimtelijke kwaliteit ligt op 65 dB (oranje).

Effecten voor Haarlemmermeer van het Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet
Voor Haarlemmermeer zijn de gevolgen hiervan desastreus, omdat het midden in het bovenstaande gebied ligt.

Hieronder staat de uitsnede van bovenstaande kaart voor alleen het grondgebied van Haarlemmermeer. Ca. 75% van Haarlemmermeer kent volgens de nieuwe berekening een gecumuleerd geluidsniveau van 65 dB(A) (oranje) of hoger en zou daarmee 'op slot' gaan.



Figuur 2. Uitsnede van het grondgebied van gemeente Haarlemmermeer van figuur 1, kwalificatie van gecumuleerd geluidniveau als gevolg van bijdrage luchtvaart. De grens voor het kunnen motiveren van ruimtelijke kwaliteit ligt op 65 dB (oranje).

Het gaat hierbij om een enorm gebied van 206,31 km², gelegen in het hart van de Metropoolregio Amsterdam, dé economische motor van Nederland. De woningbouwopgave – betreft voor de Metropool Regio Amsterdam 250.000 woningen, waarvan minimaal 20.000 te bouwen woningen in Haarlemmermeer tot aan 2040. Het woningentekort is een landelijke probleem; en de woningbouwopgave is een verzoek van het rijk, waarover wij met het rijk bestuurlijke afspraken hebben gemaakt in het kader van Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH).

Het betreft overigens niet enkel woningbouw maar ook alle andere ontwikkelingen. Het is voor ons ondenkbaar dat wij voor 75% van ons grondgebied élke ontwikkeling zal stoppen. In dat gebied wordt woningbouw onmogelijk, omdat we geen ruimtelijke kwaliteit kunnen motiveren. Maar ook de ontsluiting wordt moeilijk zo niet onmogelijk, want een weg leidt altijd tot meer geluid en er ís al te veel geluid. En ook (ruimte voor) bedrijvigheid komt in de knel, en daarmee stokt de grootste economische motor van Nederland.

Aangedragen oplossing door ministeries: afweging door lagere overheid
In de toelichting (deel 4 blz. 15) op de aanvullingsregeling wordt een oplossing gesuggereerd. In het geval van wenselijke woningbouw zouden wij een lokale afweging mogen maken, wat zou kunnen leiden tot het toelaten van woningen in 'zeer slecht' gekwalificeerd gebied omdat andere belangen (zoals woningschaarste) dan zwaarder wegen. Ook wordt gesteld dat wij bij slechtere uitkomsten met de nieuwe rekenregels kunnen verwijzen naar de oude regels en kunnen stellen dat 'de feitelijke situatie niet gewijzigd is'.

Wij menen dat u daarmee de verantwoordelijkheid van het effect van de regeling bij de lagere overheid neerlegt. Daarbij bieden bovenstaande 'oplossingen' van het rijk absoluut onvoldoende rechtszekerheid.

De constatering dat er woningschaarste is, zal hoogstwaarschijnlijk niet voldoende reden zijn voor de Raad van State om de verplichting van een goede motivering van ruimtelijke kwaliteit terzijde te schuiven. Dát er nieuwe woningen noodzakelijk zijn, zal de Raad van State niet betwisten; maar of die in zwaar geluidsbelast gebied moeten komen wél.
In ieder geval zal voor elke woningbouwlocatie nog steeds moeten worden beargumenteerd dat de ruimtelijke kwaliteit voldoende is, wat met de berekende geluidsniveaus volgens de nieuwe rekenmethodiek onmogelijk is. Daarbij komt, dat nooit gesteld kan worden dat woningbouw echt alleen maar op díe betreffende locatie en nergens anders kan - terwijl we als regio elke mogelijke woningbouwlocatie nodig hebben om de Rijksopgave van 250.000 nieuwe woningen in de MRA te bouwen.

Daarnaast zullen voor de bereikbaarheid van deze woningen ook nieuwe wegen of verbreding van bestaande wegen noodzakelijk zijn. Ook daar zal de nieuwe rekenmethodiek complicerend werken en zullen deze wegen veel moeilijker of niet te realiseren zijn - en zonder nieuwe wegen is woningbouw niet mogelijk. Ook nieuwe werklocaties, cruciaal voor de economische kracht en het vestigingsklimaat van de regio en van Nederland, worden door deze nieuwe rekenmethodiek gestuit.

De door het Rijk aangedragen oplossing van 'afweging door lagere overheid' ís helemaal geen oplossing. Niet alleen legt het Rijk het probleem neer bij een lagere overheid, nog steeds gaat Haarlemmermeer 'op slot' voor woningen, wegen en werkgelegenheid. Dat is voor ons niet acceptabel. De – overigens niet onderzochte - financiële gevolgen van het doorvoeren van de Aanvullingsregeling zouden enorm zijn, net als de gevolgen voor de inwoners en bedrijven van Haarlemmermeer en de hele regio.

Effect voor bestaande woningen
Mocht deze nieuwe rekenmethodiek worden ingevoerd, dan is dit natuurlijk niet alleen van toepassing op nieuwe woningbouw, nieuwe wegen en nieuwe bedrijvigheid. Er is ook een effect voor de bestaande woningen. In het gebied dat nu de kwalificatie 'zeer slecht' krijgt, zijn immers (vele) duizenden woningen aanwezig, waar inwoners van Haarlemmermeer vaak al jaren wonen.

Deze inwoners wonen dus op basis van deze nieuwe inzichten niet langer in een goede woon- en leefomgeving. Een terechte vraag van deze inwoners is dan, 'en wat gaat de overheid hieraan doen?', zeker nu het diezelfde overheid is die heeft vastgesteld dat er sprake is van een 'zeer slecht' akoestisch leefklimaat.

En hoe zit het met de gezondheidsrisico's van onze inwoners? Is er bij een normering van 65 dB Lcum of zelfs (veel) meer, dan geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat? De gemeente beschikt niet over de mogelijkheden om hier adequaat maatregelen op te nemen. Het Rijk zal daarom antwoord moeten geven, welke maatregelen zij van plan is te treffen.

Het Rijk heeft al eerder woningen uitgekocht en projecten uitgevoerd op gevelmaatregelen vanwege het overschrijden van de geluidsnormen. Gelet op de nieuwe kwalificaties uit de aanvullingsregeling cumulatie geluid zullen bij meer woningen maatregelen moeten worden getroffen. Gaat het Rijk dit uitvoeren? Naar de inwoners toe zal het Rijk duidelijkheid moeten geven. E gemeente voelt hier nadrukkelijk geen rol voor zichzelf.

Samenhang ruimtelijk spoor en sectorale sporen luchtvaart en geluid
Vanzelfsprekend moet ook luchtvaartgeluid betrokken worden in de afweging van het gecumuleerde geluidniveau. Wij hebben immers groot belang bij het waarborgen van een gezond woon- en leefklimaat voor onze inwoners, werknemers en bezoekers. Daarbij moet – zeker in deze geluidsbelaste regio – altijd een afweging gemaakt worden tussen de gewenste geluidsbelasting (zoals bijvoorbeeld de WHO deze adviseert) en de mogelijkheden gelet op de beperkte beschikbare ruimte binnen deze regio en deze gemeente.

Echter, nu wordt éénzijdig sectoraal geluidsbeleid neergelegd bij de gemeente, zonder dat gekeken wordt naar de consequenties hiervan. En die consequenties zijn immens, zoals ook beschreven in deze brief.

In uw luchtvaartnota wordt gekeken naar afweging van de belangen van luchtvaart, economie, gezondheid, milieu, geluid, etc. Er wordt zelfs gesproken over groei. Maar hoe kun je spreken over groei van de luchtvaart, terwijl 75% van Haarlemmermeer nu 'op slot' wordt gezet door het geluid daarvan bij het huidige aantal vluchten? Zou de consequentie van het Aanvullingsregeling geluid omgevingswet dan niet eerder moeten zijn dat het rijk forse beperkingen oplegt t.a.v. het geluid van de bron, dus de luchtvaart, zodat het gecumuleerde geluidsniveau volgens deze rekenmethodiek acceptabel wordt?

Deze wederkerigheid tussen luchtvaart en geluid wordt nu op geen enkele manier geborgd. De gevolgen van het gecumuleerde geluidniveau worden eenzijdig bij de decentrale overheden neergelegd. Daardoor ziet Haarlemmermeer zich geconfronteerd met een situatie dat zij voor 75% van haar grondgebied 'op slot' gaat; terwijl ondertussen het grote landelijk woningtekort en de rijks-bouwopgave van 250.000 woningen in de regio speelt (waarvan 20.000 woningen in Haarlemmermeer). Om maar te zwijgen over de rol van Haarlemmermeer als een cruciaal onderdeel van de grootste economische motor van Nederland; en vooral van de vele inwoners van Haarlemmermeer die zich nu door de nieuwe rekenmethodiek geconfronteerd zien met een volgens de rijksoverheid ronduit slecht woon- en leefklimaat.

Consequenties van keuzes in de verschillende sporen dienen in hun onderlinge samenhang te worden doordacht, vóórdat in afzonderlijke trajecten separate wijzigingen worden aangebracht. Niet nu éénzijdig de rekenmethodiek van geluid wijzigen, zonder de consequenties voor de gemeente(n), de inwoners, maar ook voor Schiphol en de luchtvaart, in de volle breedte te onderkennen en hierop te acteren.

Voorstel
Wij stellen u dan ook voor de cumulatieregels voor luchtvaart beleidsneutraal in de Aanvullingsregeling geluid op te nemen. Een correctie van de hinderlijkheidsfactor, en de effecten daarvan, zal moeten worden afgewogen in samenhang met de besluitvorming over de geluidsnormen voor de luchtvaart in het sectorale spoor. Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Hoogachtend,

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,

drs. Carel Brugman

de burgemeester,

Marianne Schuurmans-Wijdeven