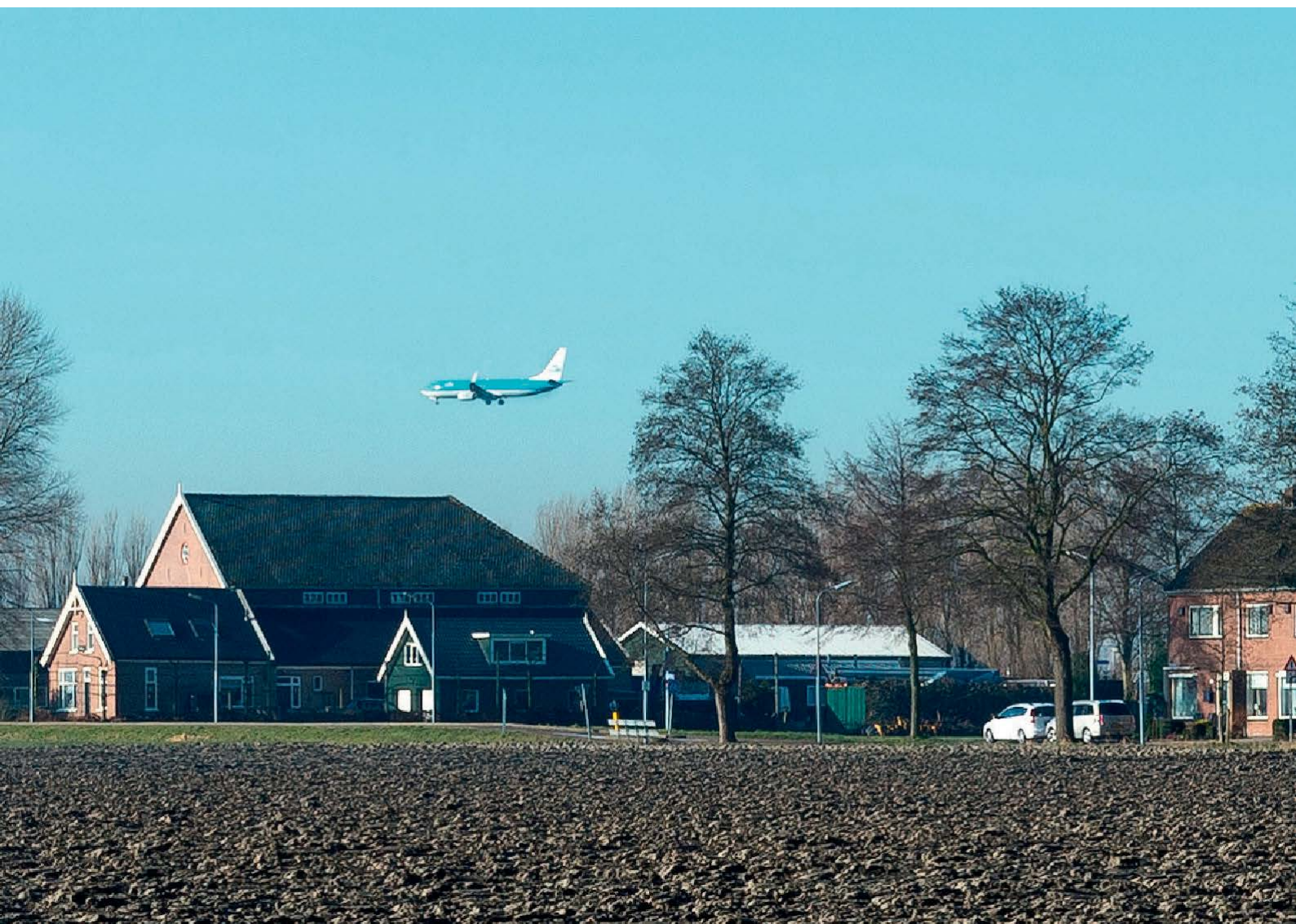




Nota van Antwoord wijziging LIB

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en geluidbelasting alsmede wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met een omissie



Nota van Antwoord wijziging LIB

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en geluidbelasting alsmede wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met een omissie

Inhoud

1	Inleiding	7
2	Overzicht belangrijkste aanpassingen n.a.v. de zienswijzen	11
3	Beantwoording zienswijzen over proces	13
4	Beantwoording zienswijzen naar inhoud	17
4.1	Begrippen	17
4.2	LIB 1 en LIB 2: sloopzones vanwege externe veiligheid en geluid	18
4.3	LIB 3: beperkingengebied vanwege externe veiligheid	19
4.4	LIB 4: beperkingengebied vanwege geluid	20
4.5	LIB 5: afwegingsgebied geluid en externe veiligheid	22
4.6	Verklaring van geen bezwaar	24
4.7	Overgangsrecht	26
4.8	Bijlagen	27
4.9	Wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	28
5	Onderwerpen vallend buiten voorliggend wijzigingsbesluit	29
	Bijlage	
	Overzicht ingediende zienswijzen en vindplaats reactie	33

1 Inleiding

Afbakening en positionering wijzigingsbesluit

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft besloten het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) te wijzigen. Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) onder de Wet luchtvaart. Het bestaat uit de volgende drie onderdelen:

1. Het luchthavengebied;
2. Het beperkingengebied in verband met vliegveiligheid:
 - Regels omtrent de beperking van de maximale hoogte van objecten in verband met de veiligheid van het luchtverkeer;
3. Het beperkingengebied in verband met externe veiligheid en geluid:
 - Regels omtrent de beperking van de bestemming en het gebruik van de grond in verband met het externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer;
 - Regels omtrent de beperking van de bestemming en het gebruik van de grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchtverkeer.

De regels in verband met externe veiligheid en geluidbelasting vanwege het luchtverkeer in het LIB dateren van 2004 en worden in het ontwerpbesluit geactualiseerd. Het ontwerpbesluit bevat regelwijzigingen in verband met externe veiligheid en geluidbelasting vanwege het luchtverkeer. Hiernaast bevat het ontwerpbesluit een technische wijziging in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening voorgesteld in verband met een omissie¹. Voorliggende Nota van Antwoord behandelt de zienswijzen voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het ontwerpbesluit. Een aantal zienswijzen heeft geen betrekking op het ontwerpbesluit. Hiervan is kennis genomen, maar deze vallen formeel buiten de scope van het ontwerpbesluit. Toch wordt in hoofdstuk drie ook een reactie gegeven op deze zienswijzen.

¹ Bij de wijziging van het Barro in verband met het permanent maken van de Crisis- en herstelwet in 2014 (Stb. 2014, 333) is met betrekking tot de omgevingsvergunning voor tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan abusievelijk de verwijzing naar het inmiddels vervallen artikel 2.12, tweede lid, van de Wab blijven staan. Deze had moeten worden vervangen door een verwijzing naar bijlage II, artikel 4, onderdeel 11, van het Besluit omgevingsrecht, waar deze omgevingsvergunning thans is geregeld.

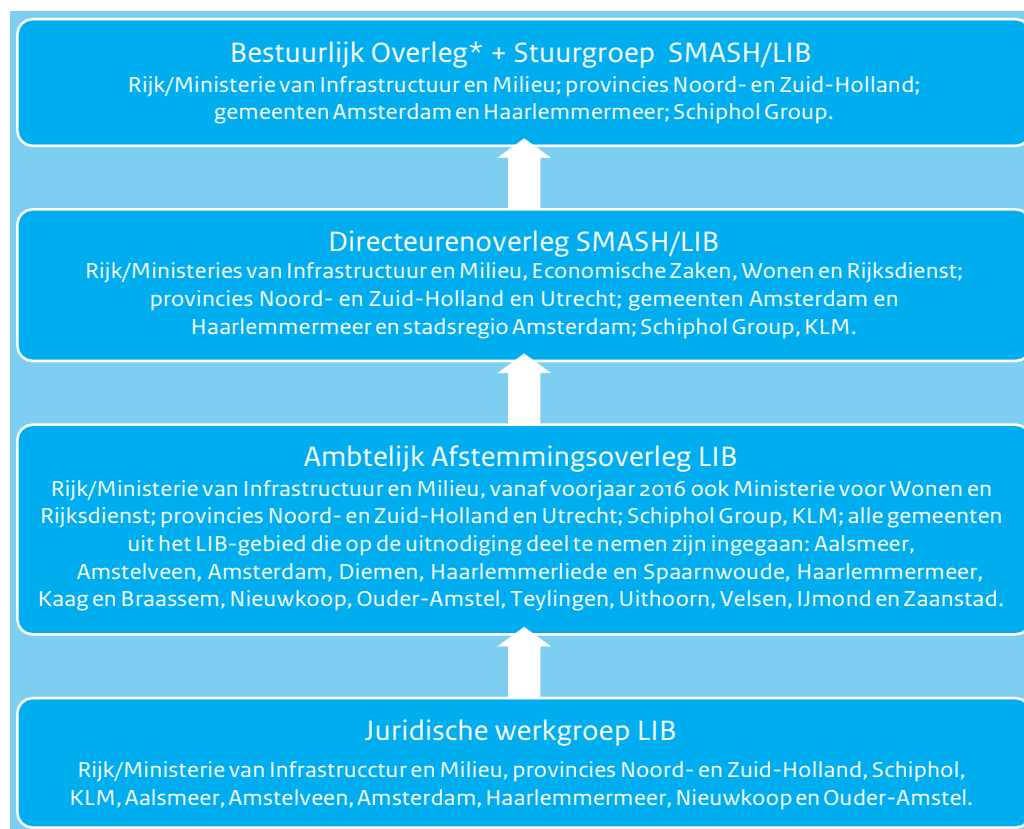
De ligging van de beperkingengebieden vanwege externe veiligheid en geluidhinder (LIB 1 t/m LIB 4) wordt met dit besluit niet gewijzigd. Dit volgt later, via een apart wijzigingsbesluit. De ligging van de beperkingengebieden wordt gebaseerd op de geluid- en risicocontouren die voortvloeien uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Het LVB wordt gewijzigd vanwege het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. Gelijktijdig wordt het LIB gewijzigd wat betreft de daaruit volgende ligging van de beperkingengebieden.

Het ontwerpbesluit bevat regels voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, wat betreft de bestemming en het gebruik van grond, om zo de geluidhinder en de externe veiligheidsrisico's door ruimtelijke ontwikkelingen te beperken. Plannen voor nieuwe gebouwen, objecten, bestemmingen en grondgebruik die niet voldoen aan de gestelde regels, hebben voor vergunningverlening door gemeenten een verklaring van geen bezwaar (vvgb) nodig van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Het ministerie toetst hiertoe het plan op mogelijke gevolgen ten aanzien van de aspecten geluidhinder en externe veiligheid.

Proces van totstandkoming

Het ontwerpbesluit is tot stand gekomen in samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten en de luchtvaartsector. Het LIB maakte onderdeel uit van het Rijksprogramma SMASH (Structuurvisie Metropoolregio Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer²) en daarom werd gebruik gemaakt van de overlegstructuur zoals deze voor SMASH is opgezet.

Figuur 1 : Overlegstructuur LIB



* Het Bestuurlijk Overleg is in wisselende samenstelling gevoerd. Zo is in de laatste overleggen ook steeds de Minister van Wonen en Rijksdienst aangeschoven. Een keer is ook de Bewonersdelegatie van de ORS vertegenwoordigd geweest.

² Het programma SMASH is medio 2016 afgerond met een Beleidsbrief 'Mainport en metropool' (Zie Kamerstukken II, 2015/16, 29 665, nr 224, bijlage 738798).

De afgelopen twee jaar is het LIB wat betreft proces en inhoud frequent besproken met de SMASH-partijen, zie *figuur 1*.

Op de werkvloer zijn alle wijzigingen beleidsmatig besproken in een ambtelijk afstemmingsoverleg. In een juridische werkgroep werden de teksten juridisch besproken. Voorstellen en discussiepunten werden vanuit het werkvloeroverleg voorgelegd aan het directeurenoverleg. In het directeurenoverleg werd het stuurgroepoverleg en het bestuurlijke overleg voorbesproken. Er zijn diverse bestuurlijke overleggen gevoerd over met name het 20Ke beleid en de LIB 4 regels. In samenhang met het ontwerpbesluit zijn bestuurlijke afspraken gemaakt die verder gaan dan de regels in het LIB. Mede naar aanleiding van een bestuurlijk overleg is er door IenM een ronde gemaakt langs de gemeenten uit de Schipholregio die via een brief van provincie Noord-Holland van juli 2015 regionale knelpunten hadden ingediend. Deze ronde leverde een inventarisatie op van zowel de door gemeenten ervaren knelpunten met de vigerende LIB- en 20Ke-regels, als de door gemeenten gewenste regelwijzigingen om de knelpunten op te lossen. Vervolgens is door IenM, na overleg hierover met de provincies, gemeenten, Schiphol, KLM, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), het ontwerpbesluit opgesteld. In een volgend bestuurlijk overleg is overeenstemming bereikt over de hoofdlijnen van het ontwerpbesluit, in samenhang met enkele andere bestuurlijke afspraken. De ministerraad heeft ingestemd met het ontwerpbesluit. Naast bovengenoemde overleggen zijn er diverse ad hoc bijeenkomsten geweest in wisselende samenstelling.

Voorlichting en terinzagelegging

Van 24 oktober tot en met 21 november 2016 heeft het ontwerpbesluit ter inzage gelegen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag, de provincie Noord-Holland in Haarlem en de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Nieuwkoop. Daarnaast was het ontwerpbesluit digitaal te zien via de site van het Platform Publieksparticipatie (www.platformparticipatie.nl). Door IenM zijn in overleg met gemeenten en provincies twee informatieavonden voor belanghebbenden georganiseerd in respectievelijk Hoofddorp en Nieuwveen. De informatieavonden stonden open voor iedereen en werden drukbezocht. De zienswijzen konden digitaal, schriftelijk of mondeling worden ingediend bij Platform Publieksparticipatie. In totaal zijn er 72 zienswijzen ontvangen. In tabel 1 is een overzicht opgenomen met een onderverdeling naar de categorie indieners.

Tabel 1: Overzicht indieners zienswijzen naar categorie

Overzicht indieners zienswijzen	
Individuele inspreker/bewoner	48
Belangengroep	7
(Vertegenwoordiger van) marktpartij	7
Luchtvaartsector	1
Provincie	2
Gemeente	7
Totaal	72

Van de in totaal 72 zienswijzen waren er 41 min of meer gelijkloidend. Deze waren alle afkomstig van inwoners van Aalsmeer. Daarnaast kwamen zienswijzen van diverse gemeenten, evenals de zienswijzen van provincies Noord- en Zuid-Holland, gedeeltelijk overeen.

In diverse zienswijzen, met name die van de provincies en gemeenten, wordt op hoofdlijnen steun voor het ontwerpbesluit uitgesproken. Er is tevredenheid dat met dit ontwerpbesluit duidelijkheid ontstaat over de regels en status ten aanzien van het afwegingsgebied, voorheen de 20Ke. Dezelfde partijen zijn blij dat veel van de door hen ervaren knelpunten met het LIB vóór wijziging, met dit besluit opgelost kunnen worden. Tegelijkertijd plaatsen dezelfde partijen in hun zienswijzen diverse kanttekeningen bij de uitwerking van de regels en toelichting hierop, of hebben nog wensen en vragen. Vanuit de luchtvaartsector (Schiphol Group) wordt vooral de relatie van dit wijzigingsbesluit met andere bestuurlijke afspraken benadrukt. Deze andere afspraken dienen er toe om te voorkomen dat de luchtvaartsector negatieve gevolgen ondervindt door de wijzigingen van het LIB, waarmee gemeenten beperkt meer beleidsruimte krijgen. De extra beleidsruimte voor gemeenten brengt ook extra verantwoordelijkheid voor gemeenten met zich mee. Vanuit marktpartijen (voornamelijk projectontwikkelaars en woningstichtingen) zijn de zienswijzen gericht op specifieke bouwbelangen. Veelal wordt in deze zienswijzen gewezen op (vermeende) bestaande rechten en/of afspraken. De zienswijzen van bewonersverenigingen en individuele bewoners lopen uiteen. Sommigen verzoeken om verruiming van de bouwmogelijkheden, anderen wijzen juist op de hinder en het risico van de luchtvaart en pleiten voor strengere beperkingen en compensatie. Het brede scala van vaak tegenstrijdige belangen benadrukt het belang van een goede balans in de regelgeving. Het kabinet vindt het van nationaal belang om enerzijds de ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchtvaart in de Mainport Schiphol en anderzijds de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de Metropoolregio Amsterdam in balans te houden. In het ontwerpbesluit is daarom gezocht naar evenwichtige regelgeving waarmee hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen en waarmee de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio niet op slot worden gezet. Dichtbij de start- en landingsbanen gelden strenge beperkingen en verder weg van de banen worden de regels voor het ontwikkelen van nieuwe plannen minder beperkend.

Leeswijzer

De Nota van Antwoord is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste aanpassingen in het ontwerpbesluit naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Vervolgens worden de zienswijzen, voor zover deze op procesmatige aspecten van het ontwerpbesluit betrekking hebben, qua thematiek gegroepeerd en per thema behandeld in hoofdstuk 3. Daar waar de zienswijzen inhoudelijke aspecten van het ontwerpbesluit betreffen worden deze per thema behandeld in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 staat de kabinetsreactie op de vragen, wensen en opmerkingen in zienswijzen die formeel buiten de reikwijdte van het ontwerpbesluit vallen. Voor alle drie de hoofdstukken geldt dat per thema allereerst een korte samenvatting wordt gegeven van de zienswijzen. Daarna wordt aangegeven wat de reactie van het kabinet hierop is en of, en zo ja op welke wijze, de ingebrachte punten in de AMvB [de AMvB-tekst, de Nota van Toelichting en de kaartbijlagen] zijn verwerkt. In de bijlage bij deze Nota van Antwoord staat een overzicht van de vindplaats(en) van de reactie op elke zienswijze.

Vervolg

Op basis van de zienswijzen is het ontwerpbesluit aangepast. Het aangepaste ontwerpbesluit is voor advies aangeboden aan de Raad van State. Na verwerking van het advies van de Raad van State heeft de Staatssecretaris beoordeeld dat de bestuurlijke afspraken ten aanzien van informatie, klachtenafhandeling en vrijwaring van de luchtvaartsector ver genoeg zijn uitgewerkt om het besluit in werking te kunnen laten treden. Vervolgens heeft zij het besluit ter ondertekening aan de Koning aangeboden, waarna het besluit in het Staatsblad is geplaatst en het besluit per 1 januari 2018 in werking zal treden. Het is wettelijk niet mogelijk om tegen het aangepaste wijzigingsbesluit in beroep te gaan. Het definitieve besluit wordt gepubliceerd op de website www.overheid.nl en na inwerkingtreding van het besluit ook op www.ruimtelijkeplannen.nl. Naast publicatie van het besluit is deze na inwerkingtreding ook op een webapplicatie van IenM te raadplegen: www.lib-schiphol.nl. Via deze webapplicatie kan per locatie worden opgezocht of en zo ja, welke LIB regels er gelden.

2 Overzicht belangrijkste aanpassingen n.a.v. de zienswijzen

Wijzigingen in de artikelteksten (betreffende paragraaf in de Nota van Antwoord)

1. Verduidelijkingen in de regels voor het LIB 3 gebied (4.3)

In artikel 2.2.1b is de tekst op twee plekken verduidelijkt. In lid 2 is expliciet aangegeven dat de afwijking 'NIEUWE beperkt kwetsbare objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie' betreft. In lid 3 is expliciet aangegeven dat de afwijking 'herstructurering van EEN GEBIED met objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie' betreft.

2. Verduidelijking in de afwijkingsregels (4.7)

In artikel 2.2.1e is in de leden 1, 2 en 5 op diverse plekken aangegeven dat de betreffende regel zowel betrekking heeft op een gebouw alsmede op een OBJECT.

3. Aanvulling uitzonderingen die gelden voor het afwegingsgebied (4.7)

In artikel 2.2.1e lid 3 is de foutieve tekst '... met uitzondering van de Noorder Legmeerpolder' geschrapt. Bovendien is dit lid uitgebreid met een afwijking voor de in het streekplan Noord-Holland Zuid van 17 februari 2003 opgenomen verstedelijkingslocatie Hoofddorp Zuidrand.

4. Verplaatsing van regel over doorwerking van het LIB in bestemmingsplannen (4.9.)

De tekst onder ARTIKEL III 'Een bestemmingsplan wordt in overeenstemming gebracht met de artikelen I en II van dit besluit bij eerstvolgende wijziging van dat plan.' is verplaatst naar lid 1 van artikel 3.1. Door het verplaatsen van deze tekst in het wijzigingsbesluit blijft deze bepaling zichtbaar in de geconsolideerde versie van het LIB dat gepubliceerd wordt op de overzichtsite van de rijksoverheid (wetten.nl).

Bovendien zijn een beperkt aantal tekstcorrecties doorgevoerd.

Wijzigingen in de Nota van Toelichting

5. **Toelichting begrip 'bestaand stedelijk gebied' (BSG) (4.1)**

In paragraaf 3.2. is aan de toelichting op het begrip 'bestaand stedelijk gebied' (BSG) toegevoegd dat met BSG de fysiek bestaande situatie wordt geduid en niet de (nog niet gerealiseerde) bestemming.
6. **Toelichting short-stay- en logiesfuncties (4.4)**

In paragraaf 4.4 is uitgelegd waarom short-stay-functies en logiesfuncties niet onder de beperkingenregel van het LIB 4 vallen. Daartoe wordt toegelicht dat gezondheidseffecten van deze functies op gebruikers minimaal zullen zijn aangezien er alleen sprake kan zijn van tijdelijk verblijf. Bovendien wordt toegelicht waarom een recreatiewoning geen short-stay-functie is en daarmee als een geluidgevoelige functie wordt beoordeeld.
7. **Aanscherpingverwijzingen naar de bestuurlijke afspraken in samenhang met het wijzigingsbesluit (3)**

De teksten in de paragrafen 4.4, 4.5 en 5.4 waarin verwezen wordt naar bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt in samenhang met de wijziging van het LIB, zijn aangepast waarmee de teksten beter aansluiten op de betreffende bestuurlijke afspraken.
8. **Aanscherping toelichting op de bouwbeperkende regel met betrekking tot het afwegingsgebied (4.5)**

De toelichting op de betekenis van de regel in het tweede lid van artikel 2.2.1d in paragraaf 4.5 is gewijzigd zodat hierin duidelijker de bestuurlijke afspraken worden toegelicht over de bouw mogelijkheden in het gebied buiten BSG en binnen het afwegingsgebied (voorheen 20Ke-gebied). Ook wordt de relatie met de provinciale ruimtelijke verordening toegelicht.
9. **Aanvulling toelichting ten aanzien van de motivatieplicht in verband met het groepsrisico (4.5)**

In paragraaf 4.5 is tekst toegevoegd waarin beter de achtergrond van het tweede lid van artikel 2.2.1d wordt toegelicht. Met name waarom er bij de motivatieplicht ten aanzien van het groepsrisico niet voor gekozen is om een extra LIB-gebied gebaseerd op plaatsgebonden risico op te nemen.
10. **Aanvulling geldende regels bij overlap beperkingengebieden (4.8)**

In paragraaf 4.6 is extra uitleg toegevoegd over de geldende regels op locaties waar twee of meer beperkingengebieden overlappen. Toegevoegd is de toelichting dat in twee gevallen regels uit bovenliggende beperkingengebieden aanvullend zijn.
11. **Aanvulling toelichting op herbouwmogelijkheden (4.7)**

Eveneens in paragraaf 5.2 is toegelicht dat de regel in artikel 2.2.1e, tweede lid over de mogelijkheden voor herbouw in het LIB is opgenomen vanwege bestaande rechten op de betreffende kavel.
12. **Aanvulling toelichting op beoordeling van een vvgb-aanvraag (4.6)**

Ten aanzien van de beoordeling van een vvgb-aanvraag is toegelicht dat in de beoordeling de eventuele toename van de geluidhinder en het risico zal worden afgewogen tegen eventuele verbetering van de lokale leefbaarheid, het maatschappelijk belang en een eventueel zwaarwegend individueel belang.
13. **Verbetering toelichting op gevoerd overleg tijdens totstandkoming van het besluit (3)**

In paragraaf 7.1 is de toelichting over het gevoerde overleg bij de totstandkoming van het ontwerpbesluit verbeterd. Onder meer is toegelicht dat de ORS ad hoc is geïnformeerd.
14. **Aanvulling en actualisatie toelichting op proces en resultaten van zienswijze- en voorhangprocedure**

Paragraaf 7.2, waarin de zienswijzen en de voorhang staan toegelicht, is geactualiseerd en aangevuld naar aanleiding van de voortgang van het formele proces van totstandkoming. Deze paragraaf is in lijn gebracht met voorliggende Nota van Antwoord.
15. **Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen in de artikelsgewijze toelichting (4.5, 4.7, 4.9, 5)**
 - De toelichting op het *afwegingsgebied* is gecorrigeerd. In het afwegingsgebied en buiten het BSG zijn geen nieuwe 'woningbouwlocaties' toegestaan in plaats van geen nieuwe 'woningen';
 - De onder bovenstaand punt 3 genoemde wijziging is ook in de artikelsgewijze toelichting doorgevoerd;
 - Onder D wordt toegelicht dat gemeenten de gewijzigde regels van het LIB in de bestemmingsplannen moeten opnemen bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan;
 - Ten aanzien van het derde lid van artikel 3.1 is een foutieve verwijzing gecorrigeerd. De evaluatie betreft artikel 2.2.2a en heeft betrekking op het beschermingsregime voor een juiste werking van de radarsystemen. Dit heeft geen relatie met de beperkingen vanwege externe veiligheid en geluid;
 - De onder bovenstaand punt 4 genoemde wijziging is ook in de artikelsgewijze toelichting doorgevoerd.

Bovendien zijn een beperkt aantal tekstcorrecties doorgevoerd.

3 Beantwoording zienswijzen over proces

Samenvatting zienswijzen

Waardering voor het werkproces

In diverse zienswijzen wordt waardering uitgesproken over het werkproces dat IenM heeft gevolgd om te komen tot het wijzigingsbesluit. Met name de samenwerking wordt door de provincies en gemeenten gewaardeerd. Tevens wordt waardering geuit voor het feit dat nu over diverse langlopende discussiepunten duidelijkheid is ontstaan.

Kanttekeningen bij het gevolgde werkproces

In een enkele zienswijze wordt een kanttekening geplaatst bij het gevolgde werkproces. Een bewoner geeft aan dat er meer informatieavonden georganiseerd hadden moeten worden als onderdeel van de zienswijzenperiode. De bewonersdelegatie van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) geeft aan niet 'periodiek betrokken' te zijn geweest door IenM, zoals wel in de Nota van Toelichting staat aangegeven.

MER-plicht

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat het wijzigingsbesluit MER-plichtig is.

Samenhang met overige bestuurlijke afspraken

In diverse zienswijzen wordt ingegaan op de samenhang tussen de bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt over het informeren van nieuwe bewoners, het afhandelen van klachten van nieuwe bewoners en het vrijwaren van de luchtvaartmaatschappijen van mogelijke extra kosten als gevolg van nieuwe woningen, en de voorgenomen wijziging van het LIB. In diverse zienswijzen wordt deze samenhang en de koppeling in de tijd benadrukt. Er zijn ook zienswijzen waarin wordt verzocht om een ontkoppeling in de tijd van het besluit over inwerkingtreding van de wijziging van het LIB en de overige bestuurlijke afspraken, vanwege het belang van een snelle werking van het wijzigingsbesluit LIB. In een paar zienswijzen wordt aangegeven dat de formulering van de verwijzing naar deze afspraken in de toelichting op het LIB niet geheel juist en onvolledig is. Er wordt op gewezen dat is afgesproken dat bij de uitwerking gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren voor informatievoorziening en klachtenafhandeling. In sommige zienswijzen wordt aangegeven dat er weinig vertrouwen is in de objectiviteit van gemeenten ten aanzien van informatievoorziening en klachtenafhandeling, gezien het belang dat gemeenten hebben bij (woning)bouw.

De Schiphol Group pleit er voor om de afspraken over vrijwaring van de luchtvaartsector en de klachtenafhandeling ook van toepassing te laten zijn in het zogenoemde 'overgangsgebied' tussen de 20Ke contour en de daarom heen liggende 48Lden contour. De Schiphol Group verzoekt om de uitwerking van de afspraken vast te leggen in wet- en regelgeving en meer specifiek in het LIB. Vanuit de bewonersdelegatie van de ORS wordt er op gewezen dat de nieuwbouwmogelijkheden binnen het LIB zullen leiden tot 'spookgehinderden', die niet meegewogen worden bij de gelijkwaardigheidscriteria. Zij zijn van mening dat nieuwe bewoners ook moeten worden meegeteld in de hinderrealisatie waarop de luchtvaart wordt afgerekend.

In de zienswijze van de Schiphol Group wordt gesteld dat de sector juist niet zou moeten worden afgerekend op nieuwe ernstig gehinderden als gevolg van nieuwbouw in de regio rondom de luchthaven omdat zij daar niet verantwoordelijk voor zijn. De bewonersdelegatie van de ORS stelt dat als gevolg van het gehanteerde woningbestand van 2005 een tweedeling ontstaat tussen categorieën mensen: zij die wel (woningen 2005) en zij die niet (woningen na 2005) meetellen voor het bepalen van de hinder.

Kabinetsreactie

Waardering voor het gevolgde werkproces

Vanuit het ministerie van IenM is veel waarde gehecht aan een open en communicatief werkproces. Het is bemoedigend dat de inspanningen door veel partijen worden herkend en gewaardeerd. Door het overleg en de samenwerking is het ontwerpbesluit beter geworden en het draagvlak vergroot.

Kanttekeningen bij het gevolgde werkproces

Een juridische tekst als het LIB is zeker voor mensen die niet beroepsmatig betrokken zijn ingewikkeld. Om iedereen in staat te stellen om goed geïnformeerd een zienswijze in te dienen, of om te ontdekken of er een zienswijze nodig is, heeft IenM op diverse locaties en op diverse manieren informatie verstrekt. Zo was er op de site van publieksparticipatie www.platformpublieksparticipatie.nl/luchthavenindelingbesluitschiphol informatie te vinden over het ontwerpbesluit en het zienswijzenproces. Toen uit een reactie tijdens de zienswijzenperiode bleek dat er behoefte bestond om ver in te kunnen zoomen op de kaarten, is een kaart met hogere resolutie aan de site toegevoegd. Het ontwerpwijzigingsbesluit LIB lag ook op zes locaties fysiek ter inzage. Zowel via de genoemde site als op de ter inzage locaties konden mensen vragen stellen die vervolgens door IenM werden beantwoord. Daarnaast heeft IenM alle gemeenten in het werkinggebied van het LIB aangeboden om tijdens de zienswijzenperiode in hun gemeente een informatieavond voor belanghebbenden te organiseren. Dit resulteerde in twee drukbezochte informatieavonden. Eén informatieavond vond plaats in Hoofddorp. De andere informatieavond vond plaats in Nieuwveen. Op deze avonden zijn de bezoekers die dit wensten persoonlijk geïnformeerd over het LIB en over de vragen met betrekking tot hun eigen casus. Over de inloopavonden en de persoonlijke aanpak ervan heeft IenM veel positieve reacties gekregen van bezoekers en gemeenten.

Na inwerkingtreding van het besluit zal het dan actuele LIB, inclusief de wijzigingen te vinden zijn via www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarnaast zal het dan vigerende LIB inzichtelijk zijn via de interactieve webapplicatie www.lib-schiphol.nl. De webapplicaties zijn voor iedereen toegankelijk.

De formele afstemming met andere partijen heeft plaatsgevonden via het SMASH-overlegtraject (zie figuur 1 in de Inleiding), zoals dit ook bij wijzigingsbesluit LIB Vliegveiligheid is gevolgd. De ORS is alleen ad hoc geïnformeerd. De tekst in de Nota van Toelichting hierover in paragraaf 7.1 is daarop aangepast.

MER-plicht

Dit ontwerpwijzigingsbesluit is niet MER-plichtig. Dit volgt uit onderdeel C, onder 6.1, van de bijlage bij het Besluit Milieueffectrapportage (Besluit MER), dat aangeeft dat voor een LIB-wijziging alleen een MER-plicht bestaat indien sprake is van de aanleg, inrichting of het gebruik van een luchthaven en deze de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter. Ook is er geen mer-beoordelingsplicht op grond van onderdeel D, onder 6.1, van de bijlage bij het Besluit MER omdat er geen sprake is van de aanleg, inrichting of het gebruik van een luchthaven en deze de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of van een wijziging van de inrichting of het gebruik van de luchthaven, de luchtverkeerswegen of vliegroutes. In het kader van de zorgvuldige onderbouwing van het wijzigingsbesluit dient – zoals bij elk besluit- wel te worden aangegeven welke effecten het wijzigingsbesluit

kan hebben op het milieu. In par. 6.4 van de Nota van Toelichting is reeds aangegeven dat het besluit geen gevolgen voor het milieu heeft. Er worden geen besluiten genomen over milieubelastende activiteiten. In het LIB worden ruimtelijke beperkingen gesteld om het potentiële aantal geluidgehinderden en het potentiële aantal slachtoffers op de grond bij een vliegtuigongeluk beperkt te houden.

Momenteel is een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol in voorbereiding. Schiphol heeft er in overleg met het Rijk en de sectorpartijen voor gekozen een MER op te stellen en daarvoor de MER-procedure te volgen. Amsterdam Airport Schiphol rapporteert de milieueffecten van de wijziging van het LVB in een MER, zodat de complexe wijzigingen in de regelgeving zorgvuldig tot stand kunnen komen, de milieugevolgen goed in kaart worden gebracht en inspraak van belanghebbenden hierop mogelijk wordt gemaakt. In dit MER worden onder meer de geluidbelasting en het risico doorgerekend. De resulterende geluid- en risicocontouren vormen de basis voor actualisatie van de ligging van de beperkingengebieden van het LIB. Het LIB zal daarom in samenhang met de wijziging van het LVB opnieuw worden gewijzigd wat betreft de ligging van de beperkingengebieden. Op deze wijze zullen dan het wijzigingsbesluit LVB, de MER en het wijzigingsbesluit LIB vanwege de actualisatie van de beperkingengebieden als één samenhangend pakket de besluitvorming doorlopen.

Er zijn normen voor de toegestane hinder voor de omgeving door luchtvaartgeluid. Deze zogeheten gelijkwaardigheidscriteria worden uitgedrukt in het aantal woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden binnen bepaalde geluidcontouren rondom Schiphol. De zienswijze van de bewonersdelegatie van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) spreekt van uitholling van de gelijkwaardigheid en spreekt van zogenaamde “spookgehinderden” als gevolg van het gehanteerde woningbestand uit 2005. In het MER Schiphol dat door Amsterdam Airport Schiphol wordt opgesteld in het kader van het wettelijk verankeren van de nieuwe vliegafspraken in het LVB, wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden worden verwacht bij het toepassen van het woningbestand van 2005 en bij het toepassen van een woningbestand van 2015. Door het ook toepassen van een woningbestand 2015 worden alle bewoners, dus ook de mensen die na 2005 in de omgeving van Schiphol zijn gaan wonen, meegeteld voor het bepalen van de hinder.

Samenhang met overige bestuurlijke afspraken

In samenhang met de bestuurlijke afspraken over wijziging van het LIB in voorliggend besluit zijn in het voorjaar van 2016 ook andere bestuurlijke afspraken gemaakt (zie *Kamerstukken II 2015/16*, 29 665, nr. 222). Afsgesproken is dat regionale en sectorpartijen gezamenlijk een voorstel uitwerken over het objectief informeren van bewoners over mogelijke hinder vanwege vliegverkeer en het afhandelen van klachten. Afsgesproken is dat bij de uitwerking gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren voor informatievoorziening en klachtenafhandeling. Hierbij zal er geen sprake van zijn dat nieuwe bewoners de mogelijkheid wordt ontnomen om te klagen. De wettelijke mogelijkheden zijn gelijk voor alle bewoners. Ook is afsgesproken dat dezelfde partijen een voorstel uitwerken om luchtvaartmaatschappijen te vrijwaren van extra kosten als gevolg van de extra ruimte voor planvorming die met voorliggende wijziging van het LIB aan gemeenten wordt geboden.

In de paragrafen 4.4, 4.5 en 5.4 van de Nota van Toelichting bij het ontwerpbesluit wordt verwezen naar deze bestuurlijke afspraken. In diverse zienswijzen werd verzocht om aanpassing en verheldering van deze teksten. De Nota van Toelichting bij het wijzigingsbesluit is aangescherpt naar aanleiding van de zienswijzen. Toegelicht wordt dat door de regio uitwerking wordt gegeven aan de bestuurlijke afspraken en dat gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren voor informatievoorziening en klachtenafhandeling.

De Staatssecretaris heeft aan de Kamer aangegeven dat ze zal besluiten over inwerkingtreding van voorliggend wijzigingsbesluit op het moment dat ze van oordeel is dat er voldoende uitwerking is gegeven aan de andere bestuurlijke afspraken en als de partijen zich hieraan committeren. Op 16 oktober 2017 heeft de Staatssecretaris de Kamer per brief (met kenmerk IENM/BSK-2017/250231) laten weten dat volgens haar de partijen het op dat moment maximaal mogelijke hebben gedaan betreffende de uitwerking van de bestuurlijke afspraken, en dat zij daarom het wijzigingsbesluit aanbiedt aan de Koning met als doel deze per 1 januari 2018 in werking te laten treden.

Verbreiding van de afspraken naar het overgangsgedied (het gebied buiten LIB 5) valt buiten de gemaakte afspraken en de reikwijdte van dit wijzigingsbesluit. Het LIB zelf leent zich niet als instrument voor juridische vastlegging van dit soort afspraken omdat de Wet luchtvaart daarvoor geen grondslag biedt.

4 Beantwoording zienswijzen naar inhoud

4.1 Begrippen

Samenvatting zienswijzen

Het begrip 'woning'

In een zienswijze wordt gesteld dat bij art 1.1.1b ten onrechte ook niet-woonfuncties onder het begrip 'woning' vallen. Hierdoor zouden meer functies worden verboden dan vanuit de achterliggende doelstelling gerechtvaardigd is.

In een andere zienswijze wordt verzocht om het onderscheid tussen 'woningen' en 'bejaardentehuizen / verpleeghuizen' op te heffen, omdat dit niet langer relevant is gezien de maatschappelijke ontwikkelingen waarbij ouderen langer thuis blijven wonen. Het feit dat dit onderscheid niet langer relevant is zou ook door gemeenten in hun afwegingen moeten worden meegenomen.

Het begrip 'bestaand stedelijk gebied'

Tenslotte wordt in een zienswijze gevraagd naar het verschil tussen de begrippen 'bestaand bebouwd gebied' en 'bestaand stedelijk gebied'. Gesteld wordt dat ook nog niet gerealiseerde woningbouwlocaties onder het begrip bestaand stedelijk gebied horen te vallen en daarmee gerealiseerd kunnen worden binnen de kaders van het LIB. Hierbij wordt specifiek de woningbouwlocatie Legmeer West genoemd.

Kabinetsreactie

Het begrip 'woning'

In artikel 1.1.1, eerste lid, onder b, wordt de definitie gegeven van het begrip geluidgevoelig gebouw. Hieronder wordt verstaan: woning of ander geluidgevoelig gebouw als bedoeld in artikel 1.2, eerste lid, van het Besluit geluidhinder. In paragraaf 3.3 van de Nota van Toelichting wordt het begrip woning toegelicht. Met 'woning' worden alle bouwwerken met een woonfunctie geduid. Hieronder vallen onder meer ook een bedrijfswoning en een recreatiewoning. Short-stay-functies vallen niet onder het begrip woning. Zie ook paragraaf 2.4 in deze Nota van Antwoord. Het kabinet is van mening dat in de Nota van Toelichting voldoende helder staat toegelicht wat onder 'woning' moet worden begrepen. De achterliggende doelstellingen van het LIB betreffen geluidhinder en externe veiligheid. De uitwerking van het begrip 'woning' sluit hierop aan.

In de beperkingengebieden vanwege geluid gelden beperkingen voor geluidgevoelige gebouwen. In de beperkingengebieden vanwege risico gelden beperkingen voor (beperkt) kwetsbare gebouwen. In het LIB wordt geen onderscheid gemaakt tussen 'woningen' en 'bejaardentehuizen /verpleeghuizen'. Beide vallen binnen de in het LIB gehanteerde categorie 'geluidgevoelige bestemmingen' en binnen de categorie 'kwetsbare objecten'. Voor beide gelden daarmee dezelfde LIB beperkingen.

Het begrip 'bestaand stedelijk gebied'

Het begrip 'bestaand stedelijk gebied' (BSG) zoals dit in het ontwerpbesluit wordt gebruikt, is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h). Het begrip 'bestaand bebouwd gebied' (BBG) werd gebruikt in de Nota Ruimte waarin ook het beleid voor het 20Ke-gebied stond beschreven. Dit betrof een voor een bepaald jaar op kaart weergegeven statische begrenzing. Met het overnemen van het begrip BSG conform het Bro, wordt voorgesorteerd op de Omgevingswet waarin (onder meer) regels en begrippen zo veel als mogelijk worden gestroomlijnd. Deze definitie uit het Bro is niet vertaald naar een kaartbeeld. De betreffende besturen kunnen, indien gewenst, zelf het BSG vertalen naar een kaartbeeld. In het Bro wordt het BSG als volgt gedefinieerd: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare en sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. In de definitie worden plannen voor bebouwing niet meegenomen. Met het begrip BSG wordt de fysiek bestaande situatie geduid en niet de (nog niet gerealiseerde) bestemming. Legmeer West dat volgens de zienswijzen een nog niet gerealiseerd woningbouwplan betreft, valt niet binnen het begrip zoals gedefinieerd in het Bro. In paragraaf 3.2 van de Nota van Toelichting is extra toelichting over het begrip 'BSG' toegevoegd zodat duidelijk is dat BSG de fysiek bestaande situatie betreft.

4.2 LIB 1 en LIB 2: sloopzones vanwege externe veiligheid en geluid

Samenvatting zienswijzen

In een zienswijze wordt verzocht om een oplossing voor bewoners die buiten de sloopzones wonen, maar die wel onaanvaardbaar veel overlast van de luchtvaart ervaren. Voorgesteld wordt daarom de sloopzones op die plekken uit te breiden en deze bewoners uit te kopen.

Kabinetsreactie

Er is reeds eerder voor gekozen om de gebieden dicht bij de baankoppen waar het veiligheidsrisico (LIB 1) en de geluidbelasting (LIB 2) het hoogst is aan te wijzen als sloopzone. Alleen in deze zones worden bestaande woningen opgekocht en wegbestemd. Ook buiten de sloopzones kan in individuele gevallen sprake zijn van schrijnende situaties. Inwoners die in een omgeving wonen die onevenredig zwaar wordt belast en (ruimtelijke) beperkingen krijgt opgelegd door de aanwezigheid van Schiphol konden en kunnen zich richten tot de Stichting Leefomgeving Schiphol, zie www.leefomgevingschiphol.nl. Deze Stichting is eveneens belast met het toetsen, nader afwegen, beoordelen en prioriteren van aanvragen voor het verlenen van steun voor gebiedsgerichte projecten en voor het geven van steun aan individuele gedupeerden en het herstellen van Vortex-schade³. Voor woningen en bedrijven met een woonfunctie vlakbij de luchthaven waar sprake is van een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie en die op geen andere manier worden gecompenseerd, zal de Stichting zich inspannen om samen met de eigenaren op hun problematiek toegesneden oplossingen te realiseren. De Stichting beoordeelt de aanvraag en besluit hierover. De regels en beoordelingscriteria voor het indienen van een aanvraag zijn vastgelegd in een bestemmingsreglement waarvoor ook een toelichting is geschreven. Deze zijn te vinden via www.leefomgevingschiphol.nl/wp-content/uploads/2016/10/Bestemmingsreglement-2016.pdf en www.leefomgevingschiphol.nl/wp-content/uploads/2016/10/Toelichting-bestemmingsreglement-2016-indiv-ged.pdf.

³ Vortex-schade is schade die ontstaat door wervelwind (turbulentie) veroorzaakt door stijgende en dalende vliegtuigen van en naar een luchthaven. Het gaat vooral om schade aan daken (dakpannen) of glasschade.

4.3 LIB 3: beperkingengebied vanwege externe veiligheid

Samenvatting zienswijzen

Verzoek om versoepeling beleid

In diverse zienswijzen wordt verzocht om versoepeling van de regels in het LIB 3 gebied. Het betreft een variëteit aan wensen. Zo wordt gevraagd om soepeler regels te hanteren aan de randen van LIB 3 nabij LIB 4 en om huisvesting van arbeidsmigranten mogelijk te maken. Een ander verzoek betreft het vervangen van het gehanteerde criterium ‘werknemers’ door het ruimere criterium ‘personen’. Verder wordt gevraagd om als uitzondering niet alleen nieuwvestiging van extensief gebruikte kantoren en bedrijven toe te staan maar ook herstructurering van bedrijfsfuncties met extensief gebruik, en, nog breder, ander extensief gebruik in het algemeen. Hierbij wordt verzocht om in de Nota van Toelichting op te nemen dat bij de beoordeling van een nieuwe ontwikkeling met het oog op externe veiligheid de intensiteit van het bestaande gebruik het toetsingspunt vormt.

Vragen om verduidelijking beleid

In enkele zienswijzen wordt gevraagd hoe bepaalde regels zijn bedoeld of hoe deze precies toegepast dienen te worden. Zo wordt gevraagd of de bepalingen van LIB 4 ook in LIB 3 gelden, of ook vervangende nieuwbouw mogelijk is, en of bouw van recreatiewoningen is toegestaan.

Kabinetsreactie

Verzoek om versoepeling beleid

In een beperkingengebied gelden overal dezelfde regels. Het maakt dus niet uit of een locatie zich aan de rand of in het hart van dit beperkingengebied bevindt. Indien een uitzondering op de regels gewenst is kan een aanvraag voor een vvgb worden ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit loopt via de gemeente. Alleen een gemeente kan een vvgb-aanvraag indienen.

In het LIB 3 gebied zijn, vanwege het risico in verband met externe veiligheid, kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten – met uitzondering van bestaande objecten – niet toegestaan. Hieronder vallen ook woningen voor tijdelijke arbeidsmigranten. Er is geen aanleiding om voor deze ene groep een uitzondering op de algemene regel vanwege de veiligheid te maken.

In de regels vanwege externe veiligheid voor het LIB 3 gebied wordt, nu en na inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit, één uitzondering gemaakt. De uitzondering betreft de nieuwvestiging van kantoren en bedrijven met een maximale gebruiksintensiteit van 22 werknemers per hectare. Reden hiervoor is het economische belang. Omdat deze uitzondering uitsluitend betrekking heeft op kantoren en bedrijven wordt de term ‘werknemers’ gehanteerd. Uitzondering op de beperkingen binnen het LIB 3 gebied, ook waar het de mogelijkheid voor herstructurering betreft, betreft alleen extensief kantoor- en bedrijfsgebruik.

Vragen om verduidelijking beleid

De regels van beperkingengebied LIB 4 gelden voor het hele gebied vanaf de grens van het luchthavengebied tot aan de buitengrens van het LIB 4 gebied. Daar waar het LIB 3 gebied buiten de grens van het LIB 4 gebied komt gelden de LIB 4 regels niet. Omdat de categorie ‘geluidgevoelige gebouwen’ waarop alle regels in het LIB 4 betrekking hebben, ook onderdeel uitmaakt van het begrip ‘kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten’ waarop alle regels in beperkingengebied LIB 3 van toepassing zijn, voegen de LIB 4 beperkingen feitelijk niets toe aan de beperkingen die gelden binnen LIB 3. In paragraaf 4.6 van de Nota van Toelichting is extra tekst toegevoegd om de werking van de regels bij overlappende beperkingengebieden te verduidelijken.

In het LIB 3 gebied is nieuwbouw van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Hieronder vallen ook recreatiewoningen. Wanneer vervangende nieuwbouw valt onder artikel 2.2.1e, tweede lid, dan is dit wel toegestaan. Zo mogen reguliere woningen worden vervangen door reguliere woningen en recreatiewoningen door recreatiewoningen.

Ter verduidelijking is in het tweede lid van artikel 2.2.1b expliciet aangegeven dat de afwijking NIEUWE beperkt kwetsbare objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie betreft. In het derde lid is ter verduidelijking expliciet toegevoegd dat deze afwijking herstructurering van EEN GEBIED betreft.

4.4 LIB 4: beperkingengebied vanwege geluid

Samenvatting zienswijzen

Verduidelijking onderscheid wonen en short-stay functies

In verschillende zienswijzen wordt gevraagd om een verduidelijking van de onderbouwing van het onderscheid tussen woningen en short stay-functies. Onduidelijk is waarom wonen niet wordt toegestaan maar short-stay functies wel. Een ander verzoek betreft de afwijkingsbevoegdheid voor tijdelijk wonen (short-stay), deze zou indiener van de zienswijze ook graag kunnen toepassen op tijdelijke afwijkingen van het bestemmingsplan. Verder worden er vragen gesteld over de mogelijkheden voor nieuwe bedrijfswoningen in het buitengebied, uitbreidingsmogelijkheid voor een paardenhouderij en recreatieve functies en voor recreatiewoningen.

Verzoeken om versoepeling regels

In diverse zienswijzen wordt verzocht om verdere versoepeling van de regels. Sommige zienswijzen stellen dat de afweging van een ruimtelijke ontwikkeling minder vanuit het Rijk gereguleerd zou moeten worden, omdat de ruimtelijke ordening een integrale afweging moet zijn op decentraal niveau. Andere verzoeken zijn meer specifiek. Bijvoorbeeld daar waar het een verzoek betreft om een geluidgevoelig gebouw te mogen vervangen door een ander geluidgevoelig gebouw, zonder de eis 'van gelijke aard en omvang'. Een veelvoorkomend verzoek betreft het verhogen van maximum van 25 woningen dat door gemeenten per bouwplan kan worden toegevoegd, al dan niet onder bepaalde voorwaarden. Daartegenover staan enkele zienswijzen waarin wordt verzocht om dit maximum juist te verlagen, bijvoorbeeld naar maximaal 25 woningen per gemeente in plaats van per plan. Ook wordt in een zienswijze gevraagd om het toestaan van woningsplitsing tot een aantal dat boven de 25 woningen ligt, met als argument dat het totale vloeroppervlak daarmee niet toeneemt. In een zienswijze wordt een bandbreedte voor het toe te stane aantal nieuwbouwwoningen gemist, waarmee naar eigen zeggen meer flexibiliteit kan ontstaan. Een andere zienswijze bevat de vraag of het salderingsprincipe ook geldt voor combinaties met transformatie. In een zienswijze wordt verzocht om het provinciale Ruimte voor Ruimte beleid waartoe in het LIB 5 gebied mogelijkheden worden gelaten via de uitzondering voor aanvullend provinciaal beleid (zie ook de paragraaf over LIB 5), ook in het LIB 4 gebied mogelijk te maken.

Vraagtekens bij afname leerprestaties door vliegtuiggeluid

In enkele zienswijzen wordt gevraagd naar het in de Nota van Toelichting genoemde onderzoek waaruit blijkt dat vliegtuiggeluid leidt tot een afname van leerprestaties. Indiëners zijn niet overtuigd van bestaand steekhoudend onderzoek waarin dit verband wordt aangetoond.

Verzoek om bescherming sociaaleconomisch zwakke groepen bij nieuwbouw

In één zienswijze wordt verzocht om sociaal-economisch zwakke groepen te beschermen door een bepaling in het LIB op te nemen die erop toeziet dat de toegenomen beleidsruimte ten aanzien van het toestaan van nieuwbouw in LIB 4 en LIB 5 wordt beperkt tot alleen bouw in de vrije sector. Dit omdat kopers en huurders in de vrije sector meer keuze hebben waar zij willen wonen en zo bewust een keuze kunnen maken voor het wonen in een LIB-gebied.

Kabinetsreactie

Verduidelijking onderscheid wonen en short-stay functies

Vanwege de (potentieel) hoge geluidbelasting in het gebied en de negatieve effecten daarvan op leerprestaties en gezondheid zijn in het LIB 4-gebied nieuwe woningen en andere gebouwen met een geluidgevoelige functie in principe niet toegestaan. Net als in de Wet geluidhinder worden hieronder niet begrepen short-stay-functies zoals hotels, pensions, kazernes en gevangenissen, en logiesfuncties voor werknemers en opvang van asielzoekers of andere categorieën vreemdelingen, mits de bestemming niet gewijzigd wordt naar 'wonen'. In gebouwen met een short-stay functie is alleen tijdelijke bewoning toegestaan waarmee gewaarborgd is dat de eventuele gezondheidseffecten minimaal blijven. Een recreatiewoning wordt in het LIB onder het begrip woning geschaard. Een recreatiewoning kan in particulier bezit en gebruik zijn en vele jaren achtereens intensief door dezelfde gebruikers gebruikt worden.

Daarmee is feitelijk geen sprake van short-stay. In de Nota van Toelichting is nadere uitleg toegevoegd. Het verzoek om de afwijkingsbevoegdheid voor tijdelijk wonen ook voor tijdelijke afwijkingen van het bestemmingsplan mogelijk te maken, omdat dit lijkt op short-stay, wordt niet gehonoreerd door het kabinet. Het LIB verbiedt een woonfunctie en ook tijdelijke woonfuncties. 'Tijdelijk' kan immers een lange periode van intensief gebruik betekenen.

Verzoeken om versoepeling regels

Het kabinet vindt het van nationaal belang om de ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchtvaart in de Mainport Schiphol en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de Metropoolregio Amsterdam in balans te houden. In het ontwerpbesluit LIB is daarom gezocht naar evenwichtige regelgeving waarmee hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen maar waarmee de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio niet op slot worden gezet. Dichtbij de start- en landingsbanen gelden daarom strenge beperkingen. Verder weg van de banen laten de regels beperkt mogelijkheden voor het ontwikkelen van nieuwe plannen. Om die reden gaat het kabinet niet in op het verzoek om ook in het gebied buiten BSG in LIB 4 beleidsruimte te geven voor kleinschalige woningbouw, bijvoorbeeld via een provinciale ruimte-voor-ruimte-regeling. Wel wordt er in LIB 4 ruimte geboden voor noodzakelijke bedrijfswoningen. Daarnaast bestaat voor bijzondere gevallen altijd de mogelijkheid een aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) in te dienen.

In het beperkingengebied LIB 4 is er voor gekozen om per plan een toevoeging van maximaal 25 woningen toe te staan. Dit aantal vloeit voort uit het oorspronkelijke LIB. Het maximum van 25 woningen per plan werd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehanteerd als criterium bij de beoordeling van vvgb-aanvragen in LIB 4 gebied. Er zijn diverse verzoeken gedaan om de grens van maximaal 25 woningen aan te passen. Sommige zienswijzen bepleiten een verhoging van het maximum, anderen een verlaging naar bijvoorbeeld maximaal 25 woningen per gemeente in plaats van per plan. In andere zienswijzen wordt weer gepleit voor een bandbreedte. Het wijzigen van het maximum lost de discussie niet op, omdat elke grens als arbitrair kan worden ervaren. Het kabinet heeft gekozen voor 25 woningen als maximum (conform de huidige praktijk van de ILT bij beoordeling van een vvgb) als een goede balans tussen de diverse belangen en houdt daaraan vast. Het maximum van 25 extra woningen geldt eveneens voor een plan tot herstructurering van een gebied.

Verder houdt het kabinet vast aan de regel dat bij vervanging van een geluidgevoelig gebouw door een ander geluidgevoelig gebouw deze 'van gelijke aard en omvang' moet zijn. Deze voorwaarde wordt niet losgelaten, omdat het onmogelijk is om via een vaste regel een goede consistente vergelijking te maken tussen twee geluidgevoelige gebouwen die niet gelijk van aard en omvang zijn. Het wordt dan een 'appels met peren vergelijken'. Om die reden zijn er alleen mogelijkheden via een vvgb-aanvraag, zodat casusgericht de bijzondere omstandigheden kunnen worden meegewogen en een beleidsmatige of politieke afweging kan worden gemaakt.

Ook woningsplitsing tot meer dan 25 woningen wordt niet toegestaan. Reden hiervan is dat in het LIB 4 gebied niet het vloeroppervlak maar het aantal woningen leidend is. Wel wordt ruimte geboden voor noodzakelijke bedrijfswoningen.

Vraagtekens bij afname leerprestaties door vliegtuiggeluid

Voor onderzoek waaruit een negatieve relatie blijkt tussen leerprestaties en vliegtuiggeluid verwijst het kabinet naar twee bronnen. Als eerste het RIVM, dat op de eigen website het volgende stelt: *"Leerprestaties. Vliegtuiggeluid heeft een negatief effect op de leerprestaties van kinderen. Het gaat dan vooral om cognitieve effecten van geluid op begrijpend lezen, aandacht, lange termijn geheugen en probleemoplossend vermogen. Rondom drie EU vliegvelden, waaronder Schiphol, is de leesprestatie van basisschool kinderen gemiddeld lager bij hogere geluidsniveaus. Dit verschil in leesprestatie is naar schatting gelijk aan een leesachterstand van circa 1 maand per 5 dB(A). Dit is groter dan het verschil in leesniveau dat gemiddeld tussen jongens en meisjes wordt gemeten, maar kleiner dan het verschil tussen kinderen van hoog- en laagopgeleide ouders."*

Zie: http://rivm.nl/Onderwerpen/S/Schiphol/Gezondheidskundige_Evaluatie_Schiphol/Hinder_door_vliegtuiggeluid

Ten tweede wordt ook in Europees verband gewezen op de nadelige effecten leerprestaties van kinderen. De European Environmental Agency (EEA Report No 10/2014 Noise in Europe 2014 over geluidkaarten op grond van de Europese richtlijn omgevingslawaaai (END) 2002/49) stelt:

“It is clear from END data and citizen ratings that noise from road traffic is the most dominant threat, both due to its geographical extent and by the numbers of people it affects. In addition, while airports do not affect a wide geographical area, the effects of aircraft noise extend beyond the damage to health of those people living nearby airports. It also directly impacts the ability of younger generations to concentrate and learn in schools affected by aircraft flight paths”.

Verzoek om bescherming sociaal-economisch zwakke groepen bij nieuwbouw

Het is aan de gemeenten of zij nieuwbouw in LIB 4 en LIB 5 willen beperken tot alleen bouw in de vrije sector of breder. Het kabinet laat de verantwoordelijkheid voor het voeren van dergelijk sociaal economisch beleid bij de gemeenten.

4.5 LIB 5: afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

Samenvatting zienswijzen

Doel van de regels voor het afwegingsgebied

In de zienswijzen wordt opgemerkt dat in het LIB ten onrechte wordt aangegeven dat de regels die gelden voor het afwegingsgebied (op kaart aangegeven met nummer 5) mede tot doel hebben om de huidige en toekomstige ontwikkelruimte van Schiphol te beschermen. De gemeente Uithoorn geeft in haar zienswijze aan dat het ver gaat om aan te geven dat woningbouw binnen het afwegingsgebied minder wenselijk is.

Samenhang provinciale- en rijksregelgeving

Er wordt gevraagd om aan artikel 2.2.1d toe te voegen dat provincies aanvullend op het LIB regels kunnen stellen en dat binnen deze provinciale regels geen verklaring van geen bezwaar op grond van het LIB aangevraagd hoeft te worden. De provinciale ruimte-voor-ruimte-regeling moet toegepast kunnen worden zonder noodzaak van een vvgb op grond van het LIB. De toelichting op de rolverdeling tussen Rijk (LIB) en provincie (provinciaal ruimtelijke verordening) behoeft meer toelichting. Sommige indieners van een zienswijze stellen dat sprake is van overlappende regelgeving. Enkele gemeenten kunnen zich niet vinden in de invulling van de regels door de provincie. Zo wordt verzocht om via het LIB de mogelijkheid voor bedrijfswoningen in het gebied buiten het bestaand stedelijk gebied af te dwingen in de provinciale verordening.

Aanvullend groepsrisicobeleid

Diverse indieners van zienswijzen zetten vraagtekens bij de toelichting van artikel 2.2.1d, tweede lid. Het wordt vreemd gevonden dat er regels met betrekking tot veiligheid worden verbonden aan een planologisch afwegingsgebied dat zijn oorsprong kent in een geluidcontour, te weten de 20Ke uit de Nota Ruimte. Ook wordt gesteld dat dit aanvullend groepsrisicobeleid voor gemeenten leidt tot een toename van de onderzoekslast. Het beeld komt naar voren dat op grond van het LIB ingewikkelde risicoberekeningen gemaakt moeten gaan worden.

Onjuistheden in de toelichting

Het kabinet wordt gewezen op een tekst in de artikelgewijze toelichting die niet in lijn is met bestuurlijke afspraken. In deze toelichting staat aangegeven dat er geen ‘woningen’, in plaats van geen ‘woningbouwlocaties’, gebouwd mogen worden buiten het bestaand stedelijk gebied.

Kabinetsreactie

Doel van de regels voor het afwegingsgebied

Artikel 8.5, derde lid, van de Wet luchtvaart luidt: “Als beperkingengebied wordt het gebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond”. Het met dit besluit nieuw in het LIB opgenomen afwegingsgebied richt zich op beperkingen ten aanzien van de bestemmingen en het gebruik van de gronden gelegen in dit afwegingsgebied vanwege geluid en veiligheid. In het gebied buiten het bestaand stedelijk gebied mogen geen nieuwe woningbouwlocaties ontwikkeld worden. Op deze wijze wordt gestreefd naar een optimale afstemming tussen enerzijds (mogelijkheden voor) luchtvaartroutes en anderzijds het minimaliseren van hinder en risico op de grond. Dicht bebouwde en intensief benutte gronden worden zoveel mogelijk vermeden door overvliegend verkeer. Vanwege de potentiële hinder en risico vanwege het vliegverkeer zijn woningen in het afwegingsgebied buiten het bestaand stedelijk gebied (BSG) minder gewenst. Daarom is nieuwbouw van woningen buiten BSG behoudens enkele uitzonderingen niet toegestaan. Binnen het bestaand stedelijk gebied is het een gemeentelijke verantwoordelijkheid om een zorgvuldige ruimtelijke afweging ten aanzien van nieuwe woningbouw te maken, waarbij zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met de huidige luchtvaart en, voor zover te voorzien, met de toekomstige.

Samenhang provinciale- en rijksregelgeving

De regels en toelichting hierop ten aanzien van de beperking van woningbouw buiten bestaand stedelijk gebied in het afwegingsgebied zijn bestuurlijk overeengekomen in een overleg waarin waren vertegenwoordigd: provincie, gemeenten, ORS-bewonersdelegatie, Schiphol, KLM en de ministeries van BZK en IenM. Met de gekozen formulering in artikel 2.2.1d, eerste lid, zijn nieuwe woningbouwlocaties buiten bestaand stedelijk gebied niet toegestaan. Deze formulering laat ruimte voor één of enkele woningen buiten BSG, aangezien dan geen sprake is van een woningbouwlocatie. Provincies kunnen in aanvulling op het LIB en op grond van artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening via een provinciale ruimtelijke verordening regels stellen, indien provinciale belangen dat met het oog op een goed ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Bijvoorbeeld vanuit de provinciale zorg voor het landschap. Deze provinciale regels moeten wel binnen de regels blijven die het Rijk heeft gesteld (in het LIB). Provincies hebben daarmee de bevoegdheid om voorwaarden te stellen waarbinnen één of enkele woningen in het buitengebied gebouwd mogen worden. Zoals door het in de provinciale ruimtelijke verordening in het LIB 5 toestaan van één of enkele woningen op grond van een provinciale ruimte-voor-ruimte-regeling. Op grond van het LIB is de bouw van een bedrijfswoning in het buitengebied mogelijk, mits de noodzaak ervan is aangetoond. De provincie heeft de bevoegdheid deze mogelijkheid in te perken. Wanneer een belanghebbende zich niet kan vinden in de provinciale regelgeving, dan dient de belanghebbende zich te richten tot de provincie. Zolang een plan binnen de regels van het LIB blijft is hiervoor geen verklaring van geen bezwaar van het Rijk nodig. Een plan dat buiten de regels van het LIB gaat kan alleen gerealiseerd worden als het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar afgeeft. Provinciale- en Rijksregels zijn complementair. De regels van het LIB hoeven naar het oordeel van het kabinet niet aangepast te worden. Wel is in paragraaf 4.5 van de Nota van Toelichting aangevuld dat buiten BSG in het afwegingsgebied een verklaring van geen bezwaar niet nodig is voor plannen die één of enkele woningen betreffen.

Aanvullend groepsrisicobeleid

Het LIB bevat twee beperkingengebieden gericht op externe veiligheid om de toename van het groepsrisico te beperken. Daarnaast dragen de regels voor het vliegverkeer en de beperkingen vanwege geluid in de geluidbeperkingengebieden bij aan het beperken van het groepsrisico. Zo gelden hier beperkingen voor nieuwe woningen en onderwijs en gezondheidszorg gebouwen.

De Dutch Expertgroup on Aviation Safety (DEGAS) heeft in 2011 een advies uitgebracht, “Veiligheid als deel van het geheel”, waarin wordt bepleit terughoudend om te gaan met groepsrisicobeleid. DEGAS adviseert geen groepsrisiconormering in te voeren voor luchtvaart, omdat op basis van zo’n normering geen zinvol beleid mogelijk is; dit door de onvermijdelijk geringe voorspellende kracht van het model op enige afstand van een luchthaven in combinatie met de geringe grootte van de risico’s. Bij de sector, de provincies en de gemeenten is er geen draagvlak voor een extra risicocontour met bijbehorende beperkingen in het LIB.

Bovendien is inmiddels het externe veiligheidbeleid, zoals dat ook geldt binnen andere sectoren, gedecentraliseerd. Bijvoorbeeld ten aanzien van risicovolle inrichtingen en transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en rail. Dit beleid is weergegeven in het afwegingskader 'Bewust Omgaan met Veiligheid' dat in juli 2014 aan de Tweede Kamer is verstuurd. In lijn hiermee is in het wijzigingsbesluit LIB voor de gemeenten rond Schiphol de verplichting opgenomen om bij de besluitvorming met het oog op het beperken van de kans op meerdere dodelijke slachtoffers door een vliegtuigongeval, de toename van het risico door het toevoegen van een kwetsbaar object af te wegen en te motiveren. De benoemde verantwoordelijkheid betreft alle gemeenten rond Schiphol die te maken hebben met een (kleine) kans op een vliegtuigongeval. Daarom heeft het kabinet er voor gekozen deze verantwoordelijkheid een plek te geven binnen het gehele gebied waar de beperkende regels van het LIB ten aanzien van bestemmingen en het gebruik van gronden betrekking op hebben. In de Nota van Toelichting is hierover in paragraaf 4.5 extra uitleg opgenomen.

Het kabinet heeft er voor gekozen de gemeenten aan te spreken op de eigen verantwoordelijkheid en om geen onderzoekseisen te specificeren om gemeenten te dwingen tot extra (complexe) groepsrisicoberekeningen. In de Nota van Toelichting staat dat het om een beleidsmatige toelichting gaat en niet om een exacte groepsrisicoberekening. Het kabinet vertrouwt er op dat de gemeenten op een goede wijze invulling geven aan deze verantwoordelijkheid en dat de lokale politiek hierop toeziet.

Onjuistheden in de toelichting

Indieners van zienswijzen wijzen het kabinet terecht op een onjuiste formulering in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2.1d. In deze toelichting staat abusievelijk aangegeven dat er geen 'woningen' gebouwd mogen worden buiten het bestaand stedelijk gebied in het afwegingsgebied. Hier moet staan dat er geen 'woningbouwlocaties' ontwikkeld mogen worden. De artikelsgewijze toelichting is gecorrigeerd op dit punt.

4.6 Verklaring van geen bezwaar

Samenvatting zienswijzen

Met name gemeenten hebben zienswijzen ingediend die betrekking hebben op de procedure en de toetsingscriteria voor een beoordeling van een aanvraag van een verklaring van geen bezwaar (vvgb). Dit betreft veelal de voorwaarde dat sprake moet zijn van 'bijzondere omstandigheden'. De zorg wordt uitgesproken dat hiermee de mogelijkheden om via de vvgb lokaal maatwerk te kunnen bieden onnodig wordt ingeperkt. Ook wordt ingeschat dat hiermee de mogelijkheid wordt verkleind om een succesvol beroep in te stellen tegen een onwettig besluit over een vvgb-aanvraag. De vrees heerst dat met 'bijzonder' ook 'uniek' wordt bedoeld en dat in vergelijkbare gevallen maar één keer een vvgb kan worden afgegeven. Er wordt voorgesteld om 'bijzonder' te vervangen door een algemeen toepasbaar criterium in verband met leefbaarheid, waarmee voor plannen die voldoen aan dit criterium standaard een vvgb kan worden afgegeven. Verzoek is om in de toelichting bij het wijzigingsbesluit op te nemen dat bij de beoordeling van een vvgb-aanvraag belangen breed worden afgewogen.

Gemeente Amstelveen verzoekt om de kantorenlocatie Kronenburg in de toelichting te markeren als een bijzondere situatie waarvoor een nadere, brede belangenafweging zal worden gemaakt.

In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat helder moet zijn dat een vvgb niet alleen voor een omgevingsvergunning, maar ook voor een bestemmingsplan kan worden aangevraagd. Ook wil men graag dat in de periode totdat het wijzigingsbesluit in werking treedt, bij de beoordeling van een vvgb-aanvraag reeds wordt geanticipeerd op de met het wijzigingsbesluit voorgenomen wijzigingen. Dit houdt in dat de vvgb-aanvragen reeds conform het nieuwe beoogde (verruimde) beleid worden beoordeeld.

Tenslotte wordt in een reactie op de toelichting in paragraaf 5.2 gesteld dat het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking onterecht als extra eis lijkt te worden opgevoerd.

Kabinetsreactie

Met het voorliggende wijzigingsbesluit wordt de beleidsruimte voor gemeenten vergroot. In het LIB voorafgaand aan deze wijziging waren de regels strenger. Er was een praktijk ontstaan waarin de vvgb-aanvragen die voldeden aan de kwantitatieve toetsingscriteria altijd verstrekt werden. Wanneer op grond van een bredere afweging een aanvraag niet verstrekt werd, werd veelal bezwaar gemaakt en/of beroep aangetekend. Van eerdere vvgb-beoordelingen ging precedentwerking uit. Met dit wijzigingsbesluit wordt niet alleen de beleidsruimte voor gemeenten vergroot om maatwerk te kunnen leveren ten dienste van de lokale leefbaarheid, maar wordt ook beoogd om het aantal bezwaar- en beroepsprocedures te verminderen. De beleidsruimte voor gemeenten wordt vergroot door de momenteel bij de beoordeling van een vvgb-aanvraag toegepaste criteria op te nemen in de regels van het LIB. De afweging op basis van deze criteria komt hierdoor bij de gemeente te liggen in plaats van bij het Rijk. Voor plannen die buiten de regels vallen kan de gemeente een vvgb aanvragen. Bij de beoordeling van de vvgb-aanvraag wordt door IenM ingezet op een brede afweging van belangen per uniek geval. Hiermee wordt voorkomen dat via precedentwerking de materiële betekenis van de regels steeds verder wordt opgerekt. Het kabinet ziet niet het risico dat de voor de leefbaarheid noodzakelijke plannen die inhoudelijk in aanmerking kunnen komen voor een vvgb, toch geen vvgb krijgen uitsluitend omdat al in een eerder vergelijkbaar geval een vvgb is verleend en daarmee geen sprake meer is van een uniek of bijzonder geval. Als een soortgelijke casus als waarvoor eerder een vvgb is verstrekt, conform de vvgb-criteria tot een positief besluit over een vvgb aanvraag zou leiden, zal hierover wederom positief kunnen worden besloten.

Het kabinet gaat niet in op het verzoek van de gemeente Amstelveen om de kantorenlocatie Kronenburg in de toelichting op het wijzigingsbesluit te markeren als bijzondere situatie. De gemeente staat vrij om op enig moment een gemotiveerde aanvraag voor een vvgb in te dienen met betrekking tot deze locatie. Het klopt dat een vvgb niet alleen voor een omgevingsvergunning kan worden verleend, maar ook voor een heel bestemmingsplan. Deze mogelijkheid wordt geregeld in de Wet luchtvaart. De Wet luchtvaart is hiertoe recent gewijzigd. Deze wijziging zal in het voorjaar van 2017 in werking treden. Wanneer voor een bestemmingsplan een vvgb is verleend kan de gemeente een omgevingsvergunning verlenen voor een bouwplan dat past binnen dit bestemmingsplan, zonder dat hiervoor opnieuw een vvgb aangevraagd hoeft te worden. Het ontwerp wijzigingsbesluit en de toelichting hierop behoeven hiertoe geen aanpassing. Tot het inwerkingtreden van dit wijzigingsbesluit zal de vvgb-procedure gebaseerd blijven op het geldende LIB. Het geldende LIB vormt immers de juridische basis voor belanghebbenden om zich op te beroepen. Naar aanleiding van de zienswijzen is in paragraaf 5.2 van Nota van Toelichting nadere informatie toegevoegd over de beoordeling van een vvgb-aanvraag. Zo is expliciet toegevoegd dat een vvgb-aanvraag integraal beoordeeld wordt, waarbij de hinder en het risico worden afgewogen tegen leefbaarheid, maatschappelijk belang of zwaarwegend individueel belang. Ook is expliciet toegevoegd dat op grond van het LIB geen extra vereisten gelden ten aanzien van de toepassing van de ladder door duurzame verstedelijking. In deze toelichting wordt onder andere ook verwezen naar de bestaande verplichting in het Bro over het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit betreft enkel een verwijzing naar een bestaande verplichting op grond van het geldende Bro welke relevant is in het planvormingsproces van stedelijke functies. In het LIB wordt aan deze bestaande verplichting niks toegevoegd.

4.7 Overgangsrecht

Samenvatting zienswijzen

Generieke wijzigingswensen

In diverse zienswijzen wordt verzocht om het overgangsrecht zoals opgenomen in artikel 2.2.1e te verruimen. Zo wordt er op gewezen dat niet alleen ‘gebouwen’, maar ook ‘objecten’ onder het overgangsbeleid kunnen vallen en vrijgesteld kunnen worden van de beperkingen in het LIB.

Ook wordt aangegeven dat de bepaling die mogelijk maakt dat in LIB 3 of LIB 4 herbouw van een gebouw of object plaatsvindt op de bestaande locatie of een minder milieubelaste locatie moet worden verruimd. Herbouw moet mogelijk worden gemaakt op elke plek binnen hetzelfde beperkingengebied.

Specifieke uitzonderingswensen

De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer verzoeken om in artikel 2.2.1e, derde lid, ook de verstedelijkingslocatie Hoofddorp Zuidrand uit te zonderen op basis van het streekplan Noord-Holland Zuid van 17 februari 2003.

In verschillende zienswijzen wordt gewezen op een fout in artikel 2.2.1e, derde lid, waarin ten onrechte de Noorder Legmeerpolder wordt uitgezonderd.

Gemeente Haarlemmermeer verzoekt tevens het plangebied Park21 ‘gezien de stand van zaken’ van de gebiedsontwikkeling, op te nemen in het overgangsrecht en daarmee uit te zonderen van de beperkingen van het LIB.

Zowel Van Wijnen Projectontwikkeling West B.V. als Wieringa Advocaten (namens Woningstichting Eigen Haard) verzoeken om de woningbouwlocatie Legmeer West in Uithoorn vrij te stellen van de beperkingen van het LIB door in artikel 2.2.1e, derde lid, ook het streekplan Noord-Holland Zuid van 17 februari 2003 uit te zonderen. Volgens beide indieners van de zienswijzen is de locatie Legmeer-West in het betreffende streekplan opgenomen als ‘bestaand bebouwd gebied’.

Kabinetsreactie

Generieke wijzigingswensen

De bepalingen in artikel 2.2.1e kunnen zowel betrekking hebben op beperkingen die gelden vanwege geluidbelasting als vanwege externe veiligheid. Daarmee kunnen ze zowel ‘gebouwen’ als ‘objecten’ betreffen. Om deze reden is de tekst in de leden van dit artikel aangepast. Waar ‘gebouw’ staat zal dit vervangen worden door ‘gebouw of object’.

De bepaling die mogelijk maakt dat in LIB 3 of LIB 4 herbouw van een gebouw of object plaatsvindt op de bestaande locatie of een minder milieubelaste locatie wordt niet verruimd. Deze bepaling is gericht op behoud van bestaande rechten. Deze rechten gelden op betreffende kavel. Herbouw op een andere locatie kan op grond van het LIB alleen indien de betreffende functie past binnen de geldende regels van het LIB op die locatie. Naar aanleiding van de zienswijzen is in de Nota van Toelichting expliciet vermeld dat de mogelijkheid voor herbouw is toegevoegd vanwege bestaande rechten.

Specifieke uitzonderingswensen

Voor een plan onder bijzondere specifieke omstandigheden kan een vvgb worden verleend. Wanneer een gemeente van mening is dat voor een plan deze omstandigheden gelden, dan kan zij een vvgb aanvragen. In het oordeel van dit kabinet valt de locatie Hoofddorp Zuidrand onder de nog bestaande uitzondering die is vastgelegd in de Nota Ruimte. Deze uitzondering is gebaseerd op de afspraak van het Rijk met de provincies en stond vastgelegd als onderdeel van het 20Ke-beleid in de Nota Ruimte. Op deze afspraak wil het kabinet niet terugkomen. De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer hebben aangetoond dat de betreffende locatie onderdeel is van de bestaande afspraken én dat de locatie in ontwikkeling is. De locatie Hoofddorp Zuidrand is expliciet toegevoegd als uitzondering in artikel 2.2.1e, derde lid.

De uitzondering van de Noorder Legmeerpolder wordt geschrapt in artikel 2.2.1e, derde lid. De Noorder Legmeerpolder ligt in Noord-Holland en heeft dan ook geen relatie met de in dit lid genoemde streekplannen van Zuid-Holland. Deze tekst is abusievelijk overgenomen vanuit de tekst in de Nota Ruimte die betrekking heeft op het 20Ke-gebied.

Ten aanzien van het plangebied Park21 ziet het kabinet geen reden deze op te nemen onder het overgangsrecht. Het kabinet heeft onvoldoende zicht op wat dit plan precies behelst. Zelfs is niet duidelijk of en hoe de plannen voor dit gebied buiten de regels van het LIB gaan. Als de gemeente van mening is dat dit het geval is, dan kan de gemeente hiervoor een gemotiveerde vvgb-aanvraag indienen.

Ook ten aanzien van Legmeer West ziet het kabinet onvoldoende reden deze locatie uit te zonderen. Zowel provincie als gemeente hebben deze locatie niet genoemd in hun zienswijzen op het ontwerpbesluit. De locatie is niet bebouwd en is daarmee geen 'bestaand stedelijk gebied' in de definitie van het Bro artikel 1.1.1 eerste lid onderdeel h, die is overgenomen in het ontwerpwijzigingsbesluit LIB. Het staat de gemeente vrij alsnog een gemotiveerde vvgb-aanvraag voor deze locatie in te dienen.

4.8 Bijlagen

Samenvatting zienswijzen

In drie zienswijzen wordt expliciet ingegaan op de kaartbijlagen bij het wijzigingsbesluit. In één daarvan wordt aangegeven dat de ligging van de beperkingengebieden zoals weergegeven in 'Bijlage 3 Beperking bebouwing' niet overeen lijkt te komen met huidige daadwerkelijk gevlogen routes. In diverse andere zienswijzen wordt ook aangegeven dat de ligging van de beperkingengebieden niet altijd actueel meer lijkt. Hier wordt in hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord ook nader op ingegaan onder het kopje 'De ligging van de beperkingengebieden'.

In twee andere zienswijzen wordt gesteld dat de kaartbijlagen niet goed leesbaar zijn, dat onvoldoende ingezoomd kan worden om de eigen specifieke casus te checken op ligging ten opzichte van de beperkingengebieden en onvoldoende duidelijk is welke beperkingen waar gelden.

Kabinetsreactie

De ligging van de beperkingengebieden LIB 1 t/m LIB 4 is gebaseerd op onderliggende geluid- en risicocontouren. Deze onderliggende geluid- en risicocontouren zijn modelmatig berekend op basis van regels en afspraken over het gebruik van het vliegveld Schiphol zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). In het voorliggende wijzigingsbesluit is de ligging van de beperkingengebieden nog niet gewijzigd. In 2017/2018 is advisering van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol voorzien. Na ontvangst van de advisering zal een ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB en het LIB met betrekking tot de ligging van de beperkingengebieden aan de Kamers worden aangeboden en daarnaast voor zienswijzen worden voorgelegd.

De weergave van de beperkingengebieden in kaartbijlage 3 bij het LIB heeft beperkingen voor wat betreft de nauwkeurigheid. Ten behoeve van de zienswijzenperiode is daarom aanvullend op de site van Platform Publieksparticipatie een kaartversie met hogere resolutie geplaatst, waarop men meer kon inzoomen. Tijdens de informatieavonden is de mogelijkheid geboden om nauwkeurig de begrenzing van het afwegingsgebied te bestuderen. Tenslotte is ter verduidelijking van het geldende LIB een voor iedereen toegankelijke webapplicatie ontwikkeld: www.lib-schiphol.nl. Met deze applicatie kan op de grenzen van de gebieden tot in detail worden ingezoomd. Beperking van deze applicatie is dat hierin alleen de geldende LIB-gebieden zijn opgenomen. Dit betreft de gebieden LIB 1 tot en met LIB 4, maar nog niet het afwegingsgebied LIB 5 (voorheen: 20Ke-gebied). Zodra dit wijzigingsbesluit in werking treedt zal ook het afwegingsgebied worden opgenomen in de webapplicatie.

In paragraaf 4.6. van de Nota van Toelichting wordt ingegaan op de beperkingen die gelden als beperkingengebieden elkaar overlappen. Het basisprincipe is dat in overlappende gebieden alle beperkingen gelden, waarbij de meest beperkende regel bepalend is. De toelichting in paragraaf 4.6 is uitgebreid om de werking van het LIB te verduidelijken. Ook de webapplicatie www.lib-schiphol.nl zal na inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit ondersteunend zijn bij het juist toepassen van de regels.

4.9 Wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Zienswijze

In één zienswijze wordt de wens uitgesproken dat in bijlage II van het besluit omgevingsrecht de maximale afwijking tot uiterlijk 1 januari 2024 wordt gewijzigd in 2020. De reden hiervoor is dat 2020 het jaartal is tot wanneer het maximaal aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol gelimiteerd is. Door de data samen te laten vallen wordt het beleid beter inzichtelijk.

Kabinetsreactie

In voorliggend wijzigingsbesluit is de technische wijziging van het Barro als ARTIKEL II opgenomen. Er is geen inhoudelijke reden geweest om deze wijziging in dit wijzigingsbesluit op te nemen. De wijziging van het Barro is om puur pragmatische en procedurele efficiëntie redenen ‘meegelift’ met de wijziging van het LIB. Hiermee kon voorkomen worden dat voor één enkele kleine en technische wijziging van het Barro een volledige zelfstandige wijzigingsprocedure doorlopen hoefde te worden.

De tekst onder ARTIKEL III ‘Een bestemmingsplan wordt in overeenstemming gebracht met de artikelen I en II van dit besluit bij eerstvolgende wijziging van dat plan’ is verplaatst naar lid 1 van artikel 3.1. Door het verplaatsen van deze tekst in het wijzigingsbesluit blijft deze bepaling zichtbaar in de geconsolideerde versie van het LIB dat gepubliceerd wordt op de overzichtssite van de Rijksoverheid (www.wetten.nl).
(Zie ook hoofdstuk 2).

5 Onderwerpen vallend buiten voorliggend wijzigingsbesluit

Er zijn diverse zienswijzen ingediend die ingaan op zaken die geen onderdeel zijn van het ontwerpbesluit en daarmee formeel buiten de orde van de zienswijzenprocedure vallen. In deze Nota van Antwoord is er voor gekozen om toch te reageren op deze zienswijzen.

Samenvatting zienswijzen

De ligging van de beperkingengebieden

De Schiphol Group is van mening dat met deze uitwerking van het LIB onvoldoende wordt voorkomen dat er nieuwbouw kan plaatsvinden onder vliegroutes. De bewonersdelegatie van de ORS stelt in haar zienswijze dat het ontwerp LIB de mogelijkheden beperkt voor toekomstige routeoptimalisatie gericht op beperking van de geluidhinder. In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat het vreemd is dat de ligging van de beperkingengebieden niet is gewijzigd, aangezien er feitelijk anders gevlogen wordt dan in 2004, het jaar waarin de ligging van de beperkingengebieden in het vigerende LIB is vastgelegd. Er wordt met name gewezen op een ander gebruik van de Aalsmeerbaan en de Oostbaan. Over het gebruik van de Aalsmeerbaan zijn er zienswijzen die wijzen op het feit dat vliegtuigen in de praktijk regelmatig direct na de start een bocht inzetten waardoor diverse woningen meer hinder ondervinden. Ten aanzien van de Oostbaan wordt in diverse zienswijzen gepleit voor het opnemen van beperkingengebieden rond de Oostbaan vanwege het toegenomen gebruik van deze baan in het afgelopen decennium. In één zienswijze wordt er voor gepleit om Leimuider buiten het beperkingengebied te plaatsen. Ook wordt in een aantal zienswijzen verzocht om hele specifieke wijzigingen van vliegroutes waarmee woonlocaties ontzien kunnen worden. De Schiphol Group benadrukt het belang dat er met de beperkingen in het LIB rekening ook wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen van de luchtvaart van en naar Schiphol.

Overige versturende (milieu-)effecten door vliegverkeer

In zienswijzen wordt aangegeven dat in het LIB aandacht ontbreekt voor andere milieueffecten buiten geluidhinder en externe veiligheid. Onder andere wordt gewezen op milieuverontreinigende uitstoot van stoffen en specifiek (ultra)fijnstof. In één zienswijze wordt gevraagd naar de veiligheidssituatie vanwege het kerosinedepot dichtbij een uitvliegroute.

In een andere zienswijze wordt gesteld dat nieuwe omwonenden onvoldoende informatie ontvangen over de gevolgen van de nabijheid van de luchthaven Schiphol. De Stichting Tuinstad Buitenveldert geeft aan dat de in artikel 3.1, tweede lid, genoemde evaluatie ook uitgevoerd dient te worden in samenhang met de wetgeving

rond de invoering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Het Gebruikersbelang Plassengebied Nieuwkoop oppert compensatie voor de natuurverstoring van de luchtvaart. In één zienswijze wordt verzocht om de milieuproblematiek op te lossen door in te zetten op geluidarme en schonere vliegtuigmotoren. Ook wordt er op gewezen dat het gebruik van de Zwanenburgbaan door opstijgende en landende vliegtuigen niet past binnen het Huishoudelijk Reglement van de Stichting Bijenpark Amsterdam.

Grondgeluid

In enkele zienswijzen wordt aangegeven dat men het onderwerp grondgeluid mist in het LIB, terwijl dit ook als een vorm van geluidhinder kan worden beschouwd. Ook wordt gewezen op de specifieke overlast van grondgeluid, veroorzaakt door het remmen van vliegtuigen op de motoren.

Kabinetsreactie

De ligging van de beperkingengebieden

In het voorliggende wijzigingsbesluit is de ligging van de beperkingengebieden LIB 1 t/m LIB 4 niet gewijzigd. Wanneer nieuwe regels worden vastgelegd in het LVB over het gebruik van de banen en vliegroutes, zullen nieuwe berekeningen worden gemaakt van de geluid- en risicocontouren die hier het gevolg van kunnen zijn. Op basis van de op deze wijze geactualiseerde geluid- en risicocontouren zal dan ook de ligging van de beperkingengebieden LIB 1 t/m LIB 4 aangepast worden. In 2017/2018 is advisering van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol voorzien. Na ontvangst van de advisering zal een ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het LIB met betrekking tot de ligging van de beperkingengebieden aan de Kamers worden aangeboden en daarnaast voor zienswijzen worden voorgelegd. Met deze wijziging zal ondermeer het actuele potentiële gebruik van de banen, waaronder de Aalsmeerbaan en de Oostbaan verwerkt worden. Hierbij geldt overigens wel dat het vliegverkeer op de Oostbaan – hoewel dit afgelopen jaren sterk is toegenomen - nog steeds relatief gering is, waardoor het niet zeker is dat dit tot MER-contouren leidt die dusdanig groot zijn dat deze ook buiten het luchthaventerrein vallen en zodoende in het LIB kunnen worden opgenomen.

Het vliegverkeer op de Oostbaan is relatief beperkt omdat deze baan primair wordt ingezet voor niet-handelsverkeer ofwel 'general aviation' (kleine luchtvaart, waaronder politie-, ambulance- en zakenvluchten, inclusief helikopters). Daarnaast wordt de Oostbaan voor (met name landend) handelsverkeer ingezet indien andere banen niet inzetbaar zijn, bijvoorbeeld door baanonderhoud en bepaalde weersomstandigheden. Voor de berekening van de geluidbelasting bij de Oostbaan wordt een prognose van het gebruik van de Oostbaan door handelsverkeer meegenomen.

Ten aanzien van het gebruik van luchtverkeerswegen geldt dat een startend vliegtuig op grond van artikel 3.1.1, eerste lid, van het LVB binnen de luchtverkeerswegen moet blijven. De luchtverkeerswegen voor het startende verkeer op de Aalsmeerbaan richting het zuiden zijn te vinden in bijlage 1 van het LVB, kaarten 09/21 en 10/21 bij het LVB. Conform de vastgestelde luchtverkeerswegen op deze kaarten is het toegestaan om direct na het loskomen een (beperkte) bocht naar links in te zetten.

In het in voorbereiding zijnde LVB worden de vliegroutes geoptimaliseerd. Routeoptimalisatie is erop gericht om bewoonde gebieden zoveel mogelijk te mijden. De bouwbeperkingen in het LIB sluiten aan bij het streven naar routeoptimalisatie door in de gebieden buiten het bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toe te staan. In het gebied binnen LIB 5 en buiten LIB 4 komen in bestaand stedelijk gebied wel mogelijkheden om naast herstructurering en intensivering gebruik te maken van transformatie om te voorzien in de lokale woningbouwbehoefte. Binnen bestaand stedelijk gebied in de LIB 4 contour zijn de mogelijkheden beperkt en is alleen kleinschalige nieuwbouw mogelijk, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid. Door beperkte bouw mogelijkheden alleen binnen bestaand stedelijk gebied toe te staan, blijven de mogelijkheden voor toekomstige routeoptimalisaties zoveel mogelijk behouden.

Het artikellid waar de Stichting Tuinstad Buitenveldert aan refereert heeft betrekking op een evaluatie van de werking van de regels vanwege vliegveiligheid die gericht zijn op bescherming van een ongestoorde werking van de radarapparatuur op en rond Schiphol zoals weergegeven in artikel 2.2.2a. Deze evaluatie heeft geen relatie met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In de artikelgewijze toelichting wordt foutief verwezen naar artikel 2.2.1a, de regels met betrekking het LIB 2-gebied. Deze fout in de artikelgewijze toelichting is hersteld.

Overige verstorende (milieu-)effecten door vliegverkeer

In het LIB worden op grond van artikel 8.5 van de Wet luchtvaart beperkingen gesteld vanwege geluid en risico. Er is geen wettelijke basis voor beperkingen in het LIB vanwege andere milieueffecten van de luchtvaart. Andere milieueffecten worden wel gerapporteerd in het MER Schiphol dat wordt opgesteld in het kader van de wijziging van het LVB en de daaraan gekoppelde LIB-wijziging voor wat betreft de ligging van de beperkingengebieden. Bij de besluitvorming hierover vindt een bredere afweging van effecten en belangen plaats.

De regio werkt momenteel samen met de luchtvaartsector aan een verbeterde aanpak om in het bijzonder nieuwe bewoners te informeren over de geluidbelasting als gevolg van de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Daarnaast wordt binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) gewerkt aan manieren om de algehele informatievoorziening te verbeteren. Daarbij wordt allereerst gefocust op de online informatievoorziening. Er is reeds veel informatie online beschikbaar over het banenstelsel en baangebruik, het actuele vliegverkeer en de geluidsniveaus op specifieke locaties. Onderzocht wordt hoe deze informatie beter toegankelijk kan worden gemaakt, actueel (zo veel mogelijk real time) en op één plek gebundeld. Ook wordt bekeken of en welke informatie nog aanvullend kan worden geboden.

De ligging van het brandstofdepot ten opzichte van de obstakelzones rondom de baan is zodanig dat dit voldoet aan zowel nationale als internationale regelgeving en de ligging vormt daarmee geen onverantwoord veiligheidsrisico.

Het LIB stelt beperkende regels ten aanzien van de bestemming en het gebruik van gronden en heeft daarom geen effect op de kwaliteit van natuurgebieden als het Plassengebied Nieuwkoop. Compensatie op grond van het LIB is daarom niet aan de orde. In het LVB worden regels gesteld ten aanzien van het gebruik van de luchthaven door luchtverkeer. Bij de wijziging van het LVB zal een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld, waarin de milieueffecten in kaart worden gebracht. Hiervoor worden de gebruikelijke procedures doorlopen en kunnen zienswijzen worden ingediend.

In één zienswijze wordt terecht gewezen op het belang van schonere en stillere vliegtuigen. Door de beperkingen die gelden voor het gebruik van Schiphol wordt het gebruik van steeds schonere en stillere vliegtuigen gestimuleerd. De meest belastende vliegtuigtypes worden al geweerd. Het huishoudelijke reglement van de Stichting Bijenpark Amsterdam is alleen van toepassing op de leden van de stichting zelf en heeft geen werking naar derden. In de beleidsvorming omtrent de luchthaven Schiphol is een afweging gemaakt en de balans gezocht tussen alle betrokken belangen op en rond Schiphol.

Grondgeluid

De ligging van de beperkingengebieden LIB 2 en LIB 4 zijn gebaseerd op geluidbelastingcontouren van het vliegverkeer. Bij de berekening van de geluidbelasting van het vliegverkeer in dB(A)Lden wordt het hele frequentiegebied van het vliegtuigeluid, inclusief het laagfrequente (zwarte) geluid, meegenomen. Uit onderzoek (TNO-rapport | TNO-DV 2010 0093) blijkt dat de geluidbelasting door laagfrequent geluid op deze wijze redelijk goed beschreven wordt. Het grondgeluid van startend en landend verkeer op de baan maakt ook deel uit van het laagfrequente geluid. Door de positie van het vliegtuig dicht bij de grond wordt de overdracht van het grondgeluid naar omwonenden sterk beïnvloed door de omgeving zelf (hoogteverschillen, aanwezigheid van obstakels, geometrie van landschap en woningen en dergelijke). Deze complexiteit wordt slechts in beperkte zin meegenomen in het rekenmodel. Uit nader onderzoek naar het grondgeluid (zie onder andere Wyle 'Groundnoise Polderbaan: overview of results', 2006) van startend verkeer op de Polderbaan, blijkt dat het bijzonder lastig is om de geluidbelasting door grondgeluid bij woningen nauwkeurig te berekenen en te normeren. Het onderzoek heeft dan ook niet geleid tot aanpassing van het rekenmodel of een norm voor grondgeluid.

Vervolgens is gekeken naar mogelijke maatregelen om ervaren hinder van grondgeluid te beperken of weg te nemen. Ter beperking van de geluidoverdracht van grondgeluid bij starts van de Polderbaan naar woningen in Hoofddorp is in 2010 gestart met het aanbrengen van 'ribbels' in het landschap tussen de Polderbaan en Hoofddorp. Zie bijlage 7a Evaluatie Convenant Hinderbeperking bij het Aldersadvies 2013, artikel 8 'Grondgeluid'. Uit metingen van TNO in de winter van 2013-2014 blijkt dat deze ribbels daadwerkelijk een vermindering geven van de overdracht van het laagfrequente grondgeluid.

In het convenant hinderbeperking zijn ter beperking van het grondgeluid bij landingen ook afspraken gemaakt over het gebruik van de zogenaamde 'reverse thrust' (remmen met straalomkering). Zie artikel 13.1 van het convenant. Deze afspraak houdt in dat aan vliegers geadviseerd wordt om 'idle reverse thrust' (stationair draaiend), in plaats van 'full reverse thrust' (volledig aan), toe te passen in de nacht en de randen van de dag, te weten tussen 21.30 uur 's avonds en 6.30 uur 's ochtends. Dit advies is in de 'Aeronautical Information Publication' (AIP) opgenomen. Het advies geldt voor alle landingsbanen, behalve de Schiphol-Oostbaan. Voor deze kortere landingsbaan, die overigens alleen overdag in gebruik is, is deze stillere manier van remmen uit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk. Het advies is evenwel geen verplichting. Als de veiligheid in het geding zou komen, mag de vlieger te allen tijde remmen op de motor.

Bijlage

Overzicht ingediende zienswijzen en vindplaats reactie

In onderstaande tabel een overzicht van de ingediende zienswijzen, waarbij per zienswijze is aangegeven waar in de Nota van Antwoord (in welke paragraaf bij de hoofdthema's of in de Inleiding) beantwoording ervan heeft plaatsgevonden.

Zienswijze	Vindplaats in Nota van Antwoord										
	3 Beantwoording zienswijzen over proces	4.1 Begrippen	4.2 LIB 1 en LIB 2: sloopzones	4.3 LIB 3: beperkingen-gebied vanwege externe veiligheid	4.4 LIB 4: beperkingen-gebied vanwege geluid	4.5 LIB 5: afwegings-gebied geluid en externe veiligheid	4.6 Verklaring van geen bezwaar	4.7 Overgangsrecht	4.8 Bijlagen	4.9 Wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	5 Onderwerpen vallend buiten voorliggend wijzigingsbesluit
1 Belangenvereniging Omgeving Molenvliet t/m en daarnaast 40 bewoners Aalsmeer, 41 allen met eensluitende zienswijzen		x			x						x
42 Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg					x						
43 Gebruikersbelang Plassengebied Nieuwkoop											x
44 Gemeente Diemen	x					x	x				
45 Gemeente Haarlemmermeer					x	x	x	x			
46 Gemeente Kaag en Braassem						x					x
47 Provincie Noord-Holland	x					x		x			
48 Schiphol Group	x					x					x
49 Ymere								x			
50 Bewoner Amstelveen (I)					x						
51 Stichting Tuinstad Buitenveldert	x				x	x			x		x
52 Jac. van Dillewijn Vastgoed BV		x		x	x						x
53 Van Wijnen Projectontwikkeling West BV						x		x			
54 Wieringa Advocaten, namens Woningstichting Eigen Haard		x				x		x			
55 Gemeente Uithoorn	x				x	x	x	x			
56 WD Advising BV					x		x				
57 Gemeente Ouder-Amstel	x	x		x	x	x	x	x			
58 Dorpsraad Badhoevedorp	x	x									x
59 Gemeente Zaanstad	x										
60 Provincie Zuid-Holland	x					x					
61 Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol	x										x
62 Bewoner Oude-Meer (RV)			x								x
63 Bewoner Oude-Meer (I)											x
64 Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer					x						x
65 Gemeente Amstelveen	x	x		x	x	x	x	x			
66 Gemeente Aalsmeer	x	x		x	x	x	x	x			
67 Bewoner De Ronde Venen											x
68 Bewoner Aalsmeer (A)											x
69 Bewoner Amsterdam (V)				x							x
70 Bewoner Oostzaan (W)	x								x		x
71 Bewoner Amsterdam (K)											x
72 Greenpark Aalsmeer				x							

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 ex Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

20 oktober 2017 | 101287