

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Bijlage(n)
14

Datum 27 november 2017
Betreft Beantwoording feitelijke vragen inwerkingtreding
wijzigingsbesluit LIB Schiphol

Geachte voorzitter,

Op 7 november 2017 heeft u mij feitelijke vragen voorgelegd over de brief van 16 oktober 2017 inzake de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 243). Met deze brief geef ik antwoord op de gestelde vragen.

Vraag 1

Kan aan de hand van een kaart aangegeven worden op welke plaatsen in de nabijheid van Schiphol door het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) in de toekomst wel gebouwd kan worden, terwijl dat nu niet voorzien is?

Antwoord 1

In het LIB zijn gebieden en daarbij behorende regels opgenomen waarmee beperkingen worden opgelegd ten aanzien van het gebruik van gronden vanwege veiligheidsrisico's en geluidoverlast door vliegverkeer in de omgeving van Schiphol. In het wijzigingsbesluit worden de regels voor de gebieden LIB 1 t/m 4 gewijzigd en wordt daarnaast de afspraak dat tussen de LIB 4-contour en de LIB 5-contour (voorheen de 20 Ke-contour) buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuw stedelijk gebied wordt ontwikkeld, juridisch verankerd. Laatstgenoemde regels waren tot dit besluit gebaseerd op de Nota Ruimte.

Met het wijzigingsbesluit LIB wordt een belangrijk deel van de door de regio ervaren knelpunten met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling nabij de luchthaven Schiphol opgelost. In het gebied dat dicht tegen de start- en landingsbanen van Schiphol aanligt (LIB 4) blijft woningbouw beperkt vanwege de geluidsoverlast en veiligheidsregels. Wel krijgen gemeenten meer eigen afwegingsruimte voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen om de leefbaarheid van gebieden op peil te kunnen houden en om deze gebieden te kunnen transformeren (bijvoorbeeld van een leegstaande winkel een woning maken). Ook mogen gemeenten in het LIB 4-gebied zelf besluiten over woningbouwplannen tot maximaal 25 woningen binnen Bestaand Stedelijk Gebied (BSG). In het LIB 5-gebied geldt dat voortaan binnen BSG, naast herstructurering en intensivering, ook transformatie van gebieden naar woningbouw is toegestaan. Enige uitzonderingen hierop betreffen *... de aan bestaand stedelijke gebied toegevoegde woningbouwmogelijkheden binnen de voormalige bebouwingscontour van de*

streekplannen Zuid-Holland-West van 19 februari 2003 en Zuid-Holland-Oost van 12 november 2003, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op «Kaart 13 20 Ke-contour Schiphol» bij de Verordening Ruimte 2016 van de provincie Zuid-Holland, en de in het streekplan Noord-Holland Zuid van 17 februari 2003 opgenomen verstedelijkingslocatie Hoofddorp Zuidrand.» (LIB artikel 2.2.1e, lid 3), vanwege bestaande rechten op grond van de Nota Ruimte. Buiten het bestaande stedelijk gebied blijven nieuwe woningbouwlocaties ook in LIB 5 niet toegestaan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

De extra bouw mogelijkheden liggen dus hoofdzakelijk in het LIB 5-gebied met als binnengrens het LIB 4-gebied, en binnen Bestaand Stedelijk Gebied, aangevuld met de genoemde locaties aangegeven in de streekplannen van Noord-Holland en Zuid-Holland. Dit met de kanttekening dat er, op grond van de Nota Ruimte, ook vóór wijziging van het LIB binnen de regels ruimte voor gemeenten was om in dit gebied (toen 20 Ke geheten) woningen te bouwen, namelijk wanneer dit intensivering of herstructurering van een woongebied betrof.

Uit bovenstaande volgt dat niet op eenduidige wijze op een kaart kan worden aangegeven waar extra ruimte voor woningbouw kan komen als gevolg van het wijzigingsbesluit LIB. Als bijlage is wel een kaart bijgevoegd met daarop de ligging van de beperkingengebieden (LIB 1 t/m 5).

Vraag 2

Op welke wijze is verzekerd dat gemeenten geen verzoeken zullen indienen om routes te wijzigen van bestaande vliegpaden over die nieuwbouwlocaties binnen het LIB 5-gebied (inclusief LIB 4) die mogelijk zijn gemaakt als gevolg van de extra planologische ruimte voor woningbouw in het LIB 5-gebied, inclusief LIB 4 (een nieuwe gemeenteraad kan immers nieuw beleid voorstaan)? Indien die bestuurlijke afspraken niet worden nageleefd, is er dan een reëel risico op terechte claims?

Antwoord 2

Door provincies en gemeenten zijn regels opgesteld over onder andere de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de afspraak dat gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening houden met de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidgevoelige bestemmingen. Eén van de elementen van deze afspraak is dat gemeenten geen verzoeken indienen om vliegroutes te verleggen boven nieuwbouwlocaties die als gevolg van de met het wijzigingsbesluit LIB geboden extra planologische ruimte voor woningbouw in het LIB 5-gebied (inclusief LIB 4) zijn gebouwd. De regels over rekenschap geven zijn door de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland verankerd in de van kracht zijnde Provinciale Verordeningen en worden daarnaast verankerd in provinciale en gemeentelijke beleidsregels. Gemeenten zijn gebonden zich hieraan te houden.

In aanvulling hierop heeft het Rijk, als onderdeel van de bestuurlijke afspraken, met gemeenten en provincies de afspraak gemaakt dat toekomstige verzoeken in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) om routewijzigingen van bestaande vliegpaden boven eerder genoemde nieuwbouwlocaties niet worden ingediend of ondersteund door de betrokken overheden als het gaat om ten tijde van de bouw voorzienbare (geluids)overlast. Hierbij is ook afgesproken dat indien partijen zich onvoldoende aan de gemaakte afspraken houden en/of zich significante wijzigingen voordoen in de ontwikkeling van Schiphol, partijen opnieuw met elkaar in overleg treden om te bezien wat de consequenties hiervan zijn voor de gemaakte afspraken.

Indien de bestuurlijke afspraken worden nageleefd, bestaat er juridisch geen reëel risico op terechte claims. In hoeverre hiervan wel sprake is indien de bestuurlijke afspraken niet worden nageleefd, is in zijn algemeenheid niet te zeggen. Dit hangt af van de specifieke omstandigheden van het geval.

Vraag 3

Staat het onomstotelijk vast dat een standaardbepaling in koopovereenkomsten ter voorkoming van bezwaren juridisch houdbaar is?

Antwoord 3

De standaardbepaling houdt in dat in koopovereenkomsten en huur- en gebruiksovereenkomsten de koper, huurder of gebruiker verklaart bekend te zijn met het feit dat de woning zich bevindt op een met vliegtuiggeluid belaste locatie met daaruit voortvloeiende gebruiksbepalingen. Daarnaast verplicht de koper zich deze informatie op te nemen in de leveringsakte bij een koop- of gebruiksovereenkomst met zijn rechtsopvolger, samen met de verplichting voor die rechtsopvolger dit weer door te geven (kettingbeding). Het doel van deze bepaling is te verzekeren dat een nieuwe bewoner geïnformeerd is over de mogelijke geluidbelasting door vliegverkeer in de omgeving van Schiphol. Hiermee kan worden voorkomen dat een nieuwe bewoner onaangenaam wordt verrast door eventuele overlast van vliegtuiggeluid. Bekend is dat de bepaling al eerder is gebruikt door de gemeente Rotterdam in overeenkomsten in het kader van woningbouwprojecten bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport.

Vraag 4

Welke lokale overheden zijn betrokken geweest bij de afspraken? Zijn alle gemeenten die overlast van Schiphol en zijn vliegtuigen ervaren, betrokken bij de overeenkomst? Zijn er gemeenten afgehaakt of niet benaderd?

Antwoord 4

Via de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland zijn de gemeenten binnen de LIB 5-contour betrokken. Dit in het kader van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), onder voorzitterschap van de provincie Noord-Holland. Tijdens een bestuurlijk overleg is door de betrokken BRS-gemeenten in het LIB 5-gebied ingestemd met de gemaakte afspraken.

Vraag 5

Wat houden de afspraken precies in? Kunt u de brief die naar de lokale gemeenten en provincies is gegaan met de Kamer delen?

Antwoord 5

Tussen Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de betrokken BRS-gemeenten gelegen in het LIB 5-gebied zijn afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in brieven van Gedeputeerde Staten aan deze gemeenten.

Kern van de afspraken wordt gevormd door de inhoud en doorwerking van het rekenschap geven, waarmee de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het afwegen van luchtvaartaspecten in de planvorming wordt geborgd. De afspraken over rekenschap geven krijgen juridische doorwerking in de vorm van een provinciale en gemeentelijke beleidsregel. In deze beleidsregel wordt de

overeengekomen 'Handreiking rekenschap geven' op een bindende wijze verankerd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Naast het rekenschap geven zijn er afspraken gemaakt over het informeren van (potentiële) bewoners en het nemen van verantwoordelijkheid voor gerealiseerde woningbouw. Gemeenten zeggen toe niet te vragen om het verleggen van vliegroutes of anderszins uit hoofde van de extra ontstane bouw mogelijkheden. De gemaakte afspraken voorkomen dat de luchtvaartsector zich, als gevolg van de extra planologische ruimte die met het gewijzigde LIB ontstaat voor woningbouw, gesteld ziet voor extra kosten.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Tot slot maken de regio en de luchtvaartsector nadere afspraken over de klachtenafhandeling, waarbij de één-loket-gedachte het uitgangspunt is.

Zoals aan uw Kamer is gemeld in de brief van 16 oktober jongstleden (Kamerstuk 29 665, nr. 243) heeft het Rijk aanvullend hierop met de regio en de luchtvaartsector nog enkele procesafspraken gemaakt.

De brieven van de provincies Noord- en Zuid-Holland, inclusief bijlagen, zijn als bijlage bij deze beantwoording gevoegd.

Vraag 6

Wat is de rechtsgrond voor een dergelijk kettingbeding? Zijn er vergelijkbare voorbeelden in Nederland? Zijn er vergelijkbare voorbeelden in Europa, waarbij burgers afstand moeten doen van een deel van hun rechten en hun gezondheid?

Antwoord 6

Zie ook het antwoord op vraag 3. Met het kettingbeding doet de burger geen afstand van zijn rechten of zijn gezondheid. Het betreft een verklaring over het bekend zijn met en het doorgeven van informatie over de geluidssituatie van de locatie. De bepaling wordt opgenomen in koopovereenkomsten en andere gebruiksovereenkomsten voor onroerende zaken gebaseerd op het Burgerlijk Wetboek. De gemeente Rotterdam heeft de bepaling destijds opgenomen in overeenkomsten in het kader van woningbouwprojecten bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Mij is geen onderzoek naar voorbeelden in Europa bekend.

Vraag 7

Wordt een dergelijk 'verbod op klagen' en/of kettingbeding vaker afgesproken? Waar en wanneer?

Antwoord 7

Het is een misverstand dat nieuwe bewoners de mogelijkheid tot klagen wordt ontnomen. Onderdeel van de gemaakte bestuurlijke afspraken is de wijze waarop de afhandeling van klachten van nieuwe bewoners plaatsvindt. Uitgangspunt hierbij is de één-loket-gedachte, wat inhoudt dat nieuwe bewoners eventuele klachten bij hetzelfde loket indienen als alle andere bewoners.

Ook is afgesproken dat nieuwe bewoners actief en zo vroeg mogelijk worden geïnformeerd over de mogelijke geluidbelasting door vliegverkeer in de omgeving van Schiphol. Eén van de instrumenten die de regio hierbij zal inzetten, is een kettingbeding in koopovereenkomsten en andere gebruiksovereenkomsten. Hiermee wordt gegarandeerd dat nieuwe bewoners geïnformeerd zijn over de

geluidbelasting ter plaatse en zelf een weloverwogen keuze maken. Dit betekent echter niet dat nieuwe bewoners niet mogen klagen. Nieuwe bewoners hebben net als alle andere bewoners het recht op het indienen van klachten over hinder van het vliegverkeer. Er is dus geenszins sprake van een 'zwijgplicht' voor nieuwe bewoners. Zoals in het antwoord op vraag 3 en 6 is aangegeven is een dergelijke bepaling eerder gebruikt door de gemeente Rotterdam.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Vraag 8

Betekent dit dat bewoners binnen de LIB 4- en LIB 5-grenzen helemaal niet meer mogen klagen over geluidsoverlast? Ook niet als er bijvoorbeeld wijzigingen komen in de hoeveelheid geluidsoverlast of als beloftes en afspraken niet worden nagekomen?

Antwoord 8

Nee, het is een misverstand dat nieuwe bewoners niet meer mogen klagen over geluidsoverlast. Zie ook het antwoord op vraag 7. Op het moment dat partijen zich onverhoopt onvoldoende aan gemaakte afspraken houden en/of zich significante wijzigingen voordoen in de ontwikkeling van Schiphol (bijvoorbeeld implementatie van een nieuw operationeel concept) met niet voorzienbare effecten voor geluidhinder en daarmee samenhangend woningbouw, zullen partijen met elkaar in overleg treden om te bezien wat de consequenties hiervan zijn voor de gemaakte afspraken. De gemaakte afspraken gelden voor hetgeen volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) mogelijk is.

Vraag 9

Of betekent dit dat er alleen geklaagd mag worden over geluidsoverlast boven de afgesproken normen? Zo ja, hoe weten bewoners of een lawaaiig incident (bijvoorbeeld een oud en extra lawaaiig, een laag of een 's nachts vliegend vliegtuig) wel of niet binnen het gemiddelde van de norm valt en of je er wel of niet over mag klagen?

Antwoord 9

Nee, er mag worden geklaagd. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen geluidsoverlast binnen of buiten de normen.

Vraag 10

Hoe wordt gemonitord wat de geluidsoverlast is waar wel over geklaagd mag worden?

Antwoord 10

Monitoring van geluidsoverlast waar wel/niet over geklaagd mag worden is niet aan de orde aangezien er geen voorwaarden of criteria worden gesteld aan klachten. Alle klachten worden geregistreerd bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en BAS doet tevens de monitoring in de vorm van analyses en kwartaal- en jaarrapportages (zie ook www.bezoekbas.nl).

Vraag 11

Hoe rechtvaardigt u de rechtsongelijkheid tussen nieuwe en oudere bewoners?

Antwoord 11

In juridische zin is er geen sprake van rechtsongelijkheid tussen nieuwe en oudere bewoners. Nieuwe bewoners hebben net als alle andere bewoners het recht op het indienen van klachten over hinder van het vliegverkeer. Wel is het zo dat

gemeenten geen verzoeken zullen indienen om vliegroutes te verleggen boven nieuwbouwlocaties die als gevolg van de met het wijzigingsbesluit LIB geboden extra planologische ruimte voor woningbouw in het LIB 5-gebied (inclusief LIB 4) zijn gebouwd. Verzoeken hierom in de ORS worden ook niet ondersteund. Nieuwe bewoners worden echter actief en zo vroeg mogelijk geïnformeerd over de mogelijke geluidbelasting door vliegverkeer ter plaatse en hebben derhalve een weloverwogen keuze kunnen maken. Zie ook het antwoord op vraag 2 en 7.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Vraag 12

Hoe verhoudt dit kettingbeding zich tot afspraken in de toekomst waarbij omwonenden van Schiphol minder geluidsoverlast zouden kunnen hebben, doordat er tegen die tijd stillere vliegtuigen zijn?

Antwoord 12

Met een kettingbeding in koopovereenkomsten en andere gebruiksovereenkomsten wordt gegarandeerd dat nieuwe bewoners geïnformeerd zijn over de geluidbelasting ter plaatse en zelf een weloverwogen keuze kunnen maken. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Vraag 13

Heeft u advies ingewonnen bij de Gezondheidsraad over de gevolgen voor de volksgezondheid als meer mensen worden blootgesteld aan meer lawaai?

Antwoord 13

Dit is niet nodig geacht omdat er geen sprake is van meer lawaai. Het wijzigingsbesluit richt zich alleen op de regels voor het bouwen binnen de beperkingengebieden rond Schiphol. Alleen daar waar het verantwoord is, wordt extra planologische ruimte geboden voor woningbouw.

Vraag 14

Is er bij de beoogde woningbouwlocatie rekening gehouden met de blootstelling aan hoge concentraties ultrafijnstof en mogelijke gevolgen voor de volksgezondheid?

Antwoord 14

Over de gevolgen van blootstelling aan ultrafijnstof is internationaal nog nauwelijks iets bekend. Er zijn daarom ook geen normen voor maximale concentraties van of maximale blootstelling aan ultrafijnstof. Dat betekent dat bij het realiseren van initiatieven als bijvoorbeeld woningbouw, de hoeveelheid ultrafijnstof geen criterium is waaraan wordt getoetst.

Wel wordt in opdracht van het ministerie van IenW door het RIVM een meerjarig onderzoekprogramma uitgevoerd naar de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof rond Schiphol. Uw Kamer is hierover enkele malen geïnformeerd, de laatste keer per brief van 18 mei 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 238).

Vraag 15

Heeft u juridisch advies ingewonnen bij bijvoorbeeld de landsadvocaat? Is dit advies openbaar? Kunt u het naar de Kamer zenden?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 15

Met betrekking tot het kettingsbeding is in 2010 aan de Provincie Noord-Holland advies uitgebracht door het Instituut voor Bouwrecht. Dit advies is openbaar en is als bijlage bij deze beantwoording gevoegd.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Vraag 16

Waar zitten de juridische kwetsbaarheden in de overeenkomst?

Antwoord 16

Er zitten geen specifieke juridische kwetsbaarheden in de overeenkomst als zodanig. Een kanttekening is wel dat deze alleen kan worden gebruikt voor nieuwbouwwoningen en niet voor bestaande bouw.

Vraag 17

Heeft u advies ingewonnen bij de Europese Commissie?

Antwoord 17

De bepaling betreft een verklaring over het bekend zijn met en het doorgeven van informatie over de geluidssituatie van de locatie. Het is daarom niet nodig geacht advies in te winnen bij de Europese Commissie.

Vraag 18

Heeft u advies ingewonnen bij het Europese Hof van Justitie?

Antwoord 18

Dit is niet nodig geacht, om dezelfde reden als in het antwoord op vraag 17.

Vraag 19

De afspraken gelden voor de huidige LIB 4- en LIB 5-contouren, maar hoe zien die contouren er straks uit, als Schiphol mogelijk verder mag groeien? Neemt het aantal mensen dat aan veel overlast wordt blootgesteld dan nog verder toe?

Antwoord 19

Op dit moment wordt het Milieueffectrapport (MER) voor het nieuw normen- en handhavingstelsel opgesteld. Daarin worden de geluidberekeningen gemaakt met een zogeheten Nederlands Doc29-model voor Schiphol. Op basis van die geluidberekeningen wordt bezien wat de consequenties zijn voor de huidige LIB 4-contour. Omdat het MER nog niet is afgerond, kan ik op dit moment nog niet aangeven wat die consequenties zijn.

De LIB 5-contour is gekoppeld aan de oude 20 Ke-contour. Laatstgenoemde verandert niet door de MER-berekeningen, dus de LIB 5-contour verandert ook niet.

Vraag 20

De voorgelegde regeling geldt voor de korte termijn, maar hoe verhoudt deze zich tot de middellange termijn?

Antwoord 20

Zoals in het kabinetsbesluit van 1 april 2016 en in de adviesaanvraag van 13 september 2016 is opgenomen, is er voor wonen en vliegen sprake van een korte termijntraject en een (middel)lange termijntraject. Het korte termijntraject bestaat uit het wijzigingsbesluit LIB en de invulling van de bestuurlijke afspraken. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan knelpunten die gemeenten ervaren met de huidige regels.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Voor de middellange termijn aanpak van het vraagstuk wonen en vliegen is advies gevraagd aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Beoogd wordt een gedragen middellange termijn oplossing voor wonen en vliegen, waarmee de mogelijkheden worden aangereikt om zowel de ambities van het kabinet ten aanzien van de duurzame groei van de luchtvaart op Schiphol als het invullen van de woningbouwopgave in de regio rondom de luchthaven waar te maken. Daarbij dient zorg te worden gedragen voor een toereikend beschermingsniveau van de omgeving tegen geluidhinder. Nagegaan dient te worden op welke wijze het beter op elkaar afstemmen van ontwikkelingen in de lucht en ontwikkelingen op de grond meer mogelijkheden biedt voor 'maatwerk'. Het betreft het totale ruimtelijke plaatje – de contouren en de mogelijkheden daarbinnen – in relatie tot luchtverkeer en vice versa.

Ik zal uw Kamer nog nader informeren over de adviesvragen die bij de ORS voorliggen.

Vraag 21

Gaat deze regeling ook gelden voor andere vliegvelden, zoals Lelystad en Eindhoven?

Antwoord 21

Het wijzigingsbesluit LIB heeft alleen betrekking op de luchthaven Schiphol. Dit geldt ook voor de bestuurlijke afspraken die door het Rijk met de regio en de luchtvaartsector in het kader van het wijzigingsbesluit LIB zijn gemaakt.

Vraag 22

Mogen bewoners die niet meer mogen klagen over geluidsoverlast, wel klagen over luchtvervuiling en/of veiligheid?

Antwoord 22

Er is, zoals toegelicht in het antwoord op vraag 7, geen sprake van dat bewoners niet meer mogen klagen over geluidsoverlast. Alle bewoners mogen klagen over ervaren overlast door vliegverkeer, dus ook over geluidsoverlast, luchtvervuiling en veiligheid.

Vraag 23

Welke gevolgen heeft het verbod op klagen voor de bepaling van de geluidshinder of berekening van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden?

Antwoord 23

Zoals ik in het antwoord op vraag 7 heb aangegeven, is er geen sprake van een verbod op klagen. Er is derhalve geen effect, de betreffende mensen worden gewoon meegenomen bij het bepalen van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden.

Vraag 24

Worden de bewoners die een overeenkomst ondertekenen meegeteld als ernstig gehinderden, gehinderden of slaapverstoorden?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 24

Ja. Het tekenen van de overeenkomst betekent immers niet dat die mensen niet meer gehinderd zijn of geen last van slaapverstoring kunnen krijgen.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Vraag 25

Heeft deze regeling gevolgen voor de bepaling van de WOZ-waarde van nieuwe woningen? En voor bestaande woningen?

Antwoord 25

Nee. Zoals ik ook in het antwoord op vraag 7 heb aangegeven, worden (toekomstige) bewoners van woningen geen rechten ontnomen. Het kettingbeding in koopovereenkomsten en andere gebruiksovereenkomsten regelt uitsluitend dat (toekomstige) bewoners van woningen voldoende geïnformeerd zijn over de geluidbelasting die zij op die locatie kunnen ervaren. Dit gebeurt overigens ook via overige informatie die de gemeente hierover verstrekt op grond van de gemaakte bestuurlijke afspraken.

Vraag 26

Wat zijn de financiële risico's voor de gemeenten van de toegezegde vrijwaring van de luchtvaartsector? Wat gebeurt er, als de regeling geen stand houdt bij de rechter? Dragen gemeenten dan alle risico's en mogelijke kosten?

Antwoord 26

Er is zowel een interne als externe juridische toetsing uitgevoerd naar het risico op terechte claims. De conclusie hiervan is dat indien de bestuurlijke afspraken worden nageleefd, er geen reëel risico is op terechte claims. Indien er ten gevolge van de extra planologische ruimte voor planvorming die met het wijzigingsbesluit LIB wordt geboden onverhoopt toch claims succesvol zijn die leiden tot extra kosten voor de luchtvaartsector, is afgesproken dat door partijen alsnog afspraken worden gemaakt over het dragen van de kosten.

Vraag 27

Wat gebeurt er met klachten die toch bij gemeenten worden ingediend?

Antwoord 27

Uitgangspunt bij de klachtenafhandeling is de één-loket-gedachte. Dit houdt in dat nieuwe bewoners eventuele klachten bij hetzelfde loket kunnen indienen als alle andere bewoners. De regio en de luchtvaartsector maken hierover nadere afspraken.

Vraag 28

Bent u van mening dat aan de Kamerbreed aanvaarde motie-Belhaj (Kamerstuk 34098, nr. 10) over moderne informatievoorziening is voldaan? Zo nee, in hoeverre voldoet de regeling aan de eisen op dit gebied die u als voorwaarde heeft gesteld om de ontheffingverlening van het Rijk aan de provincie over te dragen?

Antwoord 28

Ja, gezien de volgende acties die daarop zijn ondernomen. In de brief van 14 september jl. (Kamerstuk 31936, nr. 396) is uw Kamer geïnformeerd over de

uitvoering van de motie van het lid Belhaj (Kamerstuk 34098, nr. 10). Een taskforce van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) heeft gewerkt aan de totstandkoming van een applicatie waarmee informatie beter toegankelijk wordt, actueel (zo veel mogelijk real time) en gebundeld op één plek. Die applicatie integreert informatie over het banenstelsel en baangebruik, het actuele vliegverkeer en vliegtuigbewegingen op specifieke locaties of adressen. Een nieuw element is de toelichting op de actuele inzet van de banen op Schiphol, bijvoorbeeld als gevolg van weersomstandigheden. De in de Kamerbrief genoemde demoversie van de basisapplicatie is inmiddels door een gespecialiseerd bureau voorgelegd aan een representatieve groep van potentiële gebruikers woonachtig in de omgeving van Schiphol. Dit heeft diverse aanknopingspunten opgeleverd om de applicatie gebruiksvriendelijker te maken. Ook zijn suggesties gedaan voor aanvullende informatie die aan de applicatie zou kunnen worden toegevoegd. Een groot deel hiervan wordt thans door de ontwikkelaar verwerkt in de basisapplicatie. Het voorlopige eindresultaat van de applicatie zal op 1 december 2017 ter goedkeuring worden aangeboden aan het Regioforum van de ORS. Daarna zal worden gezocht naar een moment om de lancering op een passende manier plaats te laten vinden. Zoals in eerdere communicatie steeds is aangegeven, is de applicatie zo vormgegeven dat hieraan later meer elementen kunnen worden toegevoegd. Bijvoorbeeld gemeten geluidgegevens of een 'geluidweerbericht'. Over toekomstige toevoegingen wordt in de ORS verder gesproken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Vraag 29

Op welke wijze gaat u om met woningbouwplannen binnen de 20Ke die buiten de formele definitie van bestaand stedelijk gebied (BSG) vallen, maar die wel al in (vigerende) bestemmingsplannen zijn vastgelegd en/of waar al een omgevingsvergunning voor is afgegeven, gelet op het feit dat het wijzigingsbesluit LIB regelt dat binnen de 20Ke-zone niet meer buiten BSG gebouwd mag worden?

Antwoord 29

Ook binnen het 20 Ke beleid van de Nota Ruimte was woningbouw buiten BSG al niet toegestaan. Alle bestemmingsplannen dienen in lijn te zijn met vigerend beleid. Er zijn mij geen plannen bekend waarin dit niet het geval zou zijn. In het LIB zijn de volgende uitzonderingen opgenomen vanwege bestaande rechten op grond van de Nota Ruimte: *'... de aan bestaand stedelijke gebied toegevoegde woningbouwmogelijkheden binnen de voormalige bebouwingscontour van de streekplannen Zuid-Holland-West van 19 februari 2003 en Zuid-Holland-Oost van 12 november 2003, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op «Kaart 13 20 Ke-contour Schiphol» bij de Verordening Ruimte 2016 van de provincie Zuid-Holland, en de in het streekplan Noord-Holland Zuid van 17 februari 2003 opgenomen verstedelijkingslocatie Hoofddorp Zuidrand.'* (LIB artikel 2.2.1^e, lid 3).

Vraag 30

Hoe waarborgt u dat vigerende bestemmingsplannen, onder bestaand beleid tot stand gekomen, door dit wijzigingsbesluit LIB hun rechtskracht niet verliezen?

Antwoord 30

Zie het antwoord op vraag 29. Daarnaast is van belang dat de regels met het recente wijzigingsbesluit niet strenger zijn geworden, waardoor bestemmingsplannen hier niet op hoeven te worden aangepast.

Vraag 31

Kunt u meer informatie geven over het project "De Nieuwe Kern?" Waarin zit de zorg van Schiphol en KLM precies? Hoe worden die zorgen met de in de brief gemaakte afspraken weggenomen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Antwoord 31

"De Nieuwe kern" is een bouwplan binnen de gemeente Ouder-Amstel. De gemeente geeft aan dat het plan zich tot en met 2018 nog in de voorbereidende fase bevindt, waarbij het plan nader wordt uitgewerkt en onder meer een structuurvisie en een milieueffectrapport worden opgesteld. Daarna wordt het bestemmingsplan gemaakt. Het ministerie heeft hierover contact met de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam, de provincie Noord-Holland, Schiphol en KLM. De gemeente Ouder-Amstel heeft in de "Nota van Uitgangspunten" van december 2013 een maximaal woningaantal van 4.500 opgenomen en in de eerste planfase ligt het voorziene aantal woningen rond de 2.500. De gemeente geeft verder aan het plan zodanig te zullen zoneren dat er geen woningen komen in het LIB 4-gebied, maar wel binnen BSG in het LIB 5-gebied (voorheen 20 Ke) en verder buiten het LIB 5-gebied.

KLM en Schiphol hebben aangegeven zich zorgen te maken over de mogelijke ontwikkeling van grootschalige woningbouwlocaties in het LIB 5-gebied die als gevolg van het wijzigingsbesluit LIB mogelijk gemaakt zouden kunnen worden. Hun zorg zit er met name in dat deze ontwikkelingen een negatief effect kunnen hebben op de ontwikkeling van de luchtvaart. KLM en Schiphol zijn van mening dat onder belangrijke verkeersaders en in de nabijheid van de luchthaven niet willens en wetens woningbouw moet worden gerealiseerd. Als voorbeeld is hierbij de Nieuwe Kern genoemd. De ervaring leert dat vanuit gebieden onder aan- en uitvliegroutes en dichtbij de luchthaven veel klachten komen. Zij vragen zich af hoe dit soort projecten zich verhoudt tot de gemaakte afspraak over rekenschap geven en de mate waarin gemeenten in de praktijk daadwerkelijk verantwoording afleggen voor het wel/niet bouwen onder drukke aan- en uitvliegroutes. KLM en Schiphol zouden graag zien dat er een meer heldere definitie van BSG komt, het aantal woningen per locatie wordt gemaximeerd en locaties die onder drukke aan- en uitvliegroutes vallen worden uitgesloten.

Bovenstaande zorgen zijn mede aanleiding geweest tot het maken van de bestuurlijke afspraken, waaronder rekenschap geven. Eén van de onderdelen van het rekenschap geven is dat gemeenten in de planvorming rekening houden met de geluidproductie en het risico die vliegroutes van en naar Schiphol met zich meebrengen, nu en voor zover te voorzien, in de toekomst. Hierbij hoort ook dat gemeenten onder andere onderbouwen op welke wijze de verschillende belangen zijn gewogen, waarom nieuwbouw op de betreffende locatie wenselijk is en op welke wijze toekomstige bewoners worden geïnformeerd. Dat laat onverlet dat voor elk bestemmingsplan de normale wettelijke procedure moet worden doorlopen, inclusief inspraak en beroep bij de rechter.

Daarnaast geldt op grond van het wijzigingsbesluit LIB vanaf de grens van het luchthavengebied tot de grens van het LIB 5-gebied voor gemeenten een motiveringsplicht (in de toelichting van het bestemmingsplan of de onderbouwing van een omgevingsvergunning) voor de wijze waarop zij bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met de gevolgen van een vliegtuigongeval, waarbij zij de toename van het risico door toevoeging van kwetsbare objecten

dienen af te wegen en te motiveren. Zie voor de overige afspraken het antwoord op vraag 2.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 32

Is opname van een kettingbeding in alle toekomstige koopaktes voldoende om afspraken ook stand te laten houden bij de rechter? Wat is de hoogte van de dwangsom die wordt voorgesteld indien kettingbeding niet in koopakte komt?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Antwoord 32

Samen met de andere bestuurlijke afspraken zorgt de bepaling ervoor dat er geen reëel risico op terechte schadeclaims is. De dwangsom in de standaardbepaling die de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland gemeenten adviseren voor het niet opnemen van de standaardbepaling in koopovereenkomsten en huur- en gebruiksovereenkomsten is €100.000,-.

Vraag 33

Hoe wordt gecontroleerd of gemeenten en provincies (nieuwe) bewoners actief en zo vroeg mogelijk informeren over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol? Waar kunnen Schiphol en zijn gebruikers terecht in het geval dit (naar hun mening) onvoldoende gebeurt?

Antwoord 33

Door de regio wordt onder regie van de provincie Noord-Holland een systeem van monitoring van de uitvoering van het rekenschap geven en de informatievoorziening opgezet. De voortgang hiervan zal periodiek in een overleg tussen de regio, de luchtvaartsector en het rijk worden besproken.

Vraag 34

Wat betekenen de afspraken in het nieuwe regeerakkoord voor het 50/50-principe na 2020? In hoeverre is er voldoende ruimte voor flexibiliteit in de uitvoering?

Antwoord 34

In het regeerakkoord is opgenomen dat de door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord in 2008, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% mag worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden. Na 2020 kan deze groei plaats vinden. Aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) is gevraagd om te adviseren over de concrete invulling van de 50/50-verdeling van de milieuwinst na 2020. Op basis van deze advisering zal de 50/50-verdelingsregel in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en bijbehorende lagere regelgeving worden opgenomen. Het LVB zal nog bij uw Kamer worden voorgehangen.

Vraag 35

In hoeverre is het mogelijk om flexibiliteit toe te passen om routes van bestaande vliegpaden te wijzigen? Welke garantie is er dat ook toekomstige verzoeken van de Omgevingsraad Schiphol op dit vlak niet gesteund zullen worden?

Antwoord 35

Zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 2 zullen gemeenten geen verzoeken indienen om vliegroutes te verleggen boven nieuwbouwlocaties die als gevolg van de met het wijzigingsbesluit LIB geboden extra planologische ruimte voor woningbouw in het LIB 5-gebied (inclusief LIB 4) zijn gebouwd.

In aanvulling hierop heeft het Rijk, als onderdeel van het aanvullende afsprakenpakket, met gemeenten en provincies de afspraak gemaakt dat toekomstige verzoeken in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) om routewijzigingen van bestaande vliegpaden boven eerder genoemde nieuwbouwlocaties niet zullen worden ingediend of ondersteund door de betrokken overheden als het gaat om ten tijde van de bouw voorzienbare (geluids)overlast. Hierbij is ook afgesproken dat indien partijen zich onvoldoende aan de gemaakte afspraken houden en/of zich significante wijzigingen voordoen in de ontwikkeling van Schiphol, partijen opnieuw met elkaar in overleg treden om te bezien wat de consequenties hiervan zijn voor de gemaakte afspraken.

Vraag 36

Is, gelet op de stelling dat er geen sprake is van een reëel risico op terechte claims, hierop een juridische toets uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid alsnog zo'n toets uit te laten voeren? Zo ja, wat waren de uitkomsten?

Antwoord 36

De stelling is het resultaat van een interne juridische toets binnen het departement, die door externe juridische toetsing is bevestigd. De uitkomst was dat indien de bestuurlijke afspraken worden uitgevoerd er geen reëel risico is op terechte claims.

Vraag 37

Hoe wordt voorkomen dat er, gelet op het feit dat partijen weer met elkaar in overleg zullen treden indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, daarmee niet achter de feiten aan wordt gelopen? En in hoeverre is dit een nieuwe, geformaliseerde overlegstructuur?

Antwoord 37

De onvoorziene omstandigheden kunnen zich voordoen ten aanzien van onvoorziene kosten, het (niet) nakomen van de gemaakte afspraken of toekomstige ontwikkelingen. Om te voorkomen dat achter de feiten wordt aangeglopen, heeft het Rijk nog enkele procesafspraken met de regio en de luchtvaartsector gemaakt. Deze hebben betrekking op de monitoring en evaluatie van de gemaakte afspraken in de praktijk. Zo houden we de vinger aan de pols en wordt overleg geïnitieerd zodra noodzakelijk.

Vraag 38

Bent u overtuigd dat de informatievoorziening toereikend is om "voorzienbaarheid" te veronderstellen?

Antwoord 38

Met het maatregelenpakket dat er ligt wordt op adequate wijze invulling gegeven aan de afspraken. Dit betreft ook de afspraken over informatievoorziening. De nieuwe bewoners worden geïnformeerd over de geluidbelasting ter plaatse en over welke geluidbelasting als gevolg van toekomstige ontwikkeling van Schiphol binnen het NNHS mogelijk is. Hiermee is de informatievoorziening toereikend om voorzienbaarheid te veronderstellen.

Vraag 39

Wat is de kans op een eventuele vertraging waardoor het wijzigingsbesluit niet per 1 januari 2018 in werking kan treden? Wat zullen de gevolgen daarvan zijn?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 39

Het besluit is op 23 oktober 2017 vastgesteld en op 3 november 2017 gepubliceerd in Staatsblad 2017, 402. Artikel III van het wijzigingsbesluit bepaalt dat het besluit op 1 januari 2018 in werking treedt. Vertraging van de inwerkingtreding is derhalve niet mogelijk.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Vraag 40

Over hoeveel (geplande) woningen gaat het momenteel in het LIB 5-gebied?

Antwoord 40

Ook voor wijziging van het LIB was er binnen de regels ruimte voor gemeenten om woningen te bouwen binnen BSG in het toenmalige 20 Ke-gebied (nu LIB 5-gebied geheten), namelijk wanneer dit intensivering of herstructurering van een woongebied betrof. Het is daarom niet mogelijk exacte aantallen woningen te geven die nu extra mogelijk zijn geworden met de komst van het wijzigingsbesluit. Daarnaast is er een onderscheid tussen harde (in onherroepelijke bestemmingsplannen vastgelegde) en zachte (in voorbereiding zijnde) plancapaciteit. Met name bij de zachte maar soms ook bij de harde plancapaciteit is het nog maar de vraag of de bekende (concept)plannen daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. Met die kanttekeningen kan worden gesteld dat een schatting, gemaakt op basis van door de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland verstrekte informatie, lijkt uit te komen op enkele duizenden tot circa 8.500 woningen aan harde plancapaciteit.

Vraag 41

Welke zekerheden zijn er met betrekking tot sloop of voorkomen nieuwbouw in LIB 1 en LIB 3?

Antwoord 41

In LIB 1 en LIB 3 blijft het verbod op nieuwbouwwoningen gelden. In LIB 1 blijft daarnaast de regel dat bestaande woningen worden opgekocht en gesloopt wanneer de huidige bewoners deze verlaten.

Vraag 42

Wanneer wordt het LIB in samenhang met het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aangeboden aan de Kamer?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 42

Het huidige wijzigingsbesluit LIB is alleen gericht op aanpassingen in de regels voor ruimtegebruik die gelden binnen de beperkingengebieden rond Schiphol. Na wijziging van het LVB als gevolg van het NNHS zal ook de ligging van de beperkingengebieden in het LIB daarmee in overeenstemming worden gebracht (de contouren). Ik zal u binnen afzienbare tijd een brief sturen, waarin ik inga op mijn inzet in het Schiphol dossier. Ik zal in deze brief ook ingaan op de planning voor het een ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB en het LIB met betrekking tot de ligging van de beperkingengebieden.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/284934

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga