



591

Besluit van 26 november 2002 tot vaststelling van een luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol (Luchthavenindelingbesluit Schiphol)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 juli 2002, kenmerk HDJZ/LUV/2002-1856, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 12 september 2002, kenmerk W09.02.0303/V en W09.02.0305/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 21 november 2002, kenmerk HDJZ/LUV/2002-2735, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

§ 1.1. Begripsbepalingen

Artikel 1.1.1

1. In dit besluit wordt verstaan onder:
 - a. de wet: de Wet luchtvaart;
 - b. gebouwen met een gezondheidszorgfunctie: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Bouwbesluit;
 - c. gebouwen met een onderwijsfunctie: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Bouwbesluit;
 - d. gebouwen met een kantoorfunctie: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Bouwbesluit.
2. In dit besluit wordt onder «gebouw» of «woning» tevens verstaan: woonboot.

Artikel 1.2.1

1. Het luchthavengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.
2. Het beperkingengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 2 bij dit besluit.

HOOFDSTUK 2. REGELS OMTRENT DE BESTEMMING EN HET GEBRUIK VAN DE GROND

§ 2.1. Regels binnen het luchthavengebied

Artikel 2.1.1

De gronden die bestemd zijn voor het banenstelsel van de luchthaven zijn als zodanig aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

§ 2.2. Regels binnen het beperkingengebied

Artikel 2.2.1

1. Op de gronden die op de kaarten in bijlage 3A bij dit besluit met nummer 1 zijn aangewezen, zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven.
2. Op de gronden die op de kaarten in bijlage 3A bij dit besluit met nummer 2 zijn aangewezen, zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of van bedrijven.
3. Op de gronden die op de kaarten in bijlage 3B bij dit besluit met nummer 3 zijn aangewezen, zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik.
4. Op de gronden die op de kaarten in bijlage 3B bij dit besluit met nummer 4 zijn aangewezen, zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik.
5. Van bestaand gebruik als bedoeld in het eerste tot en met vierde lid, is sprake indien op de datum van inwerkingtreding van dit besluit op de desbetreffende plaats een gebouw rechtmatig aanwezig is en overeenkomstig de bestemming wordt gebruikt, of voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit een bouwvergunning is verleend voor dit gebouw op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.
6. Ten aanzien van degene die op de datum van inwerkingtreding van dit besluit rechtmatig gebruiker is van een woning of een woonwagen op de gronden die op de kaarten in bijlage 3A van dit besluit met de nummers 1 en 2 zijn aangewezen, kan indien sprake is van bestaand gebruik als bedoeld in het vijfde lid, beëindiging van dit gebruik niet worden geveerd.
7. In afwijking van het eerste tot en met vierde lid, zijn daarin bedoelde gebouwen eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.

Artikel 2.2.2

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij dit besluit zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden.

2. In afwijking van het eerste lid is een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde toegestaan indien:

a. het object opgericht of geplaatst is overeenkomstig een bouwvergunning of een aanlegvergunning of voor het object een dergelijke vergunning is verleend en

b. de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

3. In afwijking van het eerste lid is een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.

4. Op de in het eerste lid bedoelde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, voor zover deze werken of werkzaamheden reiken tot een hoogte boven de in dat lid bedoelde maximale waarden.

Artikel 2.2.3

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 bij dit besluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
b. viskwekerijen met extramurale bassins;
c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;

d. natuurreservaten en vogelreservaten;

e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

2. In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

3. In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.

HOOFDSTUK 3. SLOTBEPALINGEN

Artikel 3.1

1. Uiterlijk drie jaren na de inwerkingtreding van dit besluit wordt door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een milieueffectrapport opgesteld.

2. Het rapport is gericht op een vergelijking van het beschermingsniveau, zoals dat wordt geboden door dit besluit, met het beschermingsniveau zoals dat voor de inwerkingtreding van artikel VI van de wet van 27 juni 2002 houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374) ten aanzien van het vijfbanenstelsel is beschreven in de PKB Schiphol en Omgeving. Artikel IX van die wet wordt hierbij in acht genomen.

3. Voor zover uit het rapport blijkt dat bij de vaststelling van dit besluit het bepaalde in de artikelen X tot en met XIII van de wet van 27 juni 2002 houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374) niet in acht is genomen, bevordert Onze Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat zulks alsnog geschiedt.

Artikel 3.2

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 januari 2003, nr. 9.

Artikel 3.3

Dit besluit wordt aangehaald als: Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 26 november 2002

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
H. G. J. Kamp

Uitgegeven de *zeventiende* december 2002

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Het luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Tezamen met het luchthavenverkeerbesluit, dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer, is het besluit een uitwerking van het nieuwe hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, zoals dat in die wet is opgenomen door de wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol.¹ Verder in deze toelichting zal de gewijzigde Wet luchtvaart worden aangeduid met: de wet. De Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol wordt aangeduid met: de wijzigingswet.

De nieuwe vijfde baan van de luchthaven (ook wel Polderbaan genoemd) wordt in gebruik genomen, zodra het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit in werking zullen treden, naar verwachting op 20 februari 2003.

Op dat moment wordt het huidige regime voor de luchthaven Schiphol beëindigd: hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet wordt, met een enkele uitzondering, buiten toepassing gesteld² en de PKB Schiphol en Omgeving en de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol vervallen³.

1.1. Wettelijke grondslag

Het luchthavenindelingbesluit wordt op grond van artikel 8.4 van de wet bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld.

1.2. Het eerste luchthavenindelingbesluit

Dit luchthavenindelingbesluit is het eerste dat tot stand is gekomen onder de vigeur van de Wet luchtvaart, zoals luidend na de wijzigingswet. De wijzigingswet bevat een aantal artikelen met betrekking tot het eerste luchthavenindelingbesluit. In deze artikelen wordt de overgang geregeld van het thans nog geldende stelsel, zoals beschreven in hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet, de PKB Schiphol en Omgeving en de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol, naar het voor Schiphol straks van toepassing zijnde hoofdstuk 8 van de wet. Met name de artikelen X en XI van de wijzigingswet zijn van belang voor het luchthavenindelingbesluit.

Om inzicht te verschaffen in het beschermingsniveau zoals dat wordt geboden door het luchthavenindelingbesluit (en het luchthavenverkeerbesluit) ten opzichte van het in de PKB beschreven beschermingsniveau is een milieueffectrapport gemaakt.⁴ In hoofdstuk 5 van deze toelichting worden de uitkomsten van het milieueffectrapport besproken.

1.3. De systematiek van het luchthavenindelingbesluit

Op grond van artikel 8.5 van de wet worden in het luchthavenindelingbesluit het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven (artikel 8.6 van de wet). Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven (artikel 8.7 van de wet).

¹ Stb. 374. Voor de Kamerstukken zie dossier 27 603.

² Zie artikel II van de wijzigingswet.

³ Zie artikel VI respectievelijk artikel VII van de wijzigingswet.

⁴ Zie artikel VIII van de wijzigingswet.

Aan de hier genoemde wettelijke bepalingen is in het besluit als volgt invulling gegeven. De vaststelling van het luchthavengebied en het beperkingengebied is opgenomen in hoofdstuk 1 van het besluit. Op kaarten in de bijlagen bij het besluit zijn deze gebieden aangewezen.

In hoofdstuk 2 van het besluit zijn de regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied opgenomen.

De regels binnen het luchthavengebied beperken zich tot het aanwijzen van de gronden bestemd voor het banenstelsel.

De regels voor het beperkingengebied kennen verschillende regimes die gelden voor de gronden die op de desbetreffende kaarten zijn aangewezen.

Er zijn regimes ten aanzien van de toelaatbaarheid van gebouwen in verband met de externe veiligheid of geluidbelasting. Er zijn gronden (de «sloopzones») waar voor bepaalde gebouwen geldt dat ze dienen te worden gesloopt of anderszins beperkingen bestaan, en gronden waar bepaalde nieuwe gebouwen verboden zijn.

Daarnaast zijn er regels met hoogtebeperkingen en regels met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen. In de hoofdstukken 3 en 4 van deze toelichting worden achtereenvolgens het luchthavengebied en het beperkingengebied besproken.

De gemeentebesturen moeten hun bestemmingsplannen in overeenstemming brengen met het luchthavenindelingbesluit. Als een bestemmingsplan niet in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit, geldt het besluit als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het luchthavenindelingbesluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt. Als een bestemmingsplan nog niet in overeenstemming is gebracht met het luchthavenindelingbesluit, heeft het gemeentebestuur de bevoegdheden die voortvloeien uit de werking van het besluit als voorbereidingsbesluit. Hoofdstuk 7 van deze toelichting gaat nader in op de werking en de handhaving van het luchthavenindelingbesluit.

Uit een oogpunt van planologische rust is het niet wenselijk om de omvang van de verschillende gebieden en regimes in het luchthavenindelingbesluit veelvuldig aan te passen. Voor een wijziging van het luchthavenindelingbesluit is artikel 8.7, vierde lid, van de wet van belang. Hierin is bepaald dat elk volgend besluit een bescherming biedt die per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden zou worden als dit eerste besluit nog van kracht zou zijn. Deze bescherming moet in samenhang gezien worden met de bescherming die geboden wordt door het luchthavenverkeerbesluit. De wet legt ook ten aanzien van dat besluit het minimum beschermingsniveau vast (artikel 8.17, zevende lid, van de wet).¹

1.4. De procedure van totstandkoming

Het onderstaande is van overeenkomstige toepassing op de totstandkoming van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. De totstandkoming van dat besluit is procedureel in de tijd gelijk geschakeld met de totstandkoming van het luchthavenindelingbesluit.

Het onderhavige luchthavenindelingbesluit is *vastgesteld* nadat de wijzigingswet (gedeeltelijk) van kracht is geworden. Het besluit is echter *voorbereid* gedurende de tijd dat het voorstel voor de wijzigingswet nog niet tot wet was verheven maar de tekst van het wetsvoorstel wel vaststond. De tekst van het wetsvoorstel is vast komen te staan met de

¹ Zie ook de uitgebreide beschouwing omtrent het minimum beschermingsniveau in paragraaf 1.5 van de nota naar aanleiding van het verslag bij het voorstel voor de wijzigingswet (Kamerstukken II 2000–2001, 27 603, nr. 6).

aanvaarding op 30 oktober 2001 van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer. Vanaf dat moment kon de in artikel 8.13 van de wet voorgescreven procedure een aanvang nemen met het bekendmaken van het ontwerp van het besluit.

Het ontwerp is bekendgemaakt in de Staatscourant van 23 januari 2002 (Stcrt. 16). De bijlagen bij het besluit zijn bekendgemaakt in een afzonderlijke bijlage bij die Staatscourant, die op het kantoor van de Staatscourant ter inzage is gelegd.

Gelijktijdig met de bekendmaking is het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal overgelegd.

Van het milieueffectrapport dat ter voorbereiding van het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit is opgesteld, is overeenkomstig artikel 7.30 van de Wet milieubeheer openbaar kennis gegeven gelijktijdig met de hiervoor bedoelde bekendmaking en overlegging.

Het ontwerp van het luchthavenindelingbesluit alsmede het milieueffectrapport hebben, in overeenstemming met de artikelen 7.23 en 7.34 van de Wet milieubeheer, van 23 januari 2002 tot en met 22 februari 2002 ter inzage gelegen. Openbare zittingen zijn gehouden op 14, 19 en 21 februari 2002. Gelet op de inspraak is het besluit op verschillende plaatsen gewijzigd, met name ten aanzien van de omschrijving en het hanteren van de begrippen «gevoelig object» en bestaand object of gebruik. Als gevolg van het advies van de Raad van State is de term «gevoelige objecten» uit het besluit verdwenen.

Over het ontwerp is op 3 en 4 juli 2002 overleg gevoerd met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

De wijzigingswet is op 25 juni 2002 door de Eerste Kamer aanvaard.

Het besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit is het tijdstip waarop de Polderbaan van de luchthaven in gebruik kan worden genomen, naar verwachting 20 februari 2003.

2. Achtergronden

Al tijdens de laatste fase van het vaststellen van de PKB Schiphol en Omgeving en de voorbereiding van de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol bleek dat de feitelijke groei van het luchtverkeer op de luchthaven groter was dan de groei uit het scenario waarop de PKB en de aanwijzing waren gebaseerd. De in de PKB vastgelegde volumeplafonds zouden, in de bijgestelde verwachtingen, al kort na de overgang naar het vijfbanenstelsel bereikt worden. Dit is mede aanleiding geweest voor een nadere bezinning op de toekomst van de luchtvaart in Nederland, in het kader van het project Toekomst Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI).

In de in 1997 uitgebrachte integrale beleidsvisie (IBV) spreekt het kabinet uit dat het mogelijk moet zijn dat de luchtvaart groeit boven de volumeplafonds van de PKB, mits er een balans is tussen milieu en economie en mits het beslag dat op de beschikbare ruimte wordt gelegd, binnen aanvaardbare grenzen blijft.

Nadere beleidsvorming resulteerde in 1998 in de nota Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart (SbtI). De keuzen in de SbtI betreffen de middellange termijn (vanaf 2003) en de lange termijn. Voor de middellange termijn stelt het kabinet het volgende doel: Schiphol heeft vanaf 2003 de beschikking over het nieuwe vijfbanenstelsel en dit stelsel functioneert dan onder een geïntegreerd stelsel van nieuwe grenswaarden, dat gelijkwaardig is aan de milieu- en veiligheidsnormen uit de

PKB. Het nieuwe stelsel is beter meetbaar en handhaafbaar. Aantallen passagiers noch aantallen vliegbewegingen zijn daarbij het criterium. Met een dergelijk stelsel is een capaciteit mogelijk die hoger ligt dan de huidige plafonds. Daarbij wil het kabinet verhoudingen scheppen tussen de overheid en de luchtvaartsector zoals die ook elders gebruikelijk zijn («Schiphol als bedrijf»).

De keuzen in de SbtI zijn nader uitgewerkt in de nota Toekomst van de nationale luchthaven (Tnl, december 1999). De Tnl-nota schetst voor de middellange termijn de hoofdlijnen van het nieuwe stelsel van grenswaarden en hoe dit stelsel zich verhoudt tot de huidige normen. De nota schetst bovendien de wijze waarop dit nieuwe stelsel wettelijk wordt verankerd en hoe de verhoudingen tussen overheid en luchtvaartsector worden aangepast. Nadere keuzen van het kabinet omtrent de invulling van het stelsel van grenswaarden zijn neergelegd in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 31 mei 2000 over de toekomst van de nationale luchthaven (Kamerstukken II 1999–2000, 26 959, nr. 3).

In de loop van de jaren is er een accentverschuiving opgetreden in de gedachtegang over het stellen van de volumegrenzen aan het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven Schiphol.

Ten tijde van de PKB werden de veiligheids- en milieugrenzen vastgesteld mede aan de hand van een door de overheid opgesteld groei-scenario. Om deze grenzen de nodige «hardheid» mee te geven, werd ook het groeiscenario, in de vorm van volumeplafonds, vastgelegd.

Thans is de gedachtegang kort gezegd dat een stelsel van veiligheids- en milieugrenzen geen bescherming moet bieden tegen *aantallen* vliegtuigen, passagiers of tonnen vracht, maar tegen de *gevolgen* van het daarmee samenhangende vliegverkeer. Het beleid van de overheid moet op de eerste plaats gericht zijn op het vaststellen van goede en handhaafbare veiligheids- en milieugrenzen. De overheid moet een regime creëren waarbij de luchtvaartsector, binnen de gestelde grenzen, de ruimte krijgt om het groeipotentieel te ontwikkelen.

De wijzigingswet is gericht op het tot stand brengen van een wettelijke grondslag voor dit nieuwe regime. In de wet is de grondslag gelegd voor een tweetal uitvoeringsbesluiten: het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit.

Het luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die nodig zijn om de uitvoering van het ruimtelijk beleid ten aanzien van de luchthaven te verzekeren.

Het luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de gevolgen van het luchthavenluchtverkeer met betrekking tot de aspecten veiligheid, geluid, lokale luchtverontreiniging en geur. De bescherming ten aanzien van veiligheid en geluid wordt geboden door een samenspel van beide besluiten. Het luchthavenverkeerbesluit begrenst de gevolgen van het vliegverkeer (onder meer) in termen van externe-veiligheidsrisico en geluidbelasting op de grond. Het aantal mensen dat getroffen wordt door die gevolgen, wordt begrensd door de (bouw- en gebruiks) beperkingen waartoe het luchthavenindelingbesluit verplicht.

3. Het luchthavengebied

De omvang van het luchthavengebied – zoals aangewezen in bijlage 1 – komt in belangrijke mate overeen met de huidige omvang van het luchtvaartterrein zoals deze is opgenomen in de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol van 1996 (met wijziging in 1999). Ten opzichte van de aanwijzing zijn – mede op verzoek van de luchthavenexploitant – enkele wijzigingen aangebracht, waarop hierna zal worden ingegaan.

De gronden die bestemd zijn voor het banenstelsel, zijn eveneens in

bijlage 1 aangewezen. Vooralnog zijn géén voorschriften omtrent de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het luchthavengebied in het besluit opgenomen, behoudens het vastleggen van het banenstelsel. De exploitant van de luchthaven is verantwoordelijk voor de inrichting en het gebruik van het luchthaventerrein, met inbegrip van de externe-veiligheidsaspecten.

In de huidige begrenzing zijn zoals gezegd enkele wijzigingen aangebracht.

De noordelijke taxibaan die oorspronkelijk binnen het luchtvaartterrein behorend bij de aanwijzing uit 1996 was opgenomen, is vervallen. In plaats hiervan is voorzien in ruimte voor een taxibaan om de zuidelijke kop van de Zwanenburgbaan, de zogenoemde zuidelijke taxibaan. Het voorgenomen gebruik van de taxibaan is opgenomen in het scenario waarop de berekening van de milieugrenswaarden in het eerste luchthavenverkeerbesluit is gebaseerd. Het blijkt dat de geluidbelasting van het gebruik van de taxibaan geen effect heeft op de geluids-berekeningen. Voorzien is dat de zuidelijke taxibaan in 2003 in bedrijf kan worden genomen.

De luchthaven heeft tevens besloten tot de aanleg van een taxibaan om de noordelijke kop van de Zwanenburgbaan¹. De (procedurele) start van de aanleg van deze taxibaan is voorzien in 2003. Een zo vroegtijdig mogelijke ingebruikneming van deze nieuwe noordelijke taxibaan is gewenst omdat daardoor een kruisingsvrij gebruik van de Zwanenburgbaan bij landen vanuit en starten in zuidelijke richting mogelijk wordt. Net zoals door de aanleg van de zuidelijke taxibaan, wordt de algehele veiligheid op de luchthaven verhoogd door het beperken van het aantal actieve baan kruisingen.

De reden dat niet eerder is gekozen voor de zuidelijke taxibaan is dat de vanuit luchtverkeersleidingsoogpunt benodigde technische middelen destijds niet beschikbaar waren.

Voor de aanleg van de beide taxibanen is het luchthavengebied ten opzichte van 1996/1999 iets uitgebreid.

Er is een nieuwe locatie vastgesteld voor de brandweerpost. Als gevolg van beperkingen door zichtlijnen vanuit de verkeerstoren en veranderde inzichten met betrekking tot de uitvoering van de vliegtuigbrandbestrijding is een andere locatie voor de brandweerpost vastgesteld dan in 1996/1999. De brandweerpost moet binnen het luchthavengebied liggen, mede in verband met het zo kort mogelijk houden van uitruktijden in het geval van een calamiteit. Deze verplaatsing heeft ook een kleine verandering van de grens van het luchthavengebied tot gevolg gehad.

Bij de koppen van de Polderbaan is de begrenzing van het luchthavengebied beperkt aangepast. Ten noorden van de Polderbaan wordt de grens van het luchthavengebied gelegd langs de bestaande watergang. Ten zuiden van de Polderbaan wordt aangesloten bij de watergangen die in verband met de uitvoering van de sanering van de voormalige vuilstort worden aangelegd. Hierdoor wordt bereikt dat beter voldaan kan worden aan de eisen ten aanzien van de beveiliging van het luchthavengebied.

Ten behoeve van het realiseren van opstelplaatsen voor vliegtuigen ten noorden van de A4 wordt de zogenaamde J-pier aangelegd. Door de aanleg van de J-pier kunnen de vliegtuigen die gebruik maken van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan op efficiënte wijze worden afgehandeld. Het is in dit verband dan ook van wezenlijk belang dat er voldoende opstelplaatsen voor vliegtuigen zijn. Om dit te bereiken wordt de bestaande lus van de rijksweg A4 «omgeklapt». In het gebied dat

¹ In tegenstelling tot de oorspronkelijke noordelijke taxibaan uit de aanwijzing van 1996, is deze taxibaan, net als de zuidelijke taxibaan, gelegd als een «lus» om de baan-kop.

hierdoor beschikbaar komt worden opstelplaatsen voor vliegtuigen gerealiseerd.

Ten behoeve van de aantakking van de nieuw aan te leggen A5 op de A4 wordt het luchthavengebied aangepast. Voorts is het luchthavengebied ter hoogte van Schiphol-Oost aangepast ten behoeve van de parketpolitietoekening door de Koninklijke marechaussee in het gerechtsgebouw aldaar.

Tevens wordt een misslag hersteld. In de aanwijzing wordt met betrekking tot de Polderbaan een andere baanbreedte gehanteerd in de kaart dan in de tekst. In het eerste luchthavenindelingbesluit wordt de baanbreedte vastgesteld zoals beoogd, zijnde die uit de kaart.

De ruimtelijke effecten van de hier geschetste wijzigingen zijn zeer beperkt.

4. Het beperkingengebied

De vaststelling van het beperkingengebied is gebaseerd op artikel 8.5 van de wet. Op grond van artikel 8.7, tweede lid, van de wet worden in ieder geval regels gesteld omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Daarnaast worden op grond van dat lid regels gesteld omtrent beperking van de hoogte van objecten in, op of boven de grond en beperking van vogelaantrekkende bestemmingen en gebruik. Voor dit eerste luchthavenindelingbesluit zijn verder met name de artikelen X en XI van de wijzigingswet van belang.

Het is mogelijk dat in bijzondere gevallen de belangen die het besluit behartigt (te weten dat de permanente aanwezigheid van mensen in de nabijheid van de luchthaven wordt beperkt), ook voldoende gediend worden zonder dat aan het besluit strikt de hand gehouden wordt. Voor die gevallen is in artikel 8.9, derde tot en met vijfde lid, van de wet de in het ruimtelijk-ordeningsrecht gebruikelijke regeling opgenomen van een afwijkingmogelijkheid met een verklaring van geen bezwaar.

4.1. De omvang van het beperkingengebied

Het beperkingengebied is – overeenkomstig artikel 1.2.1 – aangewezen in bijlage 2 bij het besluit.

De buitenste grens van het beperkingengebied wordt vrijwel geheel bepaald door de omvang van de deelgebieden waar beperkingen worden opgelegd aan de hoogte van gebouwen en aan vogelaantrekkende activiteiten. Deze beperkingen zijn gebaseerd op ICAO-verdragsbepalingen.

Binnen het beperkingengebied liggen verder deelgebieden waar in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting beperkingen worden gesteld ten aanzien van bestaande bebouwing en nieuwbouw.

Het luchthavengebied maakt geen deel uit van het beperkingengebied. Artikel 8.5, vierde lid, van de wet bepaalt dat het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen.

4.2. Regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond

In paragraaf 2.2 van het luchthavenindelingbesluit zijn de regels vastgesteld die voor het beperkingengebied beperkingen stellen aan de

bestemming en het gebruik van de grond. De verschillende deelgebieden en de daarbinnen toepasselijke regimes worden hierna besproken.

4.2.1. Sloopzones

Op de kaarten in bijlage 3A zijn met de nummers 1 en 2 de gronden aangewezen die worden gevormd door de «veiligheidssloopzones» en de «geluidssloopzones». De gronden die met nummer 1 zijn aangewezen worden bepaald door de veiligheidssloopzones. Met nummer 2 zijn de gronden aangewezen die vallen binnen de geluidssloopzones, maar buiten de veiligheidssloopzones.

Binnen een veiligheidssloopzone en een geluidssloopzone zijn geen gebouwen toegestaan, tenzij deze gebouwen er al staan en volgens de bestemming worden gebruikt. Binnen de veiligheidssloopzone zijn geen nieuwe gebouwen toegestaan, in de geluidssloopzone is bedrijvigheid toegestaan op grond van een verklaring van geen bezwaar (zie verder paragraaf 4.2.2). Wat betreft woningen in de sloopzones is, mede ter uitvoering van de motie-Hofstra c.s.¹, bepaald dat degenen die er wonen op het moment van inwerkingtreding van dit besluit, niet tegen hun wil kunnen worden gedwongen de bewoning te beëindigen.

De PKB Schiphol en Omgeving bevat beleidsuitspraken voor de veiligheidssloopzones ten aanzien van woningen en bedrijven. Bestaande bedrijven zouden gehandhaafd kunnen worden als sprake is van een «gering» aantal arbeidsplaatsen per hectare. In de brief van de minister van VROM aan de Tweede Kamer van 23 november 2001 (kenmerk M439) over aanvullende op beheersing van het groepsrisico gerichte ruimtelijke maatregelen wordt daarbij uitgegaan van een grens van 10 werknemers per hectare.

De veiligheidssloopzones zijn vastgesteld door per baankop van elke baan een contour te bepalen gebaseerd op het individueel risico van 10^{-5} .² Daarbij is rekening gehouden met een variatie in het gebruik van het banenstelsel als gevolg van wisselende meteorologische omstandigheden.

Met deze in artikel XI van de wijzigingswet voorgeschreven norm wordt aangesloten bij hetgeen in andere sectoren van de industrie gebruikelijk is. Wat betreft normstelling is dit een aanscherping van de in de PKB beschreven situatie: daarin werd voor de sloopzones (de veiligheidszone in engere zin) als norm gehanteerd het individueel risico van 5×10^{-5} . De nieuwe normstelling is mede gebaseerd op risicoberekeningen met een herziene model. De resultaten van het herziene model laten zien dat de externe-veiligheidsrisico's rond Schiphol veel lager liggen dan op basis van het oude model voor de PKB Schiphol en Omgeving was berekend.³

De effecten van het aanscherpen van de norm enerzijds en het hanteren van het herziene rekenmodel anderzijds werken tegen elkaar in. Per saldo blijven de grenzen van de nieuwe sloopzones grotendeels overeenstemmen met die welke in de PKB zijn aangegeven. Er is slechts een beperkte toename van het aantal aan de woonbestemming te onttrekken woningen (ongeveer 25 woningen extra).

De veiligheidssloopzones zijn bepaald met een scenario dat is vastgesteld overeenkomstig artikel XI van de wijzigingswet. Door de werking van dit overgangsartikel, en met name het eerste lid, onderdeel b, van het artikel, is het totaal aantal woningen binnen de 10^{-6} individueel-risico-contour niet groter dan het aantal herberekend op basis van de gegevens over 1990.⁴ Daarmee is voor de overgang de stand-still in termen van de PKB Schiphol en Omgeving bereikt.

¹ Kamerstukken II 2001–2002, 27 603, nr. 74.

² Het individueel risico is een maat voor de externe veiligheid, het beschrijft de kans dat een virtueel individu dat een jaar lang op een bepaalde plaats op de grond aanwezig is, het slachtoffer wordt van een vliegtuigongeval. Het verbinden van punten waarvoor deze kans dezelfde waarde oplevert geeft een individueel-risico-contour. Omdat de kans erg klein is wordt vaak een wiskundige notatie gekozen, een kans van 0,00001 (gemiddeld eens in de 100 000 jaar) wordt dan geschreven als 10^{-5} .

³ De resultaten zijn opgenomen in het NLR rapport NLR-CR-2000-147 «An enhanced method for the calculation of third party risk around large airports».

⁴ De woningen binnen de 10^{-5} individueel-risico-contour (de veiligheidssloopzones) verdwijnen.

In het luchthavenverkeerbesluit zijn de grenswaarde voor het risico-gewicht, de regels voor het gebruik van het luchtruim en de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten vastgelegd. Deze grenswaarden en regels bewerkstelligen in hun onderling verband dat in beginsel buiten de veiligheidssloopzones geen externe-veiligheidsrisico's optreden die groter zijn dan 10^{-5} individueel risico.¹

De geluidssloopzones zijn vastgesteld door per baan kop van elke baan een 71 dB(A) L_{den} -contour te bepalen. Dit is de contour die de ruimtelijke equivalent is van de 65 Ke-contour. Deze laatste contour vormt in het huidige stelsel de grens van het gebied waarbinnen woningen vanwege een te hoge geluidbelasting moeten worden wegbestemd.

Bij het vaststellen van de L_{den} -contour is rekening gehouden met een variatie in het gebruik van het banenstelsel als gevolg van wisselende meteorologische omstandigheden.

De geluidssloopzones overlappen voor een groot deel de veiligheidssloopzones. In zowel het overlappende gebied als het deel van de geluidssloopzones dat buiten de veiligheidssloopzones ligt, is het regime gelijk aan het hiervoor beschreven regime.

Van bestaand gebruik is overigens ook al sprake als de bouwvergunning op de datum van inwerkingtreding van dit besluit reeds is verleend en op die datum ook een aanvang met de werkzaamheden is gemaakt (artikel 2.2.1, vijfde lid).

In totaal zullen in de veiligheidssloopzones en de geluidssloopzones ongeveer 90 woningen moeten worden gesloopt.

De gemeente moet zorg dragen voor een bestemmingsplan dat overeenstemt met de hiervoor beschreven regels (artikel 8.8 van de wet). Door toepassing te geven aan artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan de gemeente vrijstelling geven van het bestemmingsplan. Als deze vrijstelling in gaat tegen het luchthavenindelingbesluit, kan zij slechts verleend worden indien daarvoor een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet is afgegeven. Indien bijvoorbeeld een woning wordt gebouwd op basis van een artikel-19-vrijstelling in samenhang met een verklaring van geen bezwaar op basis van artikel 8.9 van de wet, ontstaat er een (gerechtvaardigde) discrepantie tussen de bestaande situatie en het bestemmingsplan. Artikel 2.2.1, zevende lid, biedt de gemeente de mogelijkheid om het bestemmingsplan met de ontstane situatie in overeenstemming te brengen, voor zover de verklaring van geen bezwaar zich daar niet tegen verzet.

Dat zevende lid kan ook tot toepassing komen als er geen bestemmingsplan ligt dat in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit. Dat besluit geldt dan als voorbereidingsbesluit (artikel 8.8 van de wet). Op grond van artikel 50 van de Woningwet moet een bouwaanvraag nu worden aangehouden. De aanhoudingsplicht kan doorbroken worden als daarvoor een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet is verleend. Zodra die verklaring is verleend, verschuift de betekenis van het luchthavenindelingbesluit als voorbereidingsbesluit in die zin dat een aanpassing van het bestemmingsplan niet meer vereist is voor zover dit in overeenstemming is met de verklaring van geen bezwaar. Dat laat onverlet dat een en ander bij de eerstvolgende herziening in het bestemmingsplan moet worden meegenomen.

¹ In het geval dat op grond van artikel 8.23 van de wet een tijdelijke vrijstelling van het luchthavenverkeerbesluit wordt verleend, kan dat besluit voor die tijd niet meer verzekeren dat buiten de sloopzones geen externe-veiligheidsrisico optreedt groter dan 10^{-5} individueel risico. In dat geval zal de belasting door het luchthavenluchtverkeer in verband met de externe veiligheid zo dit gewenst is nader in omvang of in tijd ingeperkt kunnen worden door de aan die vrijstelling te verbinden beperkingen en voorschriften. Ook kunnen zich zeer uitzonderlijke weersomstandigheden voordoen, waarbij door intensiever gebruik van een baan de risico's buiten de sloopzone groter dan 10^{-5} worden. Uit een onderzoek naar de afgelopen veertig jaren bleek dat dergelijke omstandigheden twee keer zijn voorgekomen.

4.2.2. Andere beperkingen

Binnen het beperkingengebied gelden ook buiten de sloopzones beperkingen wat betreft toegestane bebouwing in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting.

Op de in bijlage 3A respectievelijk 3B met de nummers 2 en 3 aangewezen gronden zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens gevallen waarin sprake is van bestaand gebruik. Deze gronden liggen binnen een 10^{-6} individueel-risico-contour. Op basis van een verklaring van geen bezwaar is nieuwbouw mogelijk. Uitgangspunt voor het beleid terzake is dat grote concentraties van personen in deze contour moeten worden voorkomen. Om die reden is alleen vestiging van kleinschalige kantoren en logistieke bedrijven toegestaan. Daarbij dient het per hectare te gaan om maximaal 600m² bruto vloeroppervlak kantoorruimte of maximaal 2000m² bruto vloeroppervlak logistieke bedrijfsruimte. Per hectare is een combinatie van kantoorruimte en logistieke bedrijfsruimte mogelijk. Daarbij geldt als richtsnoer dat het aantal mensen dat er verblijft, per hectare nooit meer dan 22 bedraagt, waarbij voor werknemers in kantoren 30m² bruto vloeroppervlak per werknemer geldt, en voor werknemers in logistieke bedrijven 100m² per werknemer. Het getal 22 houdt rekening met de verblijftijd van personen; zulks spoort met het met de regio overeengekomen criterium van 10 personen per hectare.

Bij de beoordeling in hoeverre op de met nummers 2 en 3 aangewezen gronden kantoren en logistieke bedrijven zijn toegestaan, is van belang of het gaat om zogenaamde Schipholgebonden kantoren en bedrijven. De selectiecriteria voor Schipholgebonden kantoren en bedrijven zijn door het Bestuursforum Schiphol in april 1999 geformuleerd en als bijlage bij de eerder genoemde brief van de minister van VROM van 23 november 2001 aan de Tweede Kamer gezonden.

Het regime voor de met nummer 3 aangewezen gronden is een aanscherping van de beleidslijn uit de PKB Schiphol en Omgeving. De PKB kent ten aanzien van deze gronden een beleid dat voor woningen en andere gebouwen als bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen vergelijkbaar is met het nieuwe regime. De PKB kent hier echter geen of althans geen duidelijke belemmering voor andere typen gebouwen zoals bedrijfsgebouwen.¹ In de praktijk zijn voor sommige van deze gronden plannen ontwikkeld met bedrijfsbestemmingen. Binnen de reikwijdte van artikel 2.2.1, derde lid, maakt een verklaring van geen bezwaar nieuwbouw van bepaalde kantoren en bedrijven derhalve mogelijk.

Deze aanscherping is ook een aanvulling van het groepsrisicobeleid, zoals dat voor Schiphol – onder meer – is beschreven in de nota naar aanleiding van het verslag bij de wijzigingswet.² Uit die beschrijving kunnen de volgende kernpunten worden gedestilleerd.

- De PKB Schiphol en Omgeving doelt met het begrip «groepsrisico» op «calamiteiten waarbij veel slachtoffers onder de bevolking (kunnen) vallen».

- Een effectieve maatregel in dat verband is het beperken van de aanwezigheid van mensen daar waar de kans het grootst is dat een vliegtuig de grond treft. Dat is waar het individueel risico het grootst is.

- Daarom wordt in het nieuwe stelsel bepaald dat de gebieden met een individueel risico groter dan 10^{-5} niet gebruikt mogen worden voor woningen (met inachtneming van de gevolgen van de uitvoering van de motie-Hofstra; zie hiervoor in paragraaf 4.2.1) en andere kwetsbare gebouwen (de «sloopzones»). Hierdoor wordt de (permanente) aanwezigheid van mensen sterk beperkt.

Met dit luchthavenindelingbesluit³ wordt een element toegevoegd dat de (permanente) aanwezigheid van mensen in een schil buiten de

¹ De PKB spreekt over selectiviteit die in principe gebaseerd dient te zijn op «(...) het op afstand houden van bedrijven en kantoren met veel werknemers per hectare». De PKB geeft daarbij niet aan welke afstand aangehouden moet worden noch wat veel is. De PKB «verzoekt» gemeenten en provincies op deze wijze selectief te zijn.

² Kamerstukken II 2000–2001, 27 603, nr. 6, paragraaf 3.2.

³ Aanvullende, op beheersing van het groepsrisico gerichte, maatregelen met betrekking tot het ruimtegebruik buiten de 10^{-6} contouren zullen in eerste instantie in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening worden opgenomen. In het tweede luchthavenindelingbesluit zal het totale beleid in dit kader worden opgenomen, bij voorkeur gebaseerd op het begrip «ongevalsconcentratiegebieden». Zie ook de brief van de Minister van VROM aan de Tweede Kamer van 23 november 2001, Kamerstukken II 2001–2002, 26 959, nr. 19.

veiligheidssloopzones beperkt: het in beginsel verbieden van (onder meer) nieuwe bedrijfsgebouwen in de schil met een individueel-risico-contour van 10^{-6} , tenzij het gaat om de hiervoor bedoelde kantoren en logistieke bedrijven. Zie hieromtrent ook de eerder genoemde brief van de minister van VROM van 23 november 2001.

Beperkingen van kantoren en bedrijven buiten de 10^{-6} individueel-risico-contour worden in dit besluit niet aangegeven. Het beleid daarvoor is vastgelegd in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Op termijn zal nader worden bezien of dit beleid onderdeel van het beperkingenbeleid van het luchthavenindelingbesluit dient te worden.

Het overleg tussen de regering en de Tweede Kamer over het voorstel voor de wijzigingswet heeft geleid tot aanpassing van het wetsvoorstel, waarbij is vastgelegd dat in 2005 een statistisch-causaal veiligheidsmodel klaar moet zijn. Het model dient mede als grondslag voor de implementatie van een maat voor het bepalen van groepsrisico (artikel XI, vijfde lid, en artikel XVI van de wijzigingswet). Het nieuwe model zal vervolgens in de uitvoeringsbesluiten verwerkt worden. Deze nadere voorzieningen ten aanzien van het beperken van groepsrisico hebben geen gevolg voor dit eerste luchthavenindelingbesluit.

Op de gronden die in bijlage 3B met nummer 4 zijn aangewezen zijn geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen toegestaan. Nieuwe bedrijfsgebouwen of bijvoorbeeld kazernes zijn hier dus wel toegestaan. Ook worden woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen gerespecteerd als sprake is van bestaand gebruik.

Van het uit artikel 2.2.1 voortvloeiende verbod voor de daarin bedoelde respectievelijk genoemde typen gebouwen kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken op grond van artikel 8.9 van de wet. Zo zijn waar het gaat over woningen afwijkingen voorstelbaar als sprake is van het opvullen van open gaten binnen aaneengesloten bebouwing, functie-wijziging, herbouw van woningen op een minder milieubelaste plaats of bouw van bedrijfswoningen.

Daarbij zullen de volgende beleidslijnen worden gehanteerd.

- Bij herbouw van woningen wordt uitgegaan van een vervanging van 1 op 1, dus geen uitbreiding van de woningvoorraad. De vervanging moet elders in het beperkingengebied kunnen worden gerealiseerd op een minder milieubelastende plaats. De te vervangen woning moet aan de voorraad worden onttrokken en ter plaatse mag geen andere kwetsbare bestemming worden gerealiseerd.

- Voor een bedrijfswoning moet de noodzaak worden aangetoond.

- Bij de opvulling van open gaten wordt een onderscheid gemaakt tussen open gaten in lintbebouwing en open gaten in stedelijk of dorpsgebied. Wat betreft lintbebouwing wordt een maximum gehanteerd van 3 woningen en bij bestaand stedelijk gebied of dorpskommen een maximum van 25 woningen.

- Bij functiewijzigingen waarbij een in het artikel bedoeld of genoemd gebouw gewijzigd wordt in een ander type bedoeld of genoemd gebouw (bijvoorbeeld de omzetting van een school in appartementen) moet de wenselijkheid worden aangetoond. Deze wenselijkheid kan er bijvoorbeeld in bestaan dat het bestaande gebouw om architectonische of cultuurhistorische redenen behouden moet blijven. Er geldt dan een maximum van 25 woningen of appartementen. Wordt het gebouw gesloopt dan is het gestelde over open gaten van kracht.

- Bij grootschalige herstructurering van stedelijk gebied binnen het beperkingengebied geldt als uitgangspunt dat een verklaring van geen bezwaar kan worden verleend als de herstructurering niet leidt tot een vergroting van de woningvoorraad.

Verzoeken om een verklaring van geen bezwaar die vallen binnen de bovengestelde grenzen, kunnen in beginsel namens de betrokken ministers worden afgehandeld. In andere gevallen is het verlenen van een verklaring van geen bezwaar niet uitgesloten, maar is nadere besluitvorming door de minister van V en W en de minister van VROM vereist.

De buitengrens van de in bijlage 3B aangewezen gronden reikt op grond van artikel X van de wijzigingswet in ieder geval tot de grens van de huidige vrijwaringszone.¹ Daar waar de 58 dB(A) L_{den} -contour (de ruimtelijke equivalent van de van de 35 Ke-contour) *buiten* de huidige vrijwaringszone valt, zijn ook deze gronden aangewezen. Deze contour is berekend op basis van scenario's met invoergegevens voor 2005 en 2010. Het blijkt dat in beide gevallen de contouren ondanks variaties in de scenario's (nagenoeg) identiek zijn. Dit toont aan dat sprake is van robuustheid in de begrenzing.

Deze regels treden in de plaats van het beleid zoals dat is neergelegd in de PKB Schiphol en Omgeving, de inmiddels vervallen aanwijzingen van de minister van VROM en het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart (BGGL).

Het BGGL kent binnen de 35 Ke-zone vier gebieden en binnen die gebieden weer verschillende bouwbeperkingen in verband met de geluidbelasting. De verschillen tussen de voorschriften van het BGGL zijn in veel gevallen niet groot en hebben een beperkte toegevoegde waarde, omdat ze moeilijk zijn te operationaliseren. Met name ten opzichte van deze regeling in het BGGL zijn de nieuwe regels een vereenvoudiging.

Aan het slot van paragraaf 4.2.1 is reeds ingegaan op de verhouding tussen de verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de wet en het bestemmingsplan. Die beschouwing is ook van toepassing op de beperkingen aan de verschillende typen gebouwen zoals die in deze paragraaf zijn beschreven.

4.2.3. Hoogtebeperkingen

Artikel 2.2.2 beoogt – kort gezegd – te bewerkstelligen dat in beginsel geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale waarden. De hier bedoelde objecten kunnen verschillend van aard zijn.

Er kan sprake zijn van een bouwwerk. In dat geval is voor het plaatsen of veranderen van het object (in beginsel) een bouwvergunning nodig. Bij het besluit omtrent de bouwvergunning wordt getoetst aan het bestemmingsplan dat in overeenstemming is gebracht met het luchthavenindelingbesluit, waaronder de hoogtebeperkingen van artikel 2.2.2. Geldt (nog) geen bestemmingsplan dat in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit, dan werkt het besluit als voorbereidingsbesluit en wordt de bouwvergunning geweigerd of de beslissing aangehouden. Deze aanhouding is te doorbreken door toepassing te geven aan artikel 50 van de Woningwet. Bij het doorbreken van de aanhouding moeten de hoogtebeperkingen in acht genomen worden. Dit stelsel wordt meer in detail besproken in hoofdstuk 7 van deze nota van toelichting.

Een object kan buiten het begrip bouwwerk vallen, maar zijn «een werk dat geen bouwwerk is, of een werkzaamheid». Het oprichten of plaatsen van een te hoog object kan nu niet voorkomen worden door een bouwvergunning te weigeren. Regulering is in zo'n geval wel mogelijk door middel van een stelsel van aanlegvergunningen. Anders dan bij het stelsel van bouwvergunningen moet een aanlegvergunningenstelsel in werking

¹ Bepaalde gebieden binnen de rijksbufferzone zijn hiervan weer uitgezonderd. Zie hieromtrent de toelichting bij artikel 2.2.1.

gesteld worden. Dat kan in het bestemmingsplan (artikel 14 Wet op de Ruimtelijke Ordening). Artikel 2.2.2, vierde lid, in samenhang met artikel 8.8 van de wet verplicht het gemeentebestuur een dergelijk stelsel in het bestemmingsplan op te nemen. Deze verplichting beperkt zich tot een aanlegvergunningstelsel voor objecten die reiken tot een hoogte boven de maximale waarden. De criteria voor het verstrekken van de vergunning zijn geregeld in hoofdstuk VII van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In essentie is dat stelsel gelijk aan het stelsel voor de bouwvergunning, zoals dit hiervoor is geschetst. Bij het besluit omtrent de aanlegvergunning wordt getoetst aan het bestemmingsplan dat in overeenstemming is gebracht met de hoogtebeperkingen van artikel 2.2.2. Geldt (nog) geen bestemmingsplan dat in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit dan werkt het besluit als voorbereidingsbesluit. Voor dat geval bevat artikel 2.2.2, vierde lid, voorschriften als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en is eveneens in een aanlegvergunningstelsel voorzien. De aanlegvergunning wordt nu geweigerd of de beslissing wordt aangehouden. Deze aanhouding is te doorbreken door toepassing te geven aan artikel 46 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waarbij de hoogtebeperkingen in acht genomen moeten worden.

Het object kan tot slot ook zodanig zijn dat oprichting of plaatsing niet onder een stelsel van bouwvergunningen of aanlegvergunningen is te brengen, zoals bijvoorbeeld (mobiele) bouwkranen. In dat geval voorziet artikel 8.12 van de wet in een verbod en een stelsel van ontheffingen.

4.2.4. Beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen

Voor de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 zijn beperkingen gesteld aan gebruik dat of een bestemming die vogels aantrekt (artikel 2.2.3).

Aanvaringen tussen luchtvaartuigen en vogels vormen een reëel gevaar voor de luchtvaart. Meer dan negentig procent van dergelijke aanvaringen vindt plaats op of in de directe nabijheid van luchthavens.

Gelet op de vogelaanvaringsstatistieken heeft Schiphol te kampen met grote vogeloverlast. Het vogelaanvaringsgevaar wordt onder andere veroorzaakt door de aanwezigheid van gebieden met een sterke vogelconcentratie in de nabijheid van de luchthaven. Gebieden met een sterke vogelconcentratie en het uitstralingseffect daarvan zijn een gevaar voor die delen van de aan- en uitvliegroutes waar vliegtuigen zich op lagere hoogte bevinden. Van de in artikel 2.2.3 opgenomen vormen van grondgebruik en bestemmingen, zoals bijvoorbeeld viskwekerijen met extramurale bassins, kan in redelijkheid worden aangenomen dat deze, door te dienen als locatie met voedselaanbod, rustplaats of slaapplek, grote vogelconcentraties kunnen aantrekken.

Het toevoegen van zaken of activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben, kan de situatie op en rond de luchthaven verslechteren. Daarom bepaalt artikel 2.2.3 dat nieuwe gevallen van gebruik of bestemming binnen deze categorieën niet zijn toegestaan. Gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën is wel toegestaan indien dat gebruik of die bestemming rechtmatig is op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit.

De omvang van het gebied waar beperkingen gelden voor het aantrekken van vogels, is zodanig dat de afstand tussen de grens van het gebied en iedere baan minimaal 6 km bedraagt. Bij de bepaling van de omvang is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond het

banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Ook in dit geval kan een gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën wel gerealiseerd worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

5. Opmerkingen naar aanleiding van het milieueffectrapport

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de belangrijkste conclusies uit het milieueffectrapport dat ter voorbereiding van het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit is opgesteld. Hier zal met name aandacht worden besteed aan de opmerkingen in het milieueffectrapport naar aanleiding van de ruimtelijke maatregelen, zoals vastgelegd in het luchthavenindelingbesluit. Om die reden kan deze paragraaf worden gelezen in samenhang met hoofdstuk 8 van het algemeen deel van de toelichting op het luchthavenverkeerbesluit. Daarin wordt het milieueffectrapport beschouwd voor zover het gaat om de beheersing van de belasting van het milieu.

Het milieueffectrapport is, conform artikel VIII van de wijzigingswet, gericht op een vergelijking van het beschermingsniveau, zoals dat wordt geboden bij de inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit, met het beschermingsniveau zoals dat is beschreven in de PKB Schiphol en Omgeving.

Het beschermingsniveau, zoals dit door het huidige stelsel voor *externe veiligheid* wordt geboden, wordt in de eerste plaats gevormd door de sloopzones.

Voor de veiligheidssloopzones per baankop van elke baan wordt in het huidige stelsel (de veiligheidszone in engere zin) als norm gehanteerd het individueel risico van 5×10^{-5} .

Overeenkomstig artikel XI van de wijzigingswet zijn de veiligheidssloopzones voor gebouwen in het nieuwe stelsel in het luchthavenindelingbesluit vastgesteld door per baankop een contour te bepalen die gebaseerd is op het individueel risico van 10^{-5} . Daarbinnen zijn dergelijke gebouwen niet toegestaan. Wat betreft de normstelling is hier dus sprake van een aanscherping van de in de PKB neergelegde norm.

De PKB schrijft voor dat de sloopzones zo nodig periodiek aangepast moeten worden, in geval het door de luchthaven gegenereerde verkeersvolume daartoe aanleiding geeft.

Het beleid in het nieuwe stelsel is anders gericht. Het is niet de bedoeling om de sloopzones periodiek aan te passen aan de ontwikkeling van het vliegverkeer. De grenswaarde voor het totale risicogewicht, de regels voor het gebruik van het luchtruim en de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten bewerkstelligen in hun onderling verband dat in beginsel buiten de veiligheidssloopzones geen externe-veiligheidsrisico's optreden die groter zijn dan 10^{-5} individueel risico.

De nieuwe normstelling is mede gebaseerd op risicoberekeningen met een herzien model. De resultaten daarvan laten zien dat de externe-veiligheidsrisico's rond Schiphol veel lager liggen dan op basis van het model voor de PKB was berekend.

In het milieueffectrapport is een vergelijking gemaakt van de veiligheidssloopzones in het luchthavenindelingbesluit en de sloopzones, zoals deze zijn opgenomen in de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol voor het vijfbanenstelsel. Daaruit blijkt dat de effecten van het aanscherpen van de norm enerzijds en het hanteren van het herziene

rekenmodel anderzijds tegen elkaar in werken. Per saldo stemmen de grenzen van de nieuwe veiligheidssloopzones grotendeels overeen met de huidige sloopzones. In de nieuwe sloopzones bevinden zich ten opzichte van de zones uit de aanwijzing circa 25 woningen extra die aan de woonbestemming moeten worden onttrokken.

In het huidige stelsel bestaat een bouwverbod in de veiligheidszone, bepaald door het individueel risico van 10^{-5} (de veiligheidszone in ruime zin). Daarbinnen mogen onder meer geen nieuwe woningen worden gebouwd en de vestiging van nieuwe bedrijven binnen deze zone is niet toegestaan. Bestaande bedrijven kunnen worden gehandhaafd. In het nieuwe stelsel is een verdere invulling gegeven aan het beleid op het gebied van het groepsrisico door te bepalen dat in de gebieden die omsloten worden door contouren rond de baankoppen op basis van individueel risico 10^{-6} (voor zover deze vallen buiten de sloopzones) geen nieuwe gebouwen zijn toegestaan. Zoals hiervoor reeds opgemerkt, is het op basis van een verklaring van geen bezwaar mogelijk in bepaalde gevallen kleinschalige kantoren en logistieke bedrijvigheid toe te staan.

Uit het milieueffectrapport blijkt dat het gebied dat omsloten wordt door de contour gebaseerd op het individueel risico 10^{-6} in het nieuwe stelsel groter uitvalt dan het gebied gebaseerd op de norm van het individueel risico 10^{-5} uit de PKB. Daarmee worden in het nieuwe stelsel in een groter gebied maatregelen getroffen ter beperking van bedrijfsgebouwen.

Een verdere bijdrage aan het beperken van het externe veiligheidsrisico wordt gevormd door het beleid binnen dat deel van het beperkingengebied dat overeenkomt met de huidige vrijwaringszone, uitgebreid met het gebied dat in het nieuwe stelsel omsloten wordt door de 58 dB(A) L_{den} -contour (de ruimtelijke equivalent van de 35 Ke-contour). In dat gebied zijn geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, onderwijsgebouwen en gezondheidszorggebouwen toegestaan. Het beleid in het gebied komt grosso modo overeen met het beleid zoals dit in de PKB is geformuleerd voor de vrijwaringszone.

Zowel in het huidige als in het nieuwe stelsel wordt het in ruimtelijke zin relevante beschermingsniveau ten aanzien van *geluid* in de eerste plaats bepaald door de sloopzones per baankop. In het huidige stelsel geschiedt dit op basis van de 65 Ke-contour. Uit het milieueffectrapport komt voor het nieuwe stelsel de L_{den} 71 dB(A) contour als ruimtelijke equivalent van de 65 Ke-contour naar voren. Deze L_{den} -contour omsluit de geluidssloopzones.

De geluidssloopzones overlappen voor een groot deel de veiligheids-sloopzones. In het overlappende gebied is het regime gelijk aan het hiervoor beschreven regime voor de veiligheidssloopzones.

Voor zover de geluidssloopzones buiten de veiligheidssloopzones vallen, bestaat geen verschil met dat regime.

Ten opzichte van de in de PKB geschetste situatie moeten er ongeveer 15 woningen extra aan hun bestemming worden onttrokken.

De PKB kent voorts de vrijwaringszone die (mede) is gebaseerd op geluidsoverwegingen, waarbinnen beperkingen aan bestemmingen en het gebruik van gronden zijn gesteld. Zoals hierboven al is opgemerkt, omvat het beperkingengebied in het nieuwe stelsel ten minste het gebied binnen de vrijwaringszone (zie hieromtrent artikel X van de wijzigingswet). Binnen dit aldus bepaalde gebied en buiten de geluidssloopzone en het door de 10^{-6} individueel-risico-contour omsloten gebied, zijn geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, onderwijsgebouwen en gezondheidszorggebouwen toegestaan.

Het luchthavenindelingbesluit kent de beperking dat objecten, die met een bouw- of een aanlegvergunning moeten worden gerealiseerd, niet

zijn toegestaan als zij hoger zijn dan bepaalde maximale waarden. Juist het gebied waar hoogtebeperkingen gelden, bepaalt optisch gezien enerzijds in hoge mate de omvang van het beperkingengebied terwijl anderzijds kan worden gesteld dat hier sprake is van een codificatie, mede op grond van verdragsverplichtingen, van in de praktijk reeds bestaand ruimtelijk beleid. De gevolgen ervan kunnen dus als beperkt worden ingeschat. Tevens kent het besluit beperkingen ten aanzien van vogel-aantrekkende bestemmingen. Nieuwe gevallen van gebruik of bestemming met een vogelaantrekkende werking zijn niet toegestaan.

Bij alle gevallen waarin hiervoor het in het luchthavenindelingbesluit opgenomen beperkingenregime is geschetst, past de aantekening dat op grond van artikel 8.9 van de wet van het besluit afgeweken kan worden op basis van een verklaring van geen bezwaar.

Het geheel beschouwend, kan met name ten aanzien van de aspecten externe veiligheid en geluid uit het milieueffectrapport de conclusie worden getrokken dat het beschermingsniveau dat door het nieuwe stelsel in ruimtelijke zin wordt geboden ten minste gelijkwaardig dan wel beter is dan het beschermingsniveau op basis van de huidige situatie.

6. Opmerkingen naar aanleiding van het toetsingsadvies en de inspraak

In deze paragraaf zal met name aandacht worden besteed aan de opmerkingen uit de inspraak¹ naar aanleiding van de ruimtelijke maatregelen, zoals vastgelegd in het luchthavenindelingbesluit. Om die reden kan deze paragraaf worden gelezen in samenhang met hoofdstuk 9 van het algemeen deel van de toelichting op het luchthavenverkeerbesluit waarin wordt ingegaan op de bedenkingen uit de inspraak en het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage voor zover het gaat over de beheersing van de belasting van het milieu.

Omschrijving van «gevoelige objecten»

Voor de invulling van het begrip was in het ontwerp van het luchthavenindelingbesluit zoals dit heeft voorgelegen in de inspraak, grotendeels aangesloten bij het begrippenapparaat uit het PKB-stelsel: het betreft woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen, woonwagens, woonboten en bedrijfsgebouwen. Het onderscheid in de PKB tussen per hectare arbeidsintensieve en arbeidsextensieve bedrijven is in het nieuwe stelsel niet overgenomen.

Van veel kanten zijn opmerkingen naar voren gebracht omtrent de reikwijdte van het (thans niet meer gehanteerde) begrip «gevoelig object». Valt een marechausseekazerne er onder? Een brandweerkazerne? En een gevangenis? Is een recreatiewoning een woning en dus een «gevoelig object» of is het een bedrijfsgebouw? Een (openbare) bibliotheek?

Het luchthavenindelingbesluit moet voldoende precies zijn, om door de gemeenten op de juiste wijze te kunnen worden geïmplementeerd in de bestemmingsplannen. Omdat het besluit naar zijn aard ook kan werken zonder nadere implementatie, is deze precisie zeker vereist.² Het besluit moet ook een begrijpelijk en verdedigbaar beleid neerleggen. Uit de opmerkingen komt het beeld naar voren dat de omschrijving in de eerdere versies van het besluit van «gevoelige objecten» onvoldoende precies en begrijpelijk is. Het antwoord op de vraag of een recreatiewoning als woning beschouwd moet worden of wellicht als bedrijfsgebouw is niet goed te geven.

¹ De opmerkingen van de commissie voor de milieueffectrapportage in het toetsingsadvies betroffen met name het luchthavenverkeerbesluit.

² Het luchthavenindelingbesluit kan immers als voorbereidingsbesluit gelden, waarbij toetsing rechtstreeks aan het besluit mogelijk moet zijn, bijvoorbeeld in het kader van artikel 50 Woningwet.

Mede naar aanleiding van het bovenstaande – alsmede naar aanleiding van het advies van de Raad van State – is er voor gekozen in het luchthavenindelingbesluit te spreken over «gebouwen». In verband met het regime dat in de vrijwaringszone geldt (bestaande woningen, woonwagens, onderwijs- en gezondheidszorggebouwen mogen blijven staan, bestaande bedrijven ook; nieuwe bedrijven zijn zonder verklaring van geen bezwaar mogelijk), is de categorie woningen, woonwagens, onderwijs- en gezondheidszorggebouwen expliciet genoemd. Zie artikel 2.2.1, vierde lid.

Regime binnen de veiligheidssloopzone

De inspraak op de uitvoeringsbesluiten heeft van verschillende kanten bedenkingen naar voren gebracht ten aanzien van het regime binnen de «veiligheidssloopzones».

De bedenkingen betreffen op de eerste plaats gevallen waarin de betrokkenen stellen dat zij een woning en bedrijfsgebouwen binnen een sloopzone bezitten en dat deze gebouwen als één geheel moeten worden gezien; het bedrijf kan slechts uitgeoefend worden als de woning tevens aanwezig is (agrariërs met woning en bedrijfsgebouwen). Het lijkt op voorhand niet onredelijk om als de door het luchthavenindelingbesluit veroorzaakte schade in de gevallen waarin woning en bedrijfsgebouw onlosmakelijk verband hebben, niet alleen de schade ter zake van de woning te bezien, maar ook de schade ten aanzien van het bedrijf daarbij te betrekken. De vergoeding van de door het besluit veroorzaakte schade kan dan vergoed worden door middel van een aankoop van zowel de bedrijfsgebouwen als de (bedrijfs)woning en de daaromheen liggende gronden. Aanpassing van het besluit is in dit verband niet nodig.

Daarnaast zijn er inspraakreacties waarin de betrokkenen aangeven het niet begrijpelijk te vinden dat bestaande woningen gesloopt moeten worden, terwijl bestaande bedrijfsgebouwen wel mogen blijven. Tot slot zijn er eigenaren van bestaande bedrijven in een sloopzone die menen dat het verbod op verplaatsing of uitbreiding de ontwikkeling van hun bedrijf zo sterk onder druk zet dat de levensvatbaarheid er door wordt aangetast, of althans er aanzienlijke schade wordt geleden.

Het eerstgenoemde aspect speelt sterker naarmate het bedrijfsgebouw ook intensief door mensen wordt gebruikt. Het laten staan van een opslagschuur zou – gelet op het met het luchthavenindelingbesluit beoogde doel – aanvaardbaar zijn, het aanhouden van een kantoorgebouw is minder voor de hand liggend.

Bestaand gebruik

In artikel 2.2.1, eerste lid, van het ontwerp van het luchthavenindelingbesluit zoals dit heeft voorgelegen in de inspraak, werden «gevoelige objecten» op bepaalde gronden verboden. Het tweede lid wek van dit verbod af door bepaalde objecten toe te staan «voor zover dit type object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit».

Deze formulering is gebezigd in de veronderstelling dat de pijn met bouwwerken en de daarbij behorende bouwaanvragen leeg is (ruim) voor de inwerkingtreding van het besluit. Mede uit de inspraak blijkt dat deze veronderstelling niet juist is. Dit kan tot onwenselijke situaties leiden. Zo kan een vóór de inwerkingtreding van het besluit verleende bouwvergunning leiden tot realisatie van een gebouw ná die inwerkingtreding, waarbij dan dit gebouw (na aanpassing van het bestemmingsplan aan het luchthavenindelingbesluit) in strijd zou zijn met het bestemmingsplan.

Ook is ingebracht dat de formulering in het ontwerp een ambivalentie in zich draagt ten aanzien van de vraag of een «gevoelig object» is toegestaan op de plaats van het bestaande object, of dat de toestemming reikt tot alle gronden die zijn aangewezen met het desbetreffende nummer.

De formulering zoals deze wordt gebruikt in dit besluit, komt aan bovenbeschreven opmerkingen tegemoet. Met de nieuwe formulering is het voldoende als voor het gebouw een bouwvergunning is verleend vóór de inwerkingtreding van het besluit en binnen een half jaar na dat moment een begin is gemaakt met de werkzaamheden. Voor alle typen gebouwen die in artikel 2.2.1 zijn opgenomen, behalve woonboten is een bouwvergunning vereist. Door middel van de definitiebepaling in artikel 1.1.1, tweede lid, wordt bewerkstelligd dat ten aanzien van woonboten hetzelfde regime als ten aanzien van woningen geldt.

Met de omschrijving in artikel 2.2.1, vijfde lid («een gebouw dat wordt gebruikt overeenkomstig de bestemming») wordt bereikt dat als bijvoorbeeld op een bepaalde plaats een woning is toegestaan, deze woning vervangen kan worden door een andere woning, maar niet door een ander type gebouw.

Het uitbreiden van een woning, of het «vervangen» van een woning op een andere plaats past niet binnen de toestemming voor bestaand gebruik.

Codificatie in bestemmingsplannen

Indien bijvoorbeeld een woning wordt gebouwd op basis van een artikel-19-vrijstelling in samenhang met een verklaring van geen bezwaar op basis van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart, ontstaat er – zoals dat logisch voortvloeit uit een artikel-19-vrijstelling – een situatie waarin er een (gerechtvaardigde) discrepantie is tussen de bestaande situatie en het bestemmingsplan. Het was de gemeente (in de formulering van het ontwerp van het luchthavenindelingbesluit) niet toegestaan om deze nieuwe situatie vervolgens in het bestemmingsplan vast te leggen, voor zover er strijd is met het luchthavenindelingbesluit. In andere gevallen van toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waarbij geen inbreuk wordt gemaakt op het luchthavenindelingbesluit, is de gemeente echter wel bevoegd om de nieuwe situatie in het bestemmingsplan te «codificeren».

Om deze discrepantie ongedaan te maken is het zevende lid aan artikel 2.2.1 toegevoegd, waardoor de gemeente de ontstane situatie in het bestemmingsplan kan codificeren als een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in de wet zich daar niet tegen verzet.

De hiervoor geschetste beschouwing omtrent de mogelijkheid om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met een afgegeven verklaring van geen bezwaar speelt mutatis mutandis ook bij de hoogtebeperkingen uit artikel 2.2.2. Ook in de inspraakreactie van de gemeente Amsterdam omtrent de ontwikkeling van de Zuid-as is dit aspect naar voren gekomen.

Op een vergelijkbare wijze is een nieuw derde lid in het artikel 2.2.2 ingevoegd. Op basis van dit nieuwe derde lid kan de gemeente Amsterdam bijvoorbeeld de bestemmingsplannen voor de Zuid-as zo vormgeven dat daarin de hoogteoverschrijdingen worden verwerkt waarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

Tot slot is ook in artikel 2.2.3 een zelfde voorziening opgenomen.

7. De werking en de handhaving van het luchthavenindelingbesluit

In de memorie van toelichting bij het voorstel voor de wijzigingswet is een overzicht geschetst van de werking van het luchthavenindelingbesluit, met name in zijn verhouding tot de gemeentelijke bestemmingsplannen.¹ Voor een samenhangend beeld volgt hieronder een betoog waarbij voor een belangrijk deel van deze passage uit de memorie van toelichting gebruik is gemaakt.

Op grond van artikel 8.8 van de wet is de gemeente verplicht het luchthavenindelingbesluit in acht te nemen bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan.

Geldt geen bestemmingsplan dat in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit, dan werkt het besluit rechtstreeks door ten aanzien van de toetsing van bouwvergunningen of aanlegvergunningen. Deze werking wordt bereikt doordat het besluit in dit geval geldt als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit geeft de gebruikelijke voorbereidingsbescherming: beslissingen omtrent bouwvergunningen worden aangehouden (artikel 50 van de Woningwet). De gelding als voorbereidingsbesluit loopt door tot het moment dat het nieuwe of gewijzigde bestemmingsplan, dat in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit, van kracht is geworden. De in artikel 21, vierde tot en met zesde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen beperking van de geldingsduur blijft buiten toepassing. Ook de aanhouding van de beslissing omtrent de bouwvergunning loopt door totdat een bestemmingsplan dat in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit van kracht is geworden. Het gemeentebestuur kan de aanhouding doorbreken door toepassing te geven aan artikel 50, vierde, vijfde en zesde lid, van de Woningwet. In dat geval moet het gemeentebestuur het luchthavenindelingbesluit in acht nemen (artikel 8.9 van de wet).

De gemeenteraad is verplicht het bestemmingsplan overeenkomstig het luchthavenindelingbesluit vast te stellen of te herzien binnen een jaar nadat het luchthavenindelingbesluit onherroepelijk is geworden (artikel 8.8 van de wet). Zodra de nieuwe of gewijzigde bestemmingsplannen, in overeenstemming met het luchthavenindelingbesluit, van kracht zijn, gelden de gebruikelijke regels op basis van de Woningwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Bouwplannen worden getoetst aan het bestemmingsplan (artikel 44 van de Woningwet). Gebruik in strijd met het bestemmingsplan kan worden bestreden. Het gemeentebestuur kan deze regels doorbreken door vrijstelling te verlenen van het bestemmingsplan (artikelen 17 en 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening). Bij het verlenen van de vrijstelling moet het luchthavenindelingbesluit in acht worden genomen (artikel 8.9 van de wet).

Een vergelijkbare beschouwing als ten aanzien van bouwvergunningen kan gehouden worden ten aanzien van aanlegvergunningen voor werken die geen bouwwerken zijn of voor andere werkzaamheden.

In het luchthavenindelingbesluit zijn alleen regels opgenomen die noodzakelijk zijn in verband met de aanwezigheid en het gebruik van de luchthaven. Daarmee wordt bereikt dat het besluit niet onnodig klemt. Het blijft echter mogelijk dat in bijzondere gevallen de belangen die het besluit behartigt, ook voldoende gediend worden zonder dat aan het besluit strikt de hand gehouden wordt. Voor die gevallen is in artikel 8.9, derde tot en met vijfde lid, van de wet de in het ruimtelijk-orderingsrecht gebruikelijke regeling opgenomen van een afwijkingsmogelijkheid met een verklaring

¹ Zie paragraaf 2.2 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij het voorstel voor de wijzigingswet.

van geen bezwaar. Zoals in paragraaf 4.2.2 van deze toelichting is aangegeven kan bijvoorbeeld een verklaring van geen bezwaar worden gevraagd voor het opvullen van open gaten binnen aaneengesloten bebouwing.

Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven, kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Uit de hiervoor gegeven beschrijving van de werking van het luchthavenindelingbesluit blijkt dat het besluit werkt door middel van de gemeentelijke bestemmingsplannen en van andere instrumenten uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Woningwet zoals bouwvergunningen en aanlegvergunningen. Het luchthavenindelingbesluit wordt ook gebruikt ter implementatie van de hoogtebeperkingen zoals deze voortvloeien uit het verdrag van Chicago. Er zijn echter objecten die onder het verdrag van Chicago vallen, maar die niet met het zojuist beschreven ruimtelijke regime gereguleerd kunnen worden, omdat voor deze objecten geen bouwvergunning of aanlegvergunning is vereist. In de praktijk betreft het veelal (mobiele) bouwkransen. Artikel 8.12 van de wet kent voor het oprichten of plaatsen van dergelijke objecten een verbod indien het oprichten of plaatsen in strijd is met een hoogtebeperking uit het luchthavenindelingbesluit. De minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van het verbod. De ontheffing kan dan bijvoorbeeld verleend worden voor een periode waarin het object geen gevaar oplevert voor het luchthavenluchtverkeer.

Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het luchthavenindelingbesluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt. Het gemeentebestuur zal bijvoorbeeld in beginsel geen bouwvergunning afgeven voor bouwen dat in strijd is met het bestemmingsplan. Indien gebouwd wordt zonder bouwvergunning, of indien grond gebruikt wordt in strijd met het bestemmingsplan is het gemeentebestuur bevoegd om de situatie recht te zetten door het toepassen van bestuursdwang. Het gemeentebestuur heeft deze mogelijkheden ook als de bestemmingsplannen nog niet in overeenstemming zijn gebracht met het luchthavenindelingbesluit. Dat besluit geldt immers in zo'n geval als een voorbereidingsbesluit, waar de hiervoor beschreven voorbereidingsbescherming aan is verbonden. Ook in dat geval kan het gemeentebestuur bouwen zonder bouwvergunning of handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bestrijden door bestuursdwang uit te oefenen.

De handhaving door het gemeentebestuur omvat zowel het toezicht op de naleving (nagaan óf bijvoorbeeld in strijd met een bestemmingsplanvoorschrift wordt gehandeld) als het toepassen van bestuursrechtelijke sancties als dwangsom of bestuursdwang (om de geconstateerde overtreding te beëindigen). Van rijkszijde wordt door de VROM-inspectie toezicht gehouden op de uitvoering door de gemeenten van de desbetreffende voorschriften bij of krachtens de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het handhaven van artikel 8.12 van de wet past niet binnen het zojuist beschreven regime. Zoals hiervoor al bleek wordt dat artikel toegepast ten aanzien van objecten die onder het verdrag van Chicago vallen, maar die niet met de instrumenten uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Woningwet gereguleerd kunnen worden.

Het toezicht op de naleving van dat artikel en het toepassen van bestuursrechtelijke sancties als bestuurlijke boete, dwangsom of bestuursdwang is opgedragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

8. Nadeelcompensatie

Het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit bieden bescherming tegen en beheersing van de nadelige gevolgen van het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven Schiphol. Daarnaast zijn er ook voorzieningen getroffen om deze nadelige gevolgen te compenseren.

Compensatie kan plaatsvinden door de meest getroffen geluidsgevoelige gebouwen tegen geluidsoverlast te isoleren. Dit vindt in het oude stelsel plaats op grond van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV). Aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 40 Ke-contouren worden op basis van de RGV in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht. Op dit moment wordt het geluidsisolatieproject Schiphol tweede fase (GIS II) uitgevoerd dat betrekking heeft op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 40 Ke-contouren van de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol. Het is de bedoeling dat GIS II is afgerond voor het einde van 2003.

Ook de wet kent een grondslag voor een regeling inzake geluidwerende voorzieningen (artikel 8.32 van de wet). Op grond van artikel XIV van de wijzigingswet loopt het RGV door onder de nieuwe wet. Omdat voor Schiphol in het nieuwe stelsel niet meer gewerkt wordt met de Ke als geluidbelastingindicator zal het RGV ter zake gewijzigd worden en zal in de regeling de nieuwe L_{den} -equivalent van de 40 Ke-contour worden vastgelegd. Deze contour omvat ook woningen die nog niet in het kader van GIS II worden meegenomen. Ook deze woningen komen voor isolatie in aanmerking.

Artikel 2.2.1 heeft tot gevolg dat gebouwen binnen de veiligheids- en geluidsliepzones van het beperkingengebied moeten worden wegbestemd door de gemeenten. Het gevolg van deze bepaling wordt verzacht door het zesde lid van artikel 2.2.1. In dat artikel wordt bepaald dat bestaande bewoning mag worden voortgezet, de beëindiging daarvan kan namelijk niet worden gevorderd. Zodra degene die de woning bewoont op het moment dat dit luchthavenindelingbesluit in werking treedt, de bewoning beëindigt, eindigt het bestaand gebruik.

De gebruiker kan de eigenaar-bewoner, maar ook de huurder van de woning zijn. In verband hiermee zal de gemeente bij het bestemmingsplan (overgangs)voorschriften opnemen.

De schade die bijvoorbeeld de eigenaar van een woning lijdt als hij het gebruik van zijn woning (alsnog) moet beëindigen als gevolg van het luchthavenindelingbesluit, zal hem vergoed moeten worden. Dat kan onder meer door aankoop van de woning door de overheid.

De uitvoering van het luchthavenindelingbesluit ligt in de handen van de gemeenten. Zij passen de bestemmingsplannen aan, overeenkomstig het besluit. Als de gemeente ter uitvoering van het bestemmingsplan de bovenbedoelde woning aankoopt, kan zij een beroep doen op geldelijke steun van het Rijk (artikel 8.33 van de wet).

Sinds september 2000 geldt voor woonboten binnen de veiligheidszone en de 40 Ke-contour een beleidsregeling van de minister van Verkeer en Waterstaat. De directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat is met de uitvoering van de regeling belast. Woonboten kunnen op basis van deze beleidsregeling worden aangekocht dan wel verplaatst. Gelet op artikel 2.2.1 kunnen woonboten die op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit rechtmatig binnen het beperkingengebied, maar buiten de sloopzones liggen, daar blijven liggen. Vanaf dat moment kan geen aanspraak meer worden gemaakt op de beleidsregeling.

De wet bevat tot slot een algemene nadeelcompensatiebepaling. Een belanghebbende die ten gevolge van het luchthavenindelingbesluit of het luchthavenverkeerbesluit schade lijdt welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd kan een beroep doen op schadevergoeding ten laste van het Rijk (artikel 8.31 van de wet).

Het Rijk kan de hiervoor genoemde regelingen op grond van de artikelen 8.31, 8.32 en 8.33 van de wet financieren door middel van de geluidsheffing burgerluchtvaart (zie artikel II, onderdeel A, van de wijzigingswet).

II. Artikelgewijze deel

Artikel 1.1.1

Eerste lid, onderdelen b, c en d

Voor de definitie van gebouwen met een gezondheidszorgfunctie, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een kantoorfunctie wordt verwezen naar artikel 1 van het Bouwbesluit dat op 1 januari 2003 in werking treedt.

Artikel 1.2.1

Eerste lid

Voor het vastleggen van het luchthavengebied verwijst dit lid naar bijlage 1.

Het luchthavengebied omvat – gelet op artikel 8.5, tweede lid, van de wet – het gebied dat is bestemd voor gebruik als luchthaven. Onder het begrip luchthaven vallen naast de voorzieningen voor het opstijgen en het landen van vliegtuigen ook voorzieningen voor het parkeren of taxiën van vliegtuigen, voorzieningen voor het afwickelen van de passagiers- en vrachtstromen en voorzieningen voor bedrijfsmatige activiteiten voor zover deze met de afwikkeling van het luchtverkeer samenhangen. Op de kaart in bijlage 1 is de begrenzing van het luchthavengebied aangewezen. De omvang komt in belangrijke mate overeen met de huidige omvang van het luchtvaartterrein zoals deze is opgenomen in de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol 1996 (met wijziging in 1999). Ten opzichte van de aanwijzing zijn – mede op verzoek van de luchthavenexploitant – enkele wijzigingen aangebracht. In hoofdstuk 3 van het algemeen deel van deze toelichting zijn deze wijzigingen beschreven.

Tweede lid

Voor het vastleggen van het beperkingengebied verwijst dit lid naar bijlage 2. Gelet op artikel 8.5, derde lid, van de wet omvat het beperkingengebied het gebied 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.

De buitengrens van het beperkingengebied wordt vrijwel geheel bepaald door de omvang van de deelgebieden waar beperkingen worden opgelegd aan de hoogte van gebouwen en aan vogelaantrekkende activiteiten (artikelen 2.2.2 en 2.2.3).

In vier gevallen wordt de grens bepaald door het deelgebied waar op grond van artikel 2.2.1 beperkingen worden opgelegd aan bestaande en nieuwe gebouwen. Daarbij zijn de uitstulpingen van de vrijwaringszone uit de PKB Schiphol en Omgeving te herkennen, die immers op grond van

artikel X van de wijzigingswet bepalend is voor de omvang van dat deelgebied (zie ook paragraaf 4.2.2 van het algemeen deel van deze toelichting). Het betreft de begrenzing van het beperkingengebied in het verlengde van de Polderbaan in noordelijke richting en in de richting van het westelijk havengebied van Amsterdam, de begrenzing in het verlengde van de Kaagbaan richting Leiden en een zeer klein gebied in het zuid-oosten.

Artikel 2.1.1

Op de kaart in bijlage 1 zijn de gronden aangewezen die bestemd zijn voor het banenstelsel van de luchthaven.

Artikel 2.2.1

Op de kaarten in bijlagen 3A en 3B zijn de gronden aangewezen waar beperkingen zijn gesteld ten aanzien van gebouwen.

In bijlage 3A zijn met de nummers 1 en 2 de gronden aangewezen die worden gevormd door de «veiligheidssloopzones» en de «geluidssloopzones». De gronden die met nummer 1 zijn aangewezen worden bepaald door de veiligheidssloopzones. Met nummer 2 zijn de gronden aangewezen die vallen binnen de geluidssloopzones, maar buiten de veiligheidssloopzones. Paragraaf 4.2.1 van het algemeen deel van deze toelichting bevat een beschrijving van de wijze waarop deze zones zijn vastgesteld en het regime dat voor de desbetreffende gronden geldt. Het vijfde lid bevat een voorziening ten behoeve van degene die op het moment van de inwerkingtreding van het besluit rechtmatig gebruiker is van een gebouw.

Op de in bijlage 3B met nummer 3 aangewezen gronden – die liggen binnen een 10^{-6} individueel-risico-contour – kunnen bestaande gebouwen blijven bestaan voor gebruik waarvoor ze zijn bestemd. Zo kan bijvoorbeeld een woning worden verkocht en als zodanig worden gebruikt door een volgende eigenaar. Nieuwe gebouwen zijn op deze gronden niet toegestaan, met uitzondering van kleinschalige kantoren of logistieke bedrijven.

Op de gronden die in bijlage 3B met nummer 4 zijn aangewezen zijn geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen toegestaan. Andere nieuwe gebouwen als bedrijfsgebouwen, kazernes of gevangenissen zijn hier dus wel toegestaan. Bestaande gebouwen worden gerespecteerd, behoudens de beperkingen die voortvloeien uit de meermalen genoemde brief van 23 november 2001 van de minister van VROM aan de Tweede Kamer.

In deze toelichting wordt wel gesproken over het onderscheid tussen bestaande gebouwen en nieuwe gebouwen. Daarmee wordt aangesloten bij het begrip bestaand gebruik, zoals dat in het vijfde lid is omschreven. In het eerste, tweede, derde en vierde lid wordt in sommige gevallen een gebouw toegestaan als ten aanzien daarvan sprake is van bestaand gebruik. Daarmee wordt op de eerste plaats beoogd dat bijvoorbeeld een op de datum van inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit rechtmatig aanwezige woning kan blijven bestaan. Bijna alle gebouwen zijn gebouwen die slechts met een bouwvergunning kunnen worden gerealiseerd overeenkomstig de bestemming die er in het bestemmingsplan aan is gegeven. Er is reeds sprake van bestaand gebruik als de bouwvergunning is verleend. Het is de bedoeling dat ook het vervangen van bijvoorbeeld een bestaande woning door een andere woning (een gebouw met dezelfde bestemming op dezelfde plaats) binnen dit begrip blijft. Een «vervanging» op een andere plaats, een uitbreiding, of een

functieverandering (van woning naar een ander gevoelig gebouw) past niet meer binnen de toegestane afwijking. Een dergelijke afwijking kan slechts plaatsvinden als daarvoor overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend.

Uit artikel X van de wijzigingswet vloeit voort dat de buitengrens van de in bijlage 3B aangewezen gronden zich in ieder geval uitstrekt tot de grens van de in de PKB Schiphol en Omgeving aangeduide vrijwaringszone, met uitzondering van een deel van de rijksbufferzone.

Deze uitzondering is in artikel X van de wijzigingswet bepaald omdat het beperkingengebied wordt vastgesteld met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven. Aan de rijksbufferzone liggen ook meer algemene overwegingen van een goede ruimtelijke ordening ten grondslag. Voor zover de met de rijksbufferzone samenvallende gebieden van de vrijwaringszone liggen buiten het gebied waar met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen nodig zijn, zijn deze niet in de bijlage aangewezen.

Daar waar de 58 dB(A) L_{den} -contour (de ruimtelijke equivalent van de 35 Ke-contour) buiten de huidige vrijwaringszone valt, zijn ook die gronden in bijlage 3 aangewezen.

Zie verder paragraaf 4.2.2 van het algemeen deel van deze toelichting.

Het zevende lid bepaalt dat gebouwen in afwijking van het eerste tot en met het vierde lid zijn toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet. De betekenis van deze bepaling ligt niet in het geven van toestemming op basis van de verklaring van geen bezwaar om van het luchthavenindelingbesluit af te wijken. Die betekenis is immers reeds in artikel 8.9 van de wet zelf verwoord. De betekenis moet gezien worden in verband met artikel 8.8 van de wet, waarin de verplichting is opgenomen om de bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het luchthavenindelingbesluit. Deze verplichting omvat – gelet op het zevende lid – niet (meer) datgene wat in overeenstemming is met de verklaring van geen bezwaar. Zie verder het slot van paragraaf 4.2.1 van het algemeen deel van deze toelichting omtrent de verhouding tussen de verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de wet en het bestemmingsplan.

Artikel 2.2.2

Eerste, tweede en derde lid

Op de kaarten in bijlage 4 zijn de gronden aangewezen waarvoor hoogtebeperkingen gelden. In aanvulling op de beschrijving in paragraaf 4.2.3 van het algemeen deel van deze toelichting passen hier nog de volgende opmerkingen.

In het verlengde van de banen liggen deelgebieden waarbinnen zich in beginsel geen obstakels mogen bevinden (RESA). Deze gebieden beginnen aan het eind van de start- en landingsbaan en zijn 150 meter breed en 900 meter lang. Voorzover er zich obstakels bevinden dienen deze breekbaar en licht van constructie te zijn. Deze veiligheidsmaatregelen zijn noodzakelijk om de gevolgen van het doorschieten en het te vroeg landen van vliegtuigen te verminderen.

In het verlengde van de banen gelden bovendien hoogtebeperkingen in verband met het veilig aanvliegen (obstakelvrije zones). De breedte van het deelgebied neemt toe naarmate de afstand tot de luchthaven groter wordt. In aanvulling daarop geldt in een straal van 6 kilometer, gerekend vanaf de start- en landingsbanen, een hoogtebeperking van 45 tot 145 meter. De reden voor deze hoogtebeperking is een eventuele doorstart,

indien de landing niet goed verloopt. Er moet dan ruimte zijn om vervolgens weer op te stijgen zonder dat er gevaar ontstaat van botsingen met obstakels op de grond.

Het Instrument Landing System (ILS) is een systeem waarmee ook onder slechte weersomstandigheden op een veilige manier gevlogen kan worden. Om verstoringen van de ILS-apparatuur door reflectie van gebouwen te voorkomen gelden hoogtebeperkingen. Deze hoogtebeperkingen zijn van kracht in het verlengde van de start- en landingsbaan en lopen op van 0 tot 100 meter. De breedte van het deelgebied neemt toe naarmate de afstand tot de luchthaven groter wordt. Direct naast de banen zijn verder gebieden gedefinieerd waarbinnen een hoogte geldt van maximaal 20 meter.

Rondom de twee locaties waar de VOR/DME apparatuur is opgesteld, geldt een hoogtebeperking die oploopt van 0 meter tot 45 meter. Vanaf 45 meter wordt de werking van de apparatuur beschermd door de hoogtebeperkingen als gevolg van de obstakelvrije zone.

Vierde lid

De Woningwet verbiedt (in beginsel) het bouwen van bouwwerken zonder bouwvergunning. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden is alleen een aanlegvergunning nodig als dat in het desbetreffende bestemmingsplan is bepaald.

Bij het in overeenstemming brengen van hun bestemmingsplannen met het luchthavenindelingbesluit dienen de gemeentebesturen op basis van dit lid in hun bestemmingsplannen een aanlegvergunningstelsel voor de in bijlage 4 aangewezen gronden op te nemen. Daarbij moet worden bepaald dat een aanlegvergunning nodig is voor werken of werkzaamheden die reiken tot een hoogte boven de in de bijlage aangegeven maxima.

Indien een bestemmingsplan (nog) niet in overeenstemming is met het luchthavenindelingbesluit geldt dit besluit als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor dat geval bevat het onderhavige lid de voorschriften als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en is langs die weg zo nodig in een aanlegvergunningstelsel voorzien.

Artikel 2.2.3

Dit artikel is toegelicht in paragraaf 4.2.4 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 3.1

Dit artikel is in dit besluit en in het luchthavenverkeerbesluit opgenomen naar aanleiding van de motie Baarda c.s.¹ bij de behandeling van de wijzigingswet in de Eerste Kamer. Uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van de besluiten zal door de minister van Verkeer en Waterstaat een milieueffectrapport worden opgesteld. Uit dit rapport zal moeten blijken of na de vaststelling van de uitvoeringsbesluiten op basis van het milieueffectrapport Schiphol 2003 ook in de praktijk van het vliegen, ex post dus, wordt voldaan aan de randvoorwaarden voor de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, zoals vastgelegd in de artikelen X tot en met XIII van de wijzigingswet. In het geval dat uit het milieueffectrapport blijkt dat de gelijkwaardige overgang in de praktijk niet is gerealiseerd, zal het stelsel worden aangepast opdat alsnog aan de randvoorwaarden zoals geformuleerd in genoemde artikelen kan worden voldaan.

¹ Kamerstukken 27 603, EK, nr. 88k.

Artikel 3.2

Na inwerkingtreding van dit besluit en het luchthavenverkeerbesluit kan de Polderbaan in gebruik worden genomen. De planning is gericht op 20 februari 2003, maar een precieze datum is op dit moment nog niet vast te stellen. De inwerkingtreding wordt bepaald bij koninklijk besluit.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Algemeen	1
§ 1.1. Begripsbepalingen	1
§ 1.2. Het luchthavengebied en het beperkingengebied	2
Hoofdstuk 2. Regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond	2
§ 2.1. Regels binnen het luchthavengebied	2
§ 2.2. Regels binnen het beperkingengebied	2
Hoofdstuk 3. Slotbepalingen	3
Nota van Toelichting	5
I. Algemeen deel	5
1. Inleiding	5
1.1. Wettelijke grondslag	5
1.2. Het eerste luchthavenindelingbesluit	5
1.3. De systematiek van het luchthavenindelingbesluit	5
1.4. De procedure van totstandkoming	6
2. Achtergronden	7
3. Het luchthavengebied	8
4. Het beperkingengebied	10
4.1. De omvang van het beperkingengebied	10
4.2. Regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond	10
4.2.1. Sloopzones	11
4.2.2. Andere beperkingen	13
4.2.3. Hoogtebeperkingen	15
4.2.4. Beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkelijke bestemmingen	16
5. Opmerkingen naar aanleiding van het milieueffectrapport	17
6. Opmerkingen naar aanleiding van het toetsingsadvies en de inspraak	19
Omschrijving van «gevoelige objecten»	19
Regime binnen de veiligheidssloopzone	20
Bestaand gebruik	20
Codificatie in bestemmingsplannen	21
7. De werking en de handhaving van het luchthavenindelingbesluit	22
8. Nadeelcompensatie	24
II. Artikelgewijze deel	25