

Luchthavenindelingbesluit
'Schiphol 2003'
Ontwerp

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Luchtvaart

P 1114-288

1114-200
2e

Departementsonderdeel: DGL/ONL

Betreft: luchthavenindelingbesluit Schiphol

Luchthavenindelingbesluit

'Schiphol 2003'

Ontwerp

**Besluit van (...), tot vaststelling van een
luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven 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 (...), 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 ...);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van (...), uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Algemeen	5
§ 1.1	Begripsbepalingen	5
§ 1.2	Het luchthavengebied en het beperkingengebied	5
Hoofdstuk 2	Regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond	5
§ 2.1	Regels binnen het luchthavengebied	5
§ 2.2	Regels binnen het beperkingengebied	6
Hoofdstuk 3	Overgangsbepaling	7
Hoofdstuk 4	Slotbepaling	7
 Nota van Toelichting		 9
 I Algemeen deel		 11
1	Inleiding	11
1.1	Wettelijke grondslag	11
1.2	Het eerste luchthavenindelingbesluit	11
1.3	De systematiek van het luchthavenindelingbesluit	12
1.4	De procedure van totstandkoming	13
2	Achtergronden	14
3	Het luchthavengebied	15
4	Het beperkingengebied	16
4.1	De omvang van het beperkingengebied	16
4.2	Regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond	17
4.2.1	<i>Sloopzones voor gevoelige objecten</i>	17
4.2.2	<i>Andere beperkingen voor gevoelige objecten</i>	19
4.2.3	<i>Hoogtebeperkingen</i>	21
4.2.4	<i>Beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen</i>	22
5	Opmerkingen naar aanleiding van het milieueffectrapport	23
6	De werking en de handhaving van het luchthavenindelingbesluit	25
7	Gebruiksbeëindiging	27
 II Artikelgewijze deel		 28

Hoofdstuk 1

Algemeen

§ 1.1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1.1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a *gevoelige objecten*: woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen, bedrijfsgebouwen, woonwagens en woonboten;
- b *gezondheidszorggebouwen*: hetgeen daaronder verstaan wordt in artikel 1 van het Bouwbesluit;
- c *bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit*: bedrijfsgebouwen met een gemiddelde gebruiksintensiteit op jaarbasis van minder dan 0,1 persoonsdagen per 100 m² grondoppervlak.

§ 1.2 Het luchthavengebied en het beperkingengebied

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 met de nummers 1 tot en met 4 zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 3 zijn geen gevoelige objecten toegestaan.
- 2 In afwijking van het eerste lid zijn gevoelige objecten toegestaan voor zover het de gronden en de objecten betreft die zijn omschreven in de navolgende tabel.

Gronden aangewezen met nummer	Toegestane gevoelige objecten
1	• Bedrijfsgebouwen, voor zover dit type object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.
2	• Bedrijfsgebouwen, voor zover dit type object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit. • Bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit.
3	• Gevoelige objecten, voor zover dit type object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit. • Bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit.
4	• Gevoelige objecten, voor zover dit type object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit. • Bedrijfsgebouwen.

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 waar een dergelijke vergunning voor is verleend en
 - b de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit.
- 3 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.

Hoofdstuk 3

Overgangsbepaling

Artikel 3.1

Indien op grond van artikel 2.2.1 een gevoelig object niet is toegestaan en dat object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit, blijft dat artikel gedurende vijf jaren na de inwerkingtreding buiten toepassing ten aanzien van degene die bij de inwerkingtreding rechtmatig gebruiker is.

Hoofdstuk 4

Slotbepaling

Artikel 4.1

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

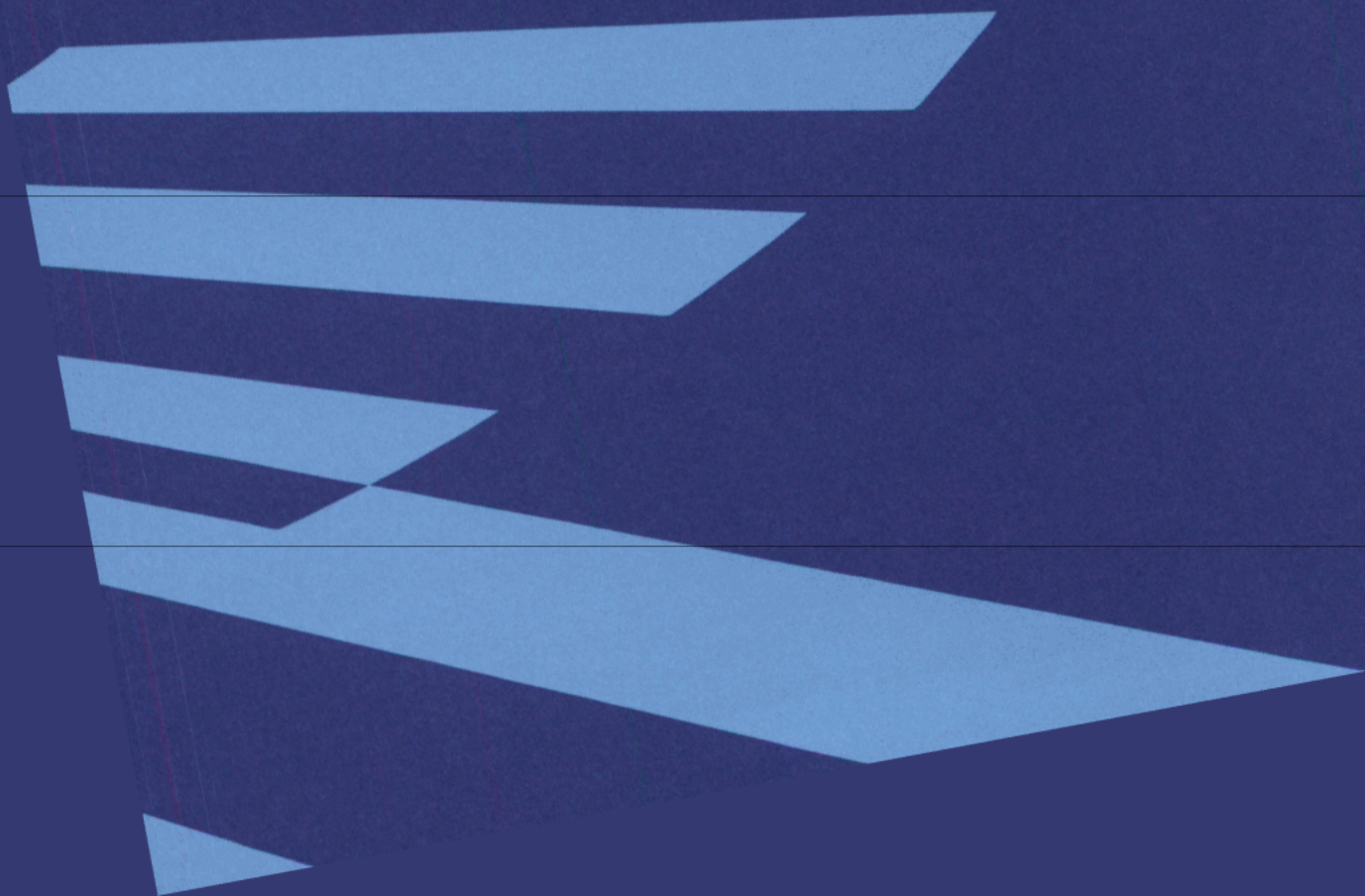
Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



Nota van Toelichting



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 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.

Het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit zullen in werking treden op het moment dat de Vijfde baan van de luchthaven in gebruik wordt genomen, naar verwachting op 1 januari 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. 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 Stb. [...]. 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.

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).

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 objecten die in verband met de externe veiligheid of geluidbelasting als "gevoelig" zijn aangeduid.⁵ Er zijn gronden waar een verbod is voor bepaalde gevoelige objecten (de "sloopzones") en gronden waar bepaalde nieuwe gevoelige objecten 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 6 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.

⁵ Gevoelige objecten zijn bijvoorbeeld woningen, scholen en bedrijfsgebouwen.

Zie (de toelichting bij) artikel 1.1 van het besluit.

De wet legt ook ten aanzien van dat besluit het minimum beschermingsniveau vast (artikel 8.17, zevende lid, van de wet).⁶

1.4 De procedure van totstandkoming

Het onderstaande is van overeenkomstige toepassing op de totstandkoming van het luchthavenverkeerbesluit. 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 aanvaarding op 30 oktober 2001 van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer. Vanaf dat moment kon de in artikel 8.13 van de wet voorgeschreven procedure een aanvang nemen met het bekend maken van het ontwerp van het besluit.

Het ontwerp is geplaatst in de Staatscourant van [...]. Gelijktijdig daarmee 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, ingaande [...] voor een periode van [...] weken ter inzage gelegen op [...]. Een openbare hoorzitting is gehouden op [...].

Over het ontwerp is op [...] overleg gevoerd met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

Het besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit is het tijdstip waarop de Vijfde baan van de luchthaven in gebruik wordt genomen, naar verwachting 1 januari 2003.

⁶ 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).

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 (Sbtl). De keuzen in de Sbtl 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 Sbtl 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 V en W 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 groeiscenario. 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. Vooralsnog 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.

In de huidige begrenzing zijn zoals gezegd enkele wijzigingen aangebracht.

De noordelijke taxibaan, die oorspronkelijk binnen het luchtvaartterrein was opgenomen, is vervallen. In plaats hiervan is voorzien in ruimte voor een taxibaan om de zuidelijke kop van de Zwanenburgbaan. Het gebruik van de oorspronkelijk aan te leggen noordelijke taxibaan leverde door de afname van het aantal baankruisingen tijdens de meest gebruikte baancombinaties een lager veiligheidsrisico op. Nader onderzoek leerde dat de taxibaan om de zuidelijke kop van de Zwanenburgbaan een nog lager veiligheidsrisico oplevert. Alleen in het geval van zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan zullen nog steeds baankruisingen plaatsvinden. Door infrastructurele en procedurele maatregelen, te nemen door de exploitant van de luchthaven, blijft de veiligheid ook in dit geval gewaarborgd. 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 taxibaan is het luchthavengebied ten opzichte van 1996/1999 iets uitgebreid. 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 geluidsberekeningen.

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 tot gevolg gehad.

Bij de koppen van de Vijfde baan is de begrenzing van het luchthavengebied beperkt aanpast. Ten noorden van de Vijfde baan wordt de grens van het luchthavengebied gelegd langs de bestaande watergang. Ten zuiden van de Vijfde baan 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 Vijfde baan 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 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.

Tevens wordt een mislag hersteld. In de aanwijzing wordt met betrekking tot de Vijfde baan een andere baanbreedte gehanteerd in de kaart dan in de tekst. In het eerste luchthaven-indelingbesluit 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.

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 gevoelige objecten.

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 voor gevoelige objecten

Op de kaarten in bijlage 3 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 zijn geen gevoelige objecten toegestaan. Gevoelige objecten zijn woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen, bedrijfsgebouwen, woonwagens en woonboten. Bedrijfsgebouwen die op de datum van inwerkingtreding van dit besluit rechtmatig aanwezig waren (ook wel kort aangeduid als "bestaande bedrijfsgebouwen"), zijn van het verbod uitgezonderd.

De veiligheidssloopzones zijn vastgesteld door per baankop van elke baan een contour te bepalen gebaseerd op het individueel risico van 10^{-5} .⁷ 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 herzien 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.⁸

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.

⁷ 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} .

⁸ 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".

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 1990.⁹ Daarmee is voor de overgang de stand-still in termen van de PKB Schiphol en Omgeving bereikt.

In het luchthavenverkeerbesluit zijn de grenswaarde voor het risicogewicht, 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.¹⁰

De geluidssloopzones zijn vastgesteld door per baankop 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 het overlappende gebied is het regime gelijk aan het hiervoor beschreven regime. Voor zover de geluidssloopzones buiten de veiligheidssloopzones vallen (de in bijlage 3 met nummer 2 aangewezen gronden) is er een beperkt verschil met dat regime. Naast bestaande bedrijfsgebouwen zijn ook nieuwe bedrijfsgebouwen toegestaan, voor zover het bedrijfsgebouwen betreft met een lage gebruiksintensiteit. Daaronder wordt verstaan een gemiddelde gebruiksintensiteit op jaarbasis van minder dan 0,1 persoonsdagen per 100 m² grondoppervlak. Dit zijn veelal agrarische bedrijfsgebouwen. Kantoorgebouwen of hotels zullen in het algemeen een hogere gebruiksintensiteit kennen. De nieuwbouw van dergelijke gebouwen is hier dus niet toegestaan. Dit regime ten aanzien van bedrijfsgebouwen sluit aan op het hierna te bespreken regime binnen een 10^{-6} individueel-risico-contour (de gronden aangewezen met nummer 3), welke in de meeste gevallen de geluidssloopzone omhult.

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

⁹ De woningen binnen de 10^{-5} individueel-risico-contour (de veiligheidssloopzones) verdwijnen.

¹⁰ In het geval dat op grond van artikel 8.21 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 voor gevoelige objecten

Binnen het beperkingengebied gelden ook buiten de sloopzones beperkingen voor gevoelige objecten in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting.¹¹

Op de in bijlage 3 met nummer 3 aangewezen gronden zijn kort gezegd geen nieuwe gevoelige objecten toegestaan, behoudens bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit. Deze gronden liggen binnen een 10^{-6} individueel-risico-contour.

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 gevoelige objecten als bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen vergelijkbaar is met het nieuwe regime. De PKB kent hier echter geen of althans geen duidelijke belemmering voor bedrijfsgebouwen.¹² In de praktijk zijn voor sommige van deze gronden plannen ontwikkeld met bedrijfsbestemmingen. Artikel 2.2.1 weert nieuwe bedrijfsgebouwen met een gebruiksintensiteit hoger dan 0,1 persoonsdagen per 100 m² grondoppervlak.

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.¹³ 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 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 en andere kwetsbare gebouwen (de "sloopzones"). Hierdoor wordt de (permanente) aanwezigheid van mensen sterk beperkt.

Met dit luchthavenindelingbesluit¹⁴ wordt een element toegevoegd dat de (permanente) aanwezigheid van mensen in een schil buiten de veiligheidsloopzones beperkt: het verbieden van nieuwe bedrijfsgebouwen, met uitzondering van gebouwen met een lage gebruiksintensiteit, in de schil met een individueel-risico-contour van 10^{-6} .

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 grond-

¹¹ Daarbij is aangenomen dat de projecten die (reeds lang) gepland waren en onder het nieuwe regime niet gerealiseerd mogen worden, voor 1 januari 2003 zijn afgerond. Verder is aangenomen dat voor die datum geen nieuwe gevoelige objecten worden geprojecteerd.

¹² 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.

¹³ Kamerstukken II 2000-2001, 27 603, nr. 6, paragraaf 3.2.

¹⁴ Aanvullende, op beheersing van het groepsrisico gerichte, maatregelen met betrekking tot het ruimtegebruik buiten de IR 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.

slag 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 3 met nummer 4 zijn aangewezen zijn geen nieuwe gevoelige objecten toegestaan, met uitzondering van bedrijfsgebouwen (zowel met een lage als met een hogere gebruiksintensiteit).

De buitengrens van de in bijlage 3 aangewezen gronden reikt op grond van artikel x van de wijzigingswet in ieder geval tot de grens van de huidige vrijwaringszone.¹⁵ Daar waar de 58 dB(A) L_{den} -contour (de ruimtelijke equivalent 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 er 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.

Van het uit artikel 2.2.1 voortvloeiende verbod voor gevoelige objecten kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken op grond van artikel 8.9 van de wet. Zo zijn afwijkingen voorstelbaar als er sprake is van het opvullen van open gaten binnen aaneengesloten bebouwing, functiewijziging, herbouw van woningen op een minder milieubelaste plaats of bouw van bedrijfswoningen. Voor dergelijke afwijkingen is een verklaring van geen bezwaar nodig van de minister van V en W in overeenstemming met de minister van VROM.

Tot slot van deze paragraaf nog twee aspecten die niet in het luchthavenindelingbesluit geregeld zijn, maar die samenhangen met het geschetste beperkingenregime.

Isolatie van woningen 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 nieuwe wet kent een grondslag voor een regeling inzake geluidwerende voorzieningen (artikel 8.32). 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

¹⁵ Bepaalde gebieden binnen de rijksbufferzone zijn hiervan weer uitgezonderd. Zie hieromtrent de toelichting bij artikel 2.2.1.

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.

Sinds september 2000 geldt voor woonboten binnen de veiligheidszone en de 40 Ke-contour een beleidsregeling van de minister van V en W. 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 van het luchthavenindelingbesluit kunnen woonboten die op het moment van inwerking-treding van het besluit rechtmatig binnen het beperkingengebied, maar buiten de sloop-zones liggen, daar blijven liggen. Vanaf dat moment kan geen aanspraak meer worden gemaakt op de beleidsregeling.

4.2.3 Hoogtebeperkingen

In het gebied dat is aangewezen op de kaarten in bijlage 4 gelden hoogtebeperkingen (artikel 2.2.2).

Objecten die met een bouwvergunning of een aanlegvergunning gerealiseerd moeten worden, zijn niet toegestaan als zij hoger zijn dan de in de bijlage aangegeven maximale waarde. Een uitzondering geldt voor objecten waarvoor op de datum van inwerking-treding van dit besluit al een bouwvergunning of een aanlegvergunning is verleend. Die objecten zijn wel toegestaan ook al zijn zij hoger dan het gestelde maximum.

Voor nieuwe objecten die hoger zijn dan de maximale waarde kan een bouwvergunning of een aanlegvergunning verleend worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend.

Voor zover het objecten betreft die men kan oprichten of plaatsen zonder bouwvergunning of aanlegvergunning is artikel 8.12 van de wet van toepassing. Dat artikel verbiedt het oprichten of plaatsen van een dergelijk object als dit hoger is dan de in bijlage 4 aangegeven maximale waarde. De minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van het verbod. Een ontheffing kan bijvoorbeeld worden verleend voor het gebruik van (mobiele) bouwkransen.

De hoogtebeperkingen vloeien met name voort uit bijlagen 10 en 14 van het Verdrag van Chicago. Bijlage 14 van het verdrag schrijft voor waar welke hoogtebeperkingen moeten gelden in verband met de veiligheid. De gebieden met deze hoogtebeperkingen worden wel aangeduid met de term "obstakelvrije zones" en RESA-vlakken (Runway End Safety Areas). Verder zijn hoogtebeperkingen nodig in verband met het betrouwbaar functioneren van het Instrument Landing System (ILS) en de Very High Frequency Omnidirectional Range (VOR/DME). Deze instrumenten maken – onder alle weers-omstandigheden – een veilige afwikkeling van het vliegverkeer mogelijk. In bijlage 10 van het verdrag zijn de gebieden opgenomen waarbinnen de werking van de instrumenten moet worden gegarandeerd. De werking van de instrumenten kan negatief beïnvloed worden door hoge gebouwen. Daarom gelden binnen genoemde gebieden hoogtebeperkingen. Op dit moment wordt in de praktijk door provincie en gemeenten in veel gevallen al wel gewerkt overeenkomstig de regels van bijlage 14 van het verdrag, maar daarvoor ontbreekt tot nu toe een wettelijke verplichting. Wat betreft het ILS en de VOR/DME geldt dat de LVNL tot op heden de gemeenten adviseert omtrent de vraag of voorgenomen hoogbouw de werking van de instrumenten negatief beïnvloedt.

Met de inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit zijn de gemeenten verplicht de hoogtebeperkingen in hun bestemmingsplannen op te nemen. Zolang de bestemmingsplannen nog niet met het besluit in overeenstemming zijn gebracht, werkt het besluit als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.¹⁶

De mate van beperking hangt sterk af van de afstand tot de luchthaven. De gestelde maxima lopen van 0 meter (bij de RESA-vlakken) tot 150 meter (aan de buitenzijde van het beperkingengebied). De laatstgenoemde hoogte wordt in de Nederlandse verhoudingen nauwelijks als belemmerend ervaren.

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 een het banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Ook in dit geval kan van de regel afgeweken worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend.

¹⁶ Zie omtrent de werking van het luchthavenindelingbesluit ook hoofdstuk 6 van deze toelichting.

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 gevoelige objecten 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 geen gevoelige objecten (behalve bestaande bedrijfsgebouwen) toegestaan. Wat betreft de normstelling is er 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 veiligheids-sloopzones 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 mits er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare. 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 gevoelige objecten zijn toegestaan, met uitzondering van nieuwe bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit. Kantoorgebouwen of hotels zullen in het algemeen niet als zodanig aangemerkt kunnen worden. De nieuwbouw van dergelijke gebouwen is hier dus niet toegestaan.

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 dus 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 kortweg gesteld geen nieuwe gevoelige objecten toegestaan, met uitzondering van bedrijfsgebouwen. 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 veiligheidssloopzones. In het overlappende gebied is het regime gelijk aan het hiervoor beschreven regime voor de veiligheidssloopzones.

Voor zover de geluidssloopzones buiten de veiligheidssloopzones vallen is er een beperkt verschil met dat regime. Naast bestaande bedrijfsgebouwen zijn ook nieuwe bedrijfsgebouwen toegestaan, voor zover het bedrijfsgebouwen betreft met een lage gebruiksintensiteit. Daarmee is aangesloten bij het hiervoor omschreven regime binnen een 10^{-6} individueel-risico-contour, welke in de meeste gevallen de geluidssloopzone omhult. 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 tenminste 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 gevoelige objecten (met uitzondering van bedrijfsgebouwen) toegestaan.

Het luchthavenindelingbesluit kent, in tegenstelling tot de huidige situatie, 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 vogelaantrekkende 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 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.¹⁷ 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 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).

¹⁷ Zie paragraaf 2.2 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij het voorstel voor de wijzigingswet.

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 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 klemmt. 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-ordeningsrecht gebruikelijke regeling opgenomen van een afwijkingsmogelijkheid met een verklaring 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.

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 inspecteur van de ruimtelijke ordening 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.

7 Gebruiksbeëindiging

Artikel 2.2.1 heeft tot gevolg dat gevoelige objecten als woningen binnen de veiligheids- en geluidssloopzones van het beperkingengebied moeten worden wegbestemd. In het luchthavenindelingbesluit is een overgangsbepaling opgenomen die de werking van dat artikel voor een termijn van vijf jaren opschort jegens degene die bij de inwerkingtreding van het besluit rechtmatig gebruiker is (artikel 3.1). 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. Uitgaande van de inwerkingtreding van het luchthavenindelingbesluit per 1 januari 2003 brengt artikel 3.1 met zich dat beëindiging van het gebruik in een dergelijk geval niet gevorderd kan worden voor 1 januari 2008.

De schade die bijvoorbeeld de eigenaar van een woning lijdt als hij het gebruik van zijn woning 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. Het Rijk kan deze kosten financieren door middel van de geluidsheffing burgerluchtvaart.

Sinds september 2000 geldt voor woonboten binnen de veiligheidszone en de 40 Ke-contour een beleidsregeling van de minister van V en W. 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 van het luchthavenindelingbesluit kunnen woonboten die op het moment van inwerkingtreding van het besluit rechtmatig binnen het beperkingengebied, maar buiten de sloopzones liggen, daar blijven liggen. Vanaf dat moment kan geen aanspraak meer worden gemaakt op de beleidsregeling.

II Artikelgewijze deel

Artikel 1.1.1

Onderdeel a

De beperkingen ten aanzien van de bestemming of het gebruik van grond zoals deze zijn opgenomen in de artikelen 2.2.1 van dit besluit richten zich op "gevoelige objecten". Dit onderdeel bepaalt de inhoud van dat begrip. Wat betreft gezondheidszorggebouwen en bedrijfsgebouwen wordt in de onderdelen b en c een nadere bepaling gegeven.

Onderdeel b

Voor de definitie van gezondheidszorggebouwen wordt verwezen naar artikel 1 van het Bouwbesluit. Het betreft hier gebouwen of gedeelten daarvan die blijkens constructie en inrichting zijn bestemd voor doeleinden van medische verpleging, verzorging of behandeling dan wel van medisch onderzoek.

Onderdeel c

In dit onderdeel wordt een bepaalde categorie van bedrijfsgebouwen nader benoemd: bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit. Daaronder worden verstaan bedrijfsgebouwen met een gemiddelde gebruiksintensiteit op jaarbasis van minder dan 0,1 persoonsdagen per 100 m² grondoppervlak. Dit kunnen in de praktijk bijvoorbeeld agrarische bedrijfsgebouwen zijn. Kantoorgebouwen of hotels zullen in het algemeen een hogere gebruiksintensiteit kennen. Het onderscheid is van belang in verband met de beperkingen die gelden voor de gronden die in bijlage 3 met de nummers 2 en 3 zijn aangewezen. Op deze gronden is nieuwbouw van bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit wel toegestaan, de nieuwbouw van andere bedrijfsgebouwen is niet toegestaan.

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 afwikkelen 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 gevoelige objecten. 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 Vijfde baan 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 bijlage 3 zijn de gronden aangewezen waar beperkingen zijn gesteld ten aanzien van gevoelige objecten. Het begrip gevoelige objecten is beschreven in artikel 1.1.1.

In bijlage 3 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. Artikel 3.1 bevat een overgangsbepaling ten behoeve van degene die op het moment van de inwerkingtreding van het besluit rechtmatig gebruiker is van een gevoelig object.

Op de in bijlage 3 met nummer 3 aangewezen gronden zijn geen gevoelige objecten toegestaan, behoudens twee uitzonderingscategorieën. De eerste uitzondering betreft gevoelige objecten, voor zover dit type object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van het besluit. De regel en de uitzondering hebben kort gezegd tot gevolg dat nieuwe gevoelige objecten niet zijn toegestaan. De tweede uitzondering betreft (nieuwe) bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit. Zie in dat verband (de toelichting bij) artikel 1.1.1.

Deze gronden liggen binnen een 10^{-6} individueel-risico-contour.

Op de gronden die in bijlage 3 met nummer 4 zijn aangewezen zijn geen nieuwe gevoelige objecten toegestaan, met uitzondering van bedrijfsgebouwen (zowel met een lage als met een hogere gebruiksintensiteit).

In deze toelichting wordt wel gesproken over het onderscheid tussen bestaande gevoelige objecten en nieuwe gevoelige objecten. Dat is een korte, maar niet geheel precieze omschrijving van het in dit artikel opgenomen stelsel, waarbij in sommige gevallen gevoelige objecten in afwijking van het eerste lid zijn toegestaan "voor zover dit type object rechtmatig aanwezig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit". Met deze formulering wordt op de eerste plaats beoogd dat bijvoorbeeld een op die datum rechtmatig aanwezige woning kan blijven bestaan. Het is de bedoeling dat ook het vervangen van deze woning door een andere woning (hetzelfde type object) binnen deze formulering blijft.

Een "vervanging" op een andere plaats, of een uitbreiding 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 3 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.

Artikel 2.2.2

Eerste en tweede 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.

Derde 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 toegelicht in hoofdstuk 7 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 4.1

Dit besluit en het luchthavenverkeerbesluit worden in werking gesteld als de Vijfde baan in gebruik kan worden genomen. De planning is gericht op 1 januari 2003, maar een precieze datum is op dit moment nog niet vast te stellen. De inwerkingtreding wordt bepaald bij koninklijk besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Colofon

© januari 2002

Dit Ontwerp luchthavenindelingbesluit is een uitgave van de Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven, onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart.

Ontwerp en vormgeving
Drukwerk

CO3 (Toon van Lieshout)
drukkerij Louis Vermijs, Breda

Bestelnummer

DGL 193

Bestellen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
afdeling Publieksvoorlichting
telefoon: 070 - 351 7086