

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 23 februari 2018
Datum GS-besluit: : 20 maart 2018

Vragen nr. 19

Vragen van **de heer J. Kramer** en **mevrouw mr. E.A.S. Rommel** (VVD) over bouwen binnen de 20 Ke-contour

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 23 februari 2018 door het lid van Provinciale Staten, **de heer J. Kramer** en **mevrouw mr. E.A.S. Rommel** (VVD), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 20 februari werd op NPO1 door het programma Monitor een aflevering uitgezonden over "Woningbouw rondom Schiphol". De VVD zoekt naar meer duidelijkheid rondom de rol en de verantwoordelijkheden van de verschillende overheden en Schiphol betreffende woningbouw rond Schiphol. In de uitzending wordt een kettingbeding aangehaald, welke kopers van een woning verplicht zijn te tekenen. Het is onduidelijk of het juridische kader, dat door het kettingbeding wordt gecreëerd, voldoet voor zowel gemeenten als woningkopers in het gebied. Ten slotte heeft de VVD zorgen over de informatievoorziening. Daarom stelt de VVD de volgende vragen.

INLEIDING ANTWOORDEN GS

In het voorjaar van 2016 is er tussen provincies, gemeenten, het Rijk en de luchtvaartsector een akkoord bereikt over "wonen en vliegen". Op 1 april 2016 heeft de (toenmalige) staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer over de overeengekomen aanpak geïnformeerd. Op 13 april 2016 hebben wij u hierover bericht (kenmerk: 677638/794562).

De overeengekomen aanpak bestaat enerzijds uit extra planologische ruimte voor woningbouw binnen de LIB4- en 20 Ke-contour, met meer afwegingsruimte voor gemeenten, te verankeren in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Anderzijds zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over het 'rekenschap geven' in de planvorming, het informeren van nieuwe bewoners, de klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector. Een gedegen regionale uitwerking van deze bestuurlijke afspraken vormde voor het Rijk en de luchtvaartsector een voorwaardelijke stap om te komen tot inwerkingtreding van de nieuwe planologische afspraken.

In maart 2017 is de regio in BRS-verband (Bestuurlijke Regie Schiphol) een pakket overeengekomen waarin bovenstaande bestuurlijke afspraken nader zijn uitgewerkt. De afspraken zijn vastgelegd in beleidsbrieven van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, waarover u bij brief van 24 april 2017 bent geïnformeerd (kenmerk: 910083/934795, bijgevoegd).

Onderdeel van de afspraken betreft, naast de extra planologische ruimte en het 'rekenschap geven', de informatievoorziening van gemeenten aan nieuwe bewoners. Gemeenten hebben zich ertoe verbonden toekomstige eigenaren, bewoners en gebruikers binnen het 20 Ke-gebied actief en zo vroeg mogelijk te informeren over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol. Gemeenten kunnen daarbij, voor zoverre daartoe bij machte, in het kader van gronduitgifte en bij het aangaan van huur- en gebruiksovereenkomsten, een bepaling opnemen waaruit volgt dat de partijen bekend zijn met de geluidbelasting ter plaatse. Deze bepaling kan in het geval van een koopovereenkomst middels een kettingbeding worden versterkt.

Het afsprakenpakket is door de BRS en door het Rijk zowel intern als extern juridisch getoetst. Meer in het bijzonder over het kettingbeding is in het kader van de Alderstafel in 2010 advies uitgebracht door het Instituut voor Bouwrecht (bijgevoegd).

Per brief van 20 september 2017 heeft de staatssecretaris ingestemd met het regionale afsprakenpakket en aanvullend de provincie Noord-Holland verzocht om zorg te dragen voor een systeem van monitoring van de uitwerking van het rekenschap geven en de informatievoorziening. Hierover bent u op 25 september 2017 geïnformeerd (kenmerk: 993844/993845). Inmiddels is in BRS-verband een aanpak overeengekomen rond deze monitor. De afspraken daarover worden in een brief van de provincie aan de betrokken gemeenten vastgelegd. Uiteraard ontvangt u hiervan afschrift. Op 20 oktober 2017 heeft de staatssecretaris aan de Tweede Kamer laten weten dat de regio met het afsprakenpakket heeft voldaan aan de bestuurlijke afspraken en dat daarmee het gewijzigde Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) in werking kan treden. In navolging van de gewijzigde Provinciale Ruimtelijke Verordening (het nieuwe artikel 5e, inwerkingtreding 1 maart 2017) is hiermee per 1 januari 2018 ook het gewijzigde LIB van kracht.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Wat houdt het kettingbeding voor wonen binnen de 20 Ke-contour van Schiphol precies in?

Antwoord 1:

Het kettingbeding houdt in dat een (potentiële) koper via de koopovereenkomst bekend wordt gemaakt met de geluidssituatie ter plaatse en de koper zich ertoe verplicht deze informatie ook weer op te nemen in de leveringsakte bij de overeenkomst met zijn rechtsopvolger, samen met de verplichting voor die rechtsopvolger om dit weer door te geven. Doel is te verzekeren dat een (potentiële) nieuwe bewoner geïnformeerd wordt over de geluidbelasting door vliegverkeer. Hiermee kan worden voorkomen dat een nieuwe bewoner onaangenaam wordt verrast door eventuele overlast door vliegtuiggeluid. Het beding vormt een aanvulling op de andere mogelijkheden tot informatievoorziening (brochures, websites, etc.).

Het instrument 'kettingbeding' in relatie tot vliegtuiggeluid is niet nieuw. In het Convenant Omgevingskwaliteit van de Alderstafel (2008) en het in 2010 in opdracht van de Provincie Noord-Holland uitgebrachte advies van het Instituut voor Bouwrecht (IBR, bijgevoegd) is het instrument uitgewerkt. Bij woningbouwprojecten rondom Rotterdam The Hague Airport wordt met het kettingbeding gewerkt. In het rapport 'Vluchten kan niet meer...' van de Raad voor Verkeer en Waterstaat uit 2005 wordt de constructie van het kettingbeding besproken, maar dan aangevuld met een verklaring waarin de ondertekenaar tevens afstand doet van zijn/haar klachtrecht. Van dat laatste is bij de recente regionale afspraken nadrukkelijk geen sprake. Met het overeengekomen kettingbeding doet de burger geen afstand van zijn rechten, zie ook de beantwoording van Statenvragen nr. 105.2017 (bijgevoegd).

Voor zover gemeenten kiezen voor een bepaling in een koopovereenkomst versterkt met een kettingbeding, is het van belang zich te realiseren dat het kettingbeding slechts in een beperkt deel van de woningvoorraad toepassing kan hebben. Het instrument kan namelijk enkel in een koopovereenkomst worden opgenomen indien de overheid (veelal gemeenten) daarover afspraken kan maken met de verkopende partij of zelf de verkopende partij is. In de praktijk zal het dan gaan om nieuwbouwprojecten waarbij de gemeente, al dan niet via overeenkomsten met de ontwikkelaar, actief is betrokken, bijvoorbeeld als grondeigenaar. Voor een groot deel van de woningen, zoals de bestaande voorraad, nieuwbouw in vergoederd planstadium of nieuwbouw door private partijen, zal het kettingbeding niet aan de orde zijn. Gemeenten zullen in die gevallen – en uiteraard in alle andere gevallen waarin men niet kiest voor het inzetten van het kettingbeding – bewoners anderszins afdoende moeten informeren. Kortom: met het kettingbeding doet de burger geen afstand van zijn rechten.

Vraag 2:

Wat is de rol van de Provincie Noord-Holland bij dit kettingbeding?

Antwoord 2:

De provincie Noord-Holland is uit eigen hoofde en als voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) betrokken bij de afspraken tussen provincies en gemeenten over "wonen en

vliegen". De provincie Noord-Holland is ook, evenals de provincie Zuid-Holland, afzender van de beleidsbrief van 24 april 2017 waarin de regionale afspraken zijn vastgelegd. Op verzoek van de (toenmalige) staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vervult de provincie Noord-Holland verder een coördinerende rol als het gaat om de monitoring van de uitvoering van de afspraken inzake het rekenschap geven en het informeren. Zoals in de inleiding aangegeven, wordt u daarover nog verder geïnformeerd.

Vraag 3:

In welke (beleids)documenten is dit vastgelegd?

Antwoord 3:

Zie de inleiding op deze beantwoording en zie de volgende brieven met bijlagen die naar u verstuurd zijn:

- Provinciale reactie op het kabinetsbesluit SMASH (13 april 2016, kenmerk: 677638/794562)
- Afschrift brief aan staatssecretaris Dijksma inzake regionale afspraken "wonen en vliegen" (24 april 2017, kenmerk: 910083/934795)
- Bestuurlijke afspraken "wonen en vliegen" (25 september 2017, kenmerk: 993844/993845)

Over de in BRS-verband overeengekomen aanpak van de monitoring wordt u een dezer dagen geïnformeerd.

Vraag 4:

Wat is de rol van de gemeenten bij dit kettingbeding? Zijn alle gemeenten daarmee akkoord? En wat als een gemeente daar niet aan mee wil doen?

Antwoord 4:

Wanneer gemeenten voor dit instrument kiezen, kunnen zij in het kader van gronduitgifte en bij het aangaan van huur- en gebruiksovereenkomsten, een bepaling (doen) opnemen waaruit volgt dat de partijen bekend zijn met de geluidbelasting ter plaatse. Deze bepaling kan bij de koopovereenkomst middels een kettingbeding worden versterkt.

Het hele pakket afspraken over "wonen en vliegen", waar de mogelijkheid van een kettingbeding deel van uitmaakt, is in onderling overleg tussen provincies en gemeenten tot stand gekomen en door alle betrokken overheden aanvaard.

Indien gemeenten geen kettingbeding opleggen (of ingeval het beding niet tot de mogelijkheden behoort) ontslaat dit gemeenten niet van de verplichting toekomstige bewoners, eigenaren en gebruikers anderszins actief en zo vroeg mogelijk te informeren over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol. Zoals in de inleiding is aangegeven wordt hierop door de provincie gemonitord.

Vraag 5:

Betreft het kettingbeding een plicht tot informatievoorziening vanuit de gemeente aan de woningkoper of betreft het een garantie tot informatievoorziening? Hoe duidt u het verschil hiertussen?

Antwoord 5:

Zie ook de beantwoording van vraag 1. Het kettingbeding houdt in dat een (potentiële) koper via de overeenkomst bekend wordt gemaakt met de geluidssituatie ter plaatse en de koper zich ertoe verplicht deze informatie ook weer op te nemen in de leveringsakte bij de overeenkomst met zijn rechtsopvolger, samen met de verplichting voor die rechtsopvolger om dit weer door te geven.

Vraag 6:

Wat is de rol van de provincie ten aanzien van deze informatievoorziening?

Antwoord 6:

Op verzoek van de (toenmalige) staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (zie ook de brief aan uw Staten van 25 september 2017, kenmerk: 993844/993845) vervult de provincie Noord-Holland een coördinerende rol bij het monitoren van de uitvoering van de afspraken inzake het rekenschap geven en informeren, waar het kettingbeding deel van uit kan maken.

Vraag 7:

Wat is de rol van de makelaar en/of projectontwikkelaar?

Antwoord 7:

Gemeenten kunnen, als niet zij maar projectontwikkelaars de koopovereenkomsten met particulieren sluiten, in de gemeentelijke overeenkomsten met die ontwikkelaars borgen dat de ontwikkelaar het kettingbeding opneemt. De makelaar heeft een procesrol, namelijk het begeleiden van het al dan niet aangaan van deze overeenkomsten door geïnteresseerden.

Vraag 8:

Wat voor consequenties heeft het ondertekenen van dit kettingbeding voor de ondertekenaar?

Antwoord 8:

Met het ondertekenen van het kettingbeding verklaart de koper bekend te zijn met het feit dat de woning is gelegen op een met vliegtuiggeluid belaste locatie. Hij verbindt zich om bij doorverkoop ook de potentiële nieuwe koper hierover te informeren. Hij verbindt zich voorts om ervoor te zorgen dat in een nieuwe verkoopovereenkomst deze informatieplicht naar een nieuwe koper weer wordt opgenomen. Dit laatste met een boeteclausule. De ondertekenaar verklaart dus geïnformeerd te zijn en ook een toekomstige koper ter informeren. Bij de beleidsbrief regionale afspraken 'wonen en vliegen' (bijgesloten) zit een voorbeeld-kettingbeding (bijlage 5: Standaardbepaling Luchtvaartgeluid Kettingbeding). Gemeenten kunnen het kettingbeding verder inkleden, vergezellen van nadere informatie over het geluidsniveau (bijvoorbeeld aan de hand van de modules 'Wonen bij Schiphol' en OmgevingsinfoSchiphol" via www.bezoekbas.nl) en desgewenst de boeteclausule aanpassen.

Vraag 9:

Wat is de rechtspositie van de kopende en verkopende partij indien het kettingbeding niet wordt opgevolgd? Is dat grond voor ontbinding van de overeenkomst?

Antwoord 9:

Het kettingbeding staat in de overeenkomst tussen de gemeente en de eerste koper (veelal een ontwikkelaar of andere professionele partij). Indien deze (1^e) koper bij doorverkoop de verplichting om de nieuwe (2^e) koper te informeren niet nakomt, is dit juridisch te kwalificeren als een toerekenbare tekortkoming in de nakoming van de eerste overeenkomst (tussen gemeente en 1^e koper/ontwikkelaar). Ontbinding van die overeenkomst ligt niet voor de hand, de sanctie van niet-nakoming is immers geregeld in deze overeenkomst in de vorm van een boete. In de relatie tussen de 1^e en 2^e koper speelt het kettingbeding in principe in deze situatie dan geen rol meer, het is immers (door toedoen van de 1^e koper) geen onderdeel geworden van de overeenkomst tussen beiden.

Overigens dient de 1^e koper ook zonder het kettingbeding de 2^e koper te informeren (de zogenoemde mededelingsplicht, artikel 7:17 Burgerlijk Wetboek) over de eigenschappen van de aangeboden woning/onroerende zaak en heeft de 2^e koper de verplichting zich te informeren (onderzoeksplicht). De 1^e koper zal daarbij rekening moeten houden met het normale gebruik van de woning en wat hij weet of moet weten van het bijzondere gebruik dat de 2^e koper voor ogen staat. Hierbij is ook de hoedanigheid van partijen (professionals of particulieren) en de mededelingen die partijen over en weer doen van belang. Indien de 1^e koper (de ontwikkelaar) bijvoorbeeld adverteert met 'rustig wonen in het groen', dan moet hij er rekening mee houden dat de 2^e koper dit (bijzondere) gebruik ook voor ogen heeft. Aan de andere kant dient de 2^e koper zich te informeren (onderzoeksplicht). Daarbij kan van belang zijn dat het evident is dat het toekomstige woonklimaat wordt beïnvloed door Schiphol, bijvoorbeeld als dit volgt uit kenbare overheidsinformatie, zoals bestemmingsplannen (www.ruimtelijkeplannen.nl) en algemene informatievoorziening. De afweging van een rechter tussen deze mededelingsplicht en onderzoeksplicht hangt dus af van de omstandigheden in de concrete casus. In het algemeen kan worden gezegd dat een schending van de mededelingsplicht zwaarder doorweegt bij een afweging door de rechter. Zie hierover ook het bijgevoegde rapport van het Instituut voor Bouwrecht (2010). Het kettingbeding draagt er dus ook aan bij een onvolledige informatievoorziening door de verkopende partij te voorkomen.

Vraag 10:

Hoe wordt het kettingbeding vormgegeven in de overeenkomsten tussen koper en verkoper?

Antwoord 10:

Zie de beantwoording van vraag 8.

Vraag 11:

Wanneer mensen binnen de 20 Ke-contour een woning kopen, hoe worden ze in de praktijk voorzien van informatie over de geluidshinder?

Antwoord 11:

Een vroegtijdige, gedegen informatievoorziening aan (potentiële) bewoners van de Schiphol-omgeving inzake vliegtuiggeluid is één van de aandachtspunten van Schipholbeleid, zowel in BRS-verband als in het kader van de Omgevingsraad Schiphol. Met het Convenant Omgevingskwaliteit van de Alderstafel uit 2008 (art. 4.3) en de recente regionale afspraken 'wonen en vliegen' zijn afspraken vastgelegd over een actieve en vroegtijdige informatievoorziening door gemeenten en provincies. Hiertoe worden diverse informatie-instrumenten ingezet, die per gemeente en per geval verschillend worden ingezet. Van informatievoorziening via websites en brochures tot een demonstratie van het vliegtuiggeluid tijdens een open dag op de woningbouwlocatie met een Virtual Reality-bril. Hier kan het toepassen van een kettingbeding aan worden toegevoegd. Door de provincie Noord-Holland wordt de module 'Wonen bij Schiphol' op de website van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS, www.bezoekbas.nl) gefinancierd. Via deze module en de module "OmgevingsinfoSchiphol" kan op postcode niveau o.a. de geluidbelasting en het aantal starts en landingen over een maand, een jaar en de afgelopen drie jaar worden opgevraagd. De informatievoorziening en de effecten daarvan worden periodiek gemonitord. Zo wordt er in opdracht van de Omgevingsraad Schiphol periodiek een enquête-onderzoek uitgevoerd onder bewoners waar de informatievoorziening deel van uitmaakt.

Vraag 12:

Hoe moet deze informatie worden gegeven?

Antwoord 12:

Zie de beantwoording van vraag 11.

Vraag 13:

Wanneer woningkopers de geluidsoverlast onderschat hebben, bij wie mogen zij een klacht indienen? En wat wordt er met deze klachten gedaan?

Antwoord 13:

Klachten worden geregistreerd bij het daarvoor ingerichte loket van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en aldaar afgehandeld (zie ook www.bezoekbas.nl). BAS doet tevens de monitoring in de vorm van analyses en kwartaal- en jaarrapportages. Door BAS wordt uitleg gegeven over de gemelde klacht en wordt informatie gegeven over baan en routegebruik. Indien sprake is van een afwijking van regels over het vliegen en er sprake is van een overtreding van wet- en regelgeving kan de Inspectie Leefomgeving en Transport hiertegen optreden en eventueel een boete uitdelen. Indien blijkt dat er sprake is van een individuele onleefbare situatie kan de Stichting leefomgeving Schiphol, die is opgericht door de provincie Noord-Holland en Schiphol en ook door deze partijen en het Rijk wordt gefinancierd, in samenspraak met de gedupeerde tot een oplossing proberen te komen.

Vraag 14:

Indien deze klacht leidt tot een claim, bij wie kunnen zij deze indienen?

Antwoord 14:

Onder claim verstaan we in dit geval een aanspraak op een financiële tegemoetkoming of vergoeding. Degene met een vermeende claim zal zich in eerste instantie tot de veroorzaker of het bevoegde gezag richten en kan zich vervolgens eventueel tot de rechter wenden. Het is afhankelijk van de aard en inhoud van een claim waar deze moet worden ingediend. Zo kan een claim zien op het niet conform de regels bouwen of vliegen, het onvolledig informeren door de verkopende partij of nadeelcompensatie als gevolg van een vermeende onevenredige wijziging van de (vlieg)regels. Daarbij moet nadrukkelijk worden opgemerkt dat wanneer er conform de planologische regels wordt gebouwd (o.a. isolatie conform het Bouwbesluit), er conform de regels wordt gevlogen en de nieuwe bewoners conform de bestuurlijke afspraken gedegen zijn

geïnformeerd, een succesvolle aanspraak op schadevergoeding of isolatie niet in de rede ligt. Er is dan namelijk geen sprake van onrechtmatig handelen jegens de betrokken bewoner. Dit is ook de reden waarom de betrokken overheden belang hechten aan actief en vroegtijdig informeren van bewoners. Indien door nieuwe overheidsbesluiten het toegestane gebruik van Schiphol wijzigt kan er wel sprake zijn van nadeelcompensatie.

Vraag 15:

Is er een regeling voor financiële claims?

Antwoord 15:

Aansluitend op het antwoord op vraag 14. Claims kunnen variëren naar aard en inhoud. In zijn algemeenheid valt te wijzen op de leerstukken van schadevergoeding en nadeelcompensatie, waarbij de veroorzaker van de schade / het nadeel bij de rechter kan worden aangesproken tot vergoeding. Daaraan gelieerd is er in artikel 8a.38 Wet luchtvaart bijvoorbeeld vastgelegd dat ter financiering van de kosten van het Schadeschap Schiphol door de minister een heffing wordt geheven bij de luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 16:

Is er een regeling tussen de provincie/het Rijk/gemeenten/Schiphol voor financiële claims, los van het kettingbeding?

Antwoord 16:

Zie de beantwoording van vraag 15.

Vraag 17:

Is er een relatie tussen het kettingbeding en de afspraken rondom Schiphol? Ter verduidelijking: ziet het kettingbeding op 500.000 vliegbewegingen en wat gebeurt er als er 700.000 vliegbewegingen zijn? Of ziet het kettingbeding op de mate van hinder? Hoe wordt dat gemeten en vastgesteld?

Antwoord 17:

Ja. In het geval van een kettingbeding, gaat het om de geluidbelasting ter plaatse zoals koper en verkoper deze in redelijkheid hebben kunnen begrijpen. Daarvoor kan de informatie van de module 'Wonen bij Schiphol' van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS, www.bezoekbas.nl), worden gebruikt. De informatie van BAS is gebaseerd op de berekende geluidbelasting op basis van het feitelijk afgehandelde vliegverkeer. Daarbij gaat het om de berekende geluidbelasting en niet om de subjectieve hinderbeleving of om het aantal vliegtuigbewegingen.

Vraag 18:

Zijn er sinds januari 2018 vergunningen verleend voor woningbouwprojecten binnen de 20 Ke-contour en/of wordt er in de 20 Ke-contour buiten stedelijk gebied gebouwd?

Antwoord 18:

Dat is ons op dit moment nog niet bekend. Jaarlijks berichten wij u middels de Monitor Woningbouw over de gerealiseerde woningbouwontwikkelingen. De Monitor Woningbouw verschijnt in het najaar.

Vraag 19:

Wanneer projecten binnen stedelijk gebied en binnen de 20 Ke-contour worden gebouwd en al zijn verkocht, wat betekent dit ten aanzien van de mogelijkheid tot het indienen van claims?

Antwoord 19:

Het recht op het indienen van claims blijft dan bestaan.

Vraag 20:

Wanneer projecten binnen stedelijk gebied en binnen de 20 Ke-contour worden gebouwd maar nog niet zijn verkocht, moet dan ook het kettingbeding worden toegepast?

Antwoord 20:

Het kettingbeding kan, zoals bij de beantwoording van vraag 1 opgemerkt, worden toegepast in gevallen waar de gemeente actief is betrokken bij de woningbouwontwikkeling, al dan niet via overeenkomsten met de ontwikkelaar. Of het kettingbeding hier kan worden toegepast is afhankelijk van de positie die de gemeente nog heeft na de bouw (maar voor de verkoop van de woningen) en de inhoud van de reeds aangegane overeenkomst. Dit verschilt dus van geval tot geval. Voor het al dan niet indienen van claims en klachten maakt dit echter niet uit.

Vraag 21:

Indien het antwoord op vraag 20 ja is, ontstaat er dan een rechtsongelijkheid?

Antwoord 21:

Er is geen sprake van rechtsongelijkheid tussen bewoners van woningen met een kettingbeding en bewoners van woningen zonder kettingbeding. Beiden behouden het recht op het indienen van klachten en claims. Of een woning al dan niet is verkocht, leidt ook niet tot rechtsongelijkheid.

Vraag 22:

Valt het project Tudorpark binnen de 20 Ke-contour?

Antwoord 22:

Het project Tudorpark valt deels binnen de 20 Ke-contour (en buiten de LIB 4-contour). Voor het merendeel valt het project buiten de 20 Ke-contour. Het bestemmingsplan voor deze woningbouwlocatie dateert van 2014.

3 bijlagen bij beantwoording:

- Statenvragen nr. 105.2017 inzake het kettingbeding en het recht om te klagen
- Beleidsbrief regionale afspraken 'wonen en vliegen' (24 april 2017)
- Rapport Instituut voor Bouwrecht, 'Uitvoering artikel 4.3 (informatieverstrekking) Convenant Omgevingskwaliteit Middellange Termijn (2010)