

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Aan: leden van de BRS in 20 Ke-contour

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M.H.P. van Oosterhout

BEL/RO

Doorkiesnummer (023) 514 3952

oosterhoutm@noord-holland.nl

24 APR. 2017

1 | 7

Betreft: Regionale afspraken 'wonen en vliegen'

Verzenddatum

920083/910117

Kenmerk

Geacht college,

Uw kenmerk

Naar aanleiding van de inwerkingtreding op 1 maart 2017 van de gewijzigd vastgestelde Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), het ontwerpwijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de afspraken die gemaakt zijn in het kader van het dossier 'wonen en vliegen' (SMASH) brengen wij het volgende onder uw aandacht.

1. Achtergrond

De Metropoolregio Amsterdam worstelt al langere tijd met concurrerende claims voor de beschikbare ruimte. Als onderdeel van het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) is de afgelopen jaren gezocht naar een mogelijkheid om de positie van de Mainport Schiphol verder te versterken én tegelijk om woningbouw mogelijk te maken in de Metropoolregio Amsterdam, om zo aan de groeiende vraag naar woningen te kunnen voldoen. Zo is er in februari 2016 door de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) ingestemd met een concept-convenant waarin afspraken zijn opgenomen over de PRV in relatie tot het bouwen in de 20 Ke-contour, het rekenschap geven in bestemmingsplannen en zaken als vrijwaring en informatievoorziening. Dit concept-convenant heeft destijds niet de instemming van de luchtvaartsector en de staatssecretaris van IenM gekregen.

In het voorjaar van 2016 is wel een akkoord bereikt. Met dit akkoord, zoals verwoord in de Kamerbrief 'wonen en vliegen in de regio Schiphol' van 1 april 2016, is een einde gemaakt aan de schijnbare tegenstelling tussen wonen, bouwen en vliegen. Dankzij de overeengekomen aanpak kunnen de kwaliteit en vitaliteit van bestaande

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Dreef 3

Haarlem [2012 HR]

www.noord-holland.nl

stedelijke gebieden op peil worden gehouden en kan tevens worden gewerkt aan de woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam. Dat is in het belang van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio, waarvan de mainport Schiphol een essentieel onderdeel is.

Voor wat betreft het gebied met hoge geluidbelasting, het gebied binnen de zogenaamde LIB 4-contour, houdt het Rijk vast aan strikte beperkingen ten aanzien van woningbouw binnen en buiten stedelijk gebied. Het gaat hier om geluids- en risicocontouren en daarmee om het waarborgen van het beschermingsniveau vanwege gezondheid van bewoners.

Voor wat betreft het gebied tussen de LIB 4-contour en de 20 Ke-contour is afgesproken dat buiten het bestaand stedelijk gebied eveneens geen nieuwe woningbouwlocaties worden ontwikkeld om ruimte te behouden voor toekomstige groei van de luchthaven. Binnen bestaand stedelijk gebied worden door het Rijk geen beperkingen meer opgelegd en kunnen gemeenten en de provincie onder voorwaarden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toestaan.

Er is afgesproken dat gemeenten en de provincie op grond van een zorgvuldige ruimtelijke ordening zich in hun planvorming op een voldoende bindende wijze rekenschap dienen te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij is sprake van maatwerk. De uitkomst van de afweging van vlieggeluid verschilt per contour, per type ontwikkeling en per situatie.

Naast het rekenschap geven is met de staatssecretaris afgesproken dat er afspraken worden vastgelegd over het informeren van (potentiële) nieuwe bewoners, het afhandelen van klachten en het zogeheten "vrijwaren" van de luchtvaartsector van extra kosten als gevolg van de planvorming die nu mogelijk wordt.

De staatssecretaris heeft de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit van het Luchthavenindelingbesluit (LIB), en daarmee ook het oplossen van een belangrijk deel van de door de regio medio 2015 aan de staatssecretaris aangeboden zogeheten ruimtelijke knelpunten, afhankelijk gemaakt van het voldoen aan deze afspraken.

Onderstaand wordt in onderdeel 2 ingegaan op de door de regio gemaakte afspraken omtrent de inhoud en bindende doorwerking van het rekenschap geven. In onderdeel 3 van deze brief wordt aangegeven hoe inhoud is gegeven aan de andere afspraken met de staatssecretaris.

2. Beleidsregel regionale afspraken 'Wonen en vliegen': woningbouw binnen de 20 Ke-contour

Op provinciaal niveau zijn de hiervoor genoemde afspraken vastgelegd in artikel 5e van de op 1 maart 2017 in werking getreden gewijzigd vastgestelde PRV. Dit artikel, met als aanhef "Woningen binnen de 20 Ke-contour", luidt als volgt:

- "1. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan, kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen, uitsluitend binnen het bestaand stedelijk gebied.
2. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied voorzien in nieuwe woningen op de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan:
 - a. die tot stand komen door toepassing van artikel 13a, artikel 16 of artikel 17, of;
 - b. waarvoor vóór 1 maart 2017 een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart is verleend.
3. Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die ertoe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent."

Wij achten het in verband met de rechtszekerheid van belang vast te leggen op welke wijze wij invulling geven aan artikel 5e, derde lid, van de PRV bij het toepassen van de bevoegdheid die ons op grond van artikel 3.8, zesde lid en artikel 4.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening toekomt om een aanwijzing te geven. Wij vragen u daarmee in uw beleid, initiatieven en besluitvorming rekening houden.

Om deze reden hebben wij op 18 april 2017 de 'Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol' vastgesteld (bijlage 1). De beleidsregel sluit aan bij de afspraken die de overheden op 29 maart 2017 in de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) hebben gemaakt over de uitwerking van de wijze waarop rekenschap dient te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Deze afspraken zijn neergelegd in de 'Handreiking Rekenschap geven' (bijlage 2).

Wij vertrouwen erop dat u deze provinciale beleidsregel alsmede de in de 'Handreiking Rekenschap geven' neergelegde afspraken in acht zult

nemen bij het mogelijk maken van woningbouw binnen de 20 Ke-contour in bestemmingsplannen, alsmede bij het vaststellen van eigen beleid inzake het 'rekenschap geven' van geluidsbelasting op woningbouw binnen de 20 Ke-contour.

Ingevolge de afspraken met de staatssecretaris zijn de provincie en de gemeenten in de 20 Ke geluidscontour in de BRS vergadering van 29 maart 2017 overeengekomen dat ook de gemeenten de gemaakte afspraken op hun beurt en in lijn met de 'Handreiking' zullen vastleggen in een door de Raad vast te stellen algemene regel, als bedoeld in artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze beleidsregel kan zijn opgenomen in een door de Raad vastgesteld document zoals een structuurvisie of een omgevingsvisie of in de vorm van een apart besluit. Een voorbeeld van laatstgenoemd besluit is opgenomen in bijlage 3.

De 'Handreiking' biedt de betrokken gemeenten de basis voor een concrete invulling van de verplichting om zich in hun planvorming expliciet rekenschap te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. Het 'rekenschap geven' heeft betrekking op zowel binnenstedelijke ontwikkelingen als op uitleglocaties.

De inhoudelijke afwegingsruimte die een gemeente heeft bij het al dan niet vaststellen van een concreet bestemmingsplan wordt met het vastleggen van de 'Handreiking' in een gemeentelijke beleidsregel niet ingeperkt. In zoverre is de gemeentelijke beleidsregel dus niets meer dan een handvat dat de gemeenteraad helpt bij de belangenafweging. Tot slot gaat het bij rekenschap geven uiteraard om het luchtvaartgeluid voor zover die kan worden voorzien op basis van de vigerende "Aldersafspraken" en het vigerende Luchthavenverkeersbesluit (LVB) op het moment van de afweging.

Met het kiezen voor het instrument beleidsregel wordt tegemoet gekomen aan de twijfel die er bij het ministerie van IenM en de luchtvaartsector bestaat ten aanzien van het onvoldoende bindende karakter van alleen een handreiking.

3. Informeren, klachtenafhandeling en voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector

Het expliciet afwegen van luchtvaartgeluid in de planvorming rond woningbouw binnen de 20 Ke-contour borgt de gemeentelijke verantwoordelijkheid om uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een zorgvuldige afweging te maken bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Door deze afweging vast te leggen in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt bovendien de aanwezigheid van

luchtvaartgeluid kenbaar gemaakt aan toekomstige bewoners en gebruikers.

Dit laat onverlet dat provincie en gemeenten zich in het overleg van de Bestuurlijke Regiegroep op 29 maart 2017 ook bestuurlijk hebben verbonden tot uitvoering van afspraken over het informeren van (potentiele) toekomstige bewoners over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol, de klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector als gevolg van de woningbouw binnen de 20 Ke-contour. Deze afspraken kunnen geen onderdeel zijn van de beleidsregel, omdat zij zich niet verhouden tot het bepaalde in artikel 3.1 lid 1 Wro waarin de goede ruimtelijke ordening centraal staat. De afspraken worden hieronder nader toegelicht.

Informatieplicht

Gemeenten verbinden zich ertoe toekomstige en (potentiële) eigenaren, bewoners en gebruikers van woningen binnen het 20 Ke-gebied, alsmede partijen die voornemens (of doende) zijn die woningen te realiseren, actief en zo vroeg mogelijk te informeren over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol, waarbij een heldere toegang wordt geboden aan www.bezoekbas.nl (wonen bij Schiphol). In ontwikkelovereenkomsten en de overeenkomsten omtrent gronduitgifte nemen gemeenten de verplichting op waardoor ook de ontwikkelende partij tot de informatievoorziening wordt verplicht. Hierbij worden uiteraard de grenzen van haalbaarheid en opportuniteit in acht genomen. Voorts kunnen gemeenten, voor zoverre daartoe bij machte, in het kader van gronduitgifte en bij het aangaan van huur- en gebruiksovereenkomsten een bepaling opnemen waaruit volgt dat deze partijen bekend zijn met de geluidbelasting ter plaatse. Gemeenten kunnen deze bepaling in het geval van een koopovereenkomst middels een kettingbeding versterken. Daarin verplicht de nieuwe eigenaar zich ertoe in de leveringsakte aan zijn rechtsopvolger een bepaling op te nemen waaruit volgt dat ook de nieuwe bewoner bekend is met de geluidbelasting. Gemeenten kunnen hierbij gebruik maken van een standaardbepaling zoals opgenomen in bijlage 5.

Tot slot wordt onderzocht of een standaardbepaling opgenomen kan worden als basisregistratie kadaster, zoals bij Wet geluidhinder en Hogere waardenbesluit, of door registratie binnen de Wet Kenbaarheid Publiekrechtelijke Beperkingen (WKPB). Hierdoor kan een volledige registratie worden bereikt, ook voor bestaande woningen en nieuwe overeenkomsten zonder dat een voorafgaande inbreng van de gemeente nodig is. Om te verkennen in hoeverre bestaande regelgeving hiervoor passend kan worden gemaakt wordt contact gezocht met het ministerie van IenM.

Klachtenafhandeling

De 'Handreiking rekenschap geven' borgt dat de betrokken gemeenten de verantwoordelijkheid dragen voor hun ruimtelijke beslissingen in relatie tot luchtvaartgeluid. In dit kader hebben de gemeenten ook toegezegd hun verantwoordelijkheid te nemen voor het afhandelen van klachten uit gebieden waar nieuwbouw is gerealiseerd, opdat ook op die wijze uitwerking wordt gegeven aan de bestuurlijke betrokkenheid.

Hierover is afgesproken dat hierbij gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren van informatievoorziening en klachtenafhandeling. Er worden geen nieuwe loketten opgezet. Er ligt een aanbod bij de luchtvaartpartijen namens de regio om te participeren of anderszins de betrokkenheid van overheidspartijen te vergroten in het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Tevens is het voorstel gedaan het klachtenpatroon van nieuwe bewoners inzichtelijk te maken, bijvoorbeeld in de jaarrapportages van BAS. Daarbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling om verschillende klachten verschillend te behandelen, maar om de effecten van de voorliggende regionale afspraken in beeld te brengen.

Voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector

In de BRS vergadering van 29 maart 2017 is door de provincie en de gemeenten de afspraak gemaakt dat de betrokken gemeenten zullen voorkomen dat de luchtvaartsector zich, als gevolg van de planologische ruimte voor woningbouw binnen de 20 Ke-contour, gesteld ziet voor extra kosten (het zogeheten "vrijwaren").

In dat verband is het volgende van belang.

Voor wat betreft de isolatiekosten zijn voor de luchtvaartsector geen extra kosten aan de orde. Nieuwe woningen worden immers al conform het Bouwbesluit geïsoleerd. Voor zover sprake is van een schrijnend geval kan bovendien een beroep worden gedaan op het leefbaarheidsfonds bij de stichting Leefomgeving Schiphol.

Van planschade of nadeelcompensatie respectievelijk een beroep op het Schadeschap Schiphol ten gevolge van het aanpassen van het LIB of LVB is geen sprake, nu de wijziging van het LIB juist meer ontwikkelruimte biedt ten opzichte van de huidige situatie.

Voor toekomstige wijzigingen in wet- en regelgeving geldt dat een algemene vrijwaring van de luchtvaartsector niet aan de orde kan zijn. In artikel 8a.38 Wlv is immers vastgelegd dat ter financiering van de kosten van het Schadeschap door de minister van IenM een heffing wordt geheven bij de luchtvaartmaatschappijen (MTOW-heffing).

Wel zijn er als gevolg van de toegenomen ontwikkelruimte in de 20 Ke-zone en het LIB 4-gebied mogelijk kosten te voorzien die samenhangen

met operationele kosten voor het aanpassen van aan- en uitvliegroutes. In dit verband spreken gemeenten af dat zij, wanneer zij besluiten tot het realiseren van de bouw van woningen binnen het 20 Ke-gebied, niet zullen vragen om het verleggen van vliegroutes dan wel een wijziging van het luchtverkeer uit hoofde van de extra ontstane bouw mogelijkheden door het Luchthavenindelingbesluit respectievelijk de Provinciale Ruimtelijk Verordening. Uiteraard geldt dit laatste onverlet de eindverantwoordelijkheid die de staatssecretaris heeft, daar zij op dit punt bevoegd gezag is.

Een verdere 'vrijwaring' van de luchtvaartsector door de betrokken overheden van (verdere) toekomstige extra kosten, die het gevolg zijn van de extra planologische ruimte ontstaan uit het kabinetsstandpunt "wonen en vliegen", is echter onwenselijk en daarvan kan geen sprake zijn. Een dergelijke toezegging zou (te) onbepaald zijn, omdat niet duidelijk is waar de grens ligt van de gevolgen die een dergelijk 'vrijwaren' met zich zou brengen. Bovendien zouden gemeenten daarmee hun eigen bevoegdheden ter zake van de ruimtelijke ordening aan banden leggen en daarmee hun vrijheid beknotten om van die bevoegdheden gebruik te maken op de wijze die de wetgever heeft bedoeld nodig en wenselijk te zijn vanuit een oogpunt van openbaar belang.

4. Tot slot

Wij verzoeken u, zoals op 29 maart 2017 is overeengekomen in de vergadering van de Bestuurlijke Regie Schiphol, de 'Handreiking rekenschap geven' middels een beleidsregel in uw gemeentelijk beleid te verankeren en ons zo spoedig mogelijk te berichten op welke wijze u daaraan inhoud geeft. Voorts vertrouwen wij er op dat u zult handelen overeenkomstig de hiervoor gememoreerde afspraken inzake informeren, klachtenafhandeling en voorkomen van extra kosten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

Bijlagen:

- I. Beleidsregel 'wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol Noord-Holland'
- II. Handreiking 'Rekenschap geven'
- III. Concept gemeentelijke beleidsregel 'wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol'
- IV. Kaart contouren 20 Ke en LIB 4
- V. Standaardbepaling luchtvaartgeluid kettingbeding

**Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van _____, nr. _____
tot vaststelling van de Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol
Noord-Holland**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat op grond van artikel 5e van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) een bestemmingsplan voor de gronden binnen de 20 Ke-contour rondom de luchthaven Schiphol in bepaalde gevallen kan voorzien in nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied en voor zover het enkele specifieke categorieën betreft;

Overwegende dat de gemeenten onder andere verplicht worden om in de toelichting van een bestemmingsplan, voor zover dit plan woningen binnen de 20 Ke-contour mogelijk maakt, rekenschap te geven van de geluidsbelasting ter plaatse;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten op grond van artikel 3.8, zesde lid en artikel 4.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd zijn om een aanwijzing te geven indien dit vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten het wenselijk achten vast te leggen op welke wijze zij bij al dan niet toepassen van deze bevoegdheid omgaan met de vraag of in de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt binnen de 20 Ke-contour rekenschap wordt gegeven van de geluidsbelasting ter plaatse opdat op voorhand duidelijkheid wordt gecreëerd voor alle partijen die betrokken zijn bij woningbouw binnen de 20 Ke-contour;

Gelet op artikel 3.8, zesde lid en artikel 4.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluiten vast te stellen:

Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. 20 Ke-contour: de 20 Ke-contour zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
- b. beperkingengebied: bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h, van het Besluit ruimtelijke ordening en locaties als bedoeld in artikel 5e, tweede lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
- c. aanwijzingsbevoegdheid: bevoegdheid van Gedeputeerde Staten om op grond van artikel 3.8, zesde lid en artikel 4.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening een aanwijzing te geven met betrekking tot een onderdeel van een bestemmingsplan, indien provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken;
- d. Luchthavenindelingbesluit: het Luchthavenindelingbesluit Schiphol na inwerkingtreding van het besluit houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met

- wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting alsmede wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met een omissie;
- e. LIB 4-contour: de gronden als bedoeld in artikel 2.2.1c van het Luchthavenindelingbesluit.

Artikel 2 Toelichting bestemmingsplan: algemeen

1. Gedeputeerde Staten hanteren bij toepassing van hun aanwijzingsbevoegdheid als uitgangspunt dat de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw binnen de 20 Ke-contour mogelijk maakt, de volgende onderdelen bevat:
 - a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
 - b. een beschrijving van de huidige geluidssituatie op die woningbouwlocatie;
 - c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie;
 - d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
 - e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.
2. In aanvulling op het eerste lid, kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken
3. In aanvulling op de in het eerste en het tweede lid genoemde beschrijvingen, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat.

Artikel 3 Toelichting bestemmingsplan: huidige geluidssituatie

Uitgangspunt is dat een beschrijving van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. het geldende planologische regime voor woningbouw ingevolge het Luchthavenindelingbesluit en de Provinciale Ruimtelijke verordening wordt beschreven;
- b. de huidige geluidbelasting wordt beschreven aan de hand van de theoretische geluidbelasting (contouren geluidskaart) en de feitelijke geluidbelasting (www.bezoekbas.nl).

Artikel 4 Toelichting bestemmingsplan: belangen

1. Uitgangspunt is dat bij de afweging van de belangen die met de beoogde woningbouw gemoeid zijn, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, onderscheid wordt gemaakt tussen een ontwikkeling binnen de 20 Ke-contour, maar buiten de LIB 4-contour en een ontwikkeling binnen de LIB 4-contour.
2. Uitgangspunt is dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat woningbouw in de LIB 4-contour mogelijk maakt, wordt beschreven dat de voorgenomen woningbouw wordt gerealiseerd met het oog op de lokale leefbaarheid, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de criteria voor leefbaarheid en lokale vitaliteit:
 - a. de kwaliteit van het leefmilieu vanwege de gezondheid, veiligheid en vermindering van hinder, mede in relatie met andere verstorende bronnen dan de luchtvaart;
 - b. de kwaliteit van de sociale leefomgeving, voor zover het buurt- of wijkgebonden voorzieningen betreft;

- c. de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld om verpaupering en verrommeling met een negatieve uitwerking op de directe omgeving tegen te gaan;
 - d. een groot en urgent maatschappelijk belang, bijvoorbeeld te acute behoefte aan tijdelijke opvang van asielzoekers.
3. Uitgangspunt is dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat woningbouw in de 20 Ke-contour maar buiten de LIB 4-contour mogelijk maakt, de relevantie van de betreffende woningbouw in de 20 Ke contour wordt beschreven, waarbij afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval de volgende aspecten worden afgewogen:
- a. de regionale woningbouwmarkt en regionale woningbouwopgave;
 - b. de kwaliteit van de locatie;
 - c. elementen van lokale leefbaarheid en vitaliteit.

Artikel 5 Toelichting bestemmingsplan: maatregelen

1. Uitgangspunt is dat in de afweging als bedoeld in artikel 2, derde lid, het geluidsniveau, de omvang van het project en de doelmatigheid van geluidmaatregelen een rol kunnen spelen.
2. Uitgangspunt is dat de beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 2, derde lid, afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval, de volgende maatregelen kan bevatten:
 - a. de stedenbouwkundige keuzes in relatie tot geluid;
 - b. de maatregelen op objectniveau in relatie tot geluid;
 - c. de maatregelen in de openbare buitenruimte in relatie tot geluid;
 - d. de wijze waarop de gemeente potentiële toekomstige bewoners vroegtijdig en volledig informeert over de te treffen geluidmaatregelen.
3. Uitgangspunt is dat de beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 2, derde lid, aandacht is besteed aan de wijze waarop de te treffen maatregelen zijn geborgd.

Artikel 6 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op het tijdstip waarop het Besluit houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting alsmede wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met een ommissie, waarvan het ontwerp is kennisgegeven (Stcrt. 2016, 55748), in werking treedt.

Haarlem,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Toelichting

In artikel 5e van de Provinciale Ruimtelijke Verordening wordt bepaald dat binnen de 20 Ke-contour rond de luchthaven Schiphol, binnen bestaand stedelijk gebied en voor zover passend binnen specifieke categorieën, nieuwe woningen mogelijk mogen worden gemaakt. In het derde lid wordt voorgeschreven dat er bij plannen voor nieuwe woningen binnen de 20 Ke-contour altijd een integrale ruimtelijke afweging dient plaats te vinden waarbij luchtvaartgeluid expliciet wordt afgewogen in een bestemmingsplan. Met artikel 5e wordt bewerkstelligd dat bij de juridisch-planologische besluitvorming tot toevoeging van woningen voor zover gelegen binnen de 20 Ke-contour, het bevoegd gezag zich nadrukkelijk rekenschap geeft van de geluidsaspecten die samenhangen met deze ligging.

Op grond van artikel 3.8, zesde lid en artikel 4.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening zijn Gedeputeerde Staten bevoegd om een aanwijzing te geven, indien dit vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. In deze beleidsregel is neergelegd de wijze waarop bij het al dan niet toepassen van deze bevoegdheid wordt omgaan met de vraag of in de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt binnen de 20 Ke-contour rekenschap wordt gegeven van de geluidsbelasting ter plaatse. Daarmee wordt op voorhand duidelijkheid gecreëerd voor alle partijen die betrokken zijn bij woningbouw binnen de 20 Ke-contour.

Bij de verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c, wordt bedoeld op de ontwikkelen voor zover te voorzien op basis van de vigerende Aldersafspraken en het vigerende Luchthavenverkeersbesluit (LVB) op het moment van de afweging.

Uitgegeven op *

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

BIJLAGE Handreiking 'Rekenshap geven'

Binnen de kaders van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de Provinciale Ruimtelijke Verordeningen zijn gemeenten bevoegd zelf te besluiten over het toevoegen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Conform de Wro dienen gemeenten daarbij aan te tonen dat wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting op het ontwerpwijzigingsbesluit LIB is in dat verband opgenomen dat "gemeenten daarbij in de planvorming rekening houden met de geluidproductie en het risico die vliegroutes van en naar Schiphol met zich meebrengen, nu, en voor zover te voorzien, in de toekomst" (Paragraaf 4.5, 2^e alinea). Gemeenten dienen blijk te geven van een goede ruimtelijke ordening en dit ook aantonen in de motivering van elk besluit.

Uit de recente wijzigingen van de Provinciale Ruimtelijke Verordeningen (vastgesteld op 12 december 2016 door PS Noord-Holland en op 14 december 2016 door PS Zuid-Holland) volgt de verplichting de bedoelde afweging van luchtvaartaspecten in het bestemmingsplan¹ expliciet te maken in het kader van het 'Rekenshap geven'. Deze handreiking biedt handvaten om te komen tot een transparante afweging, mede ook met het oog op de informatievoorziening aan (toekomstige) bewoners. Om tot een transparante afweging te komen dient in een toelichting van een nieuwe ontwikkeling expliciet beschreven te worden hoe deze is verlopen. De uitkomst van de afweging van vliegtuiggeluid verschilt per contour, per type ontwikkeling en per situatie. Kortom, de weging is afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval en de belangen die daarbij in het geding zijn.

Er is een aantal bouwstenen te onderscheiden die in hun onderlinge samenhang de afweging van nieuwe gevoelige bestemmingen in relatie tot luchtvaartaspecten expliciet maken. Onderdeel van iedere afweging is inzicht in de precieze ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied en de geluidssituatie aldaar.. Vervolgens kan er een aantal bouwstenen worden onderscheiden die, afhankelijk van de omstandigheden van het geval, kunnen worden betrokken in de afweging. Onderstaand wordt eerst het wettelijke kader van het LIB en de Provinciale Verordeningen uiteengezet. Vervolgens wordt ingegaan op de bouwstenen die in hun onderlinge samenhang tot een transparante afweging van nieuwe gevoelige bestemmingen in relatie tot luchtvaartaspecten leiden.

¹ Onder bestemmingsplan wordt in het kader van de PRV en deze Handreiking mede verstaan ruimtelijke besluiten zoals genoemd in artikel 3 van de PRV van Noord-Holland en artikel 1.2 van de Verordening Ruimte van Zuid-Holland. Onder toelichting wordt derhalve tevens begrepen de ruimtelijke onderbouwing of motivering van andere ruimtelijke besluiten.

Het wettelijk kader

Het LIB bevat de ruimtelijke regels op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Het bevat onder meer de ruimtelijke beperkingen die gesteld worden aan de bestemming en het gebruik van de gronden voor zover die beperkingen nodig zijn met het oog op externe veiligheid en geluidbelasting door het luchtverkeer van en naar Schiphol. Naast het LIB stellen ook de Provinciale Ruimtelijke Verordeningen eisen aan woningbouw binnen het 20 Ke-gebied.

Het wettelijke kader m.b.t. 20 Ke

Met de recente wijziging van het LIB inzake externe veiligheid en geluid wordt een vijfde gebied aan het beperkingengebied toegevoegd: het zogenoemde 20 Ke-gebied uit de Nota Ruimte. Het betreft een verankering van het beleid zoals dat voorheen gold op basis van de Nota Ruimte in wet- en regelgeving. Door de benaming roept de "20 Ke" associaties op met de geluidcontouren waar deze oorspronkelijk op is gebaseerd. Daarom wordt dit gebied in het LIB "planologisch afwegingsgebied" genoemd, en niet geduid als een geluidcontour (NvT, paragraaf 2.2).

Normering

(artikel 2.2.1d, sub 1 LIB)

Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij het besluit met nummer 5 zijn aangewezen (de gronden binnen de 20 Ke contour), zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan.

(artikel 5e, PRV Noord-Holland)

(lid 1) Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour [...] kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen, uitsluitend binnen het bestaand stedelijk gebied.

(lid 2) In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied voorzien in nieuwe woningen op de gronden binnen de 20 Ke-contour, zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan:

- a. die tot stand komen door toepassing van artikel 13a, artikel 16 of artikel 17, of;
- b. b. waarvoor vóór 1 maart 2017 een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart is verleend.

(lid 3) Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

(artikel 2.1.11, Verordening Ruimte Zuid-Holland)

(lid 1) Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour [...] kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen, uitsluitend binnen het bestaand stads- en dorpsgebied.

(lid 2) In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan in onderstaande gevallen voorzien in nieuwe woningen buiten bestaand stads- en dorpsgebied als het betreft:

- a. woningbouw binnen de voormalige bebouwingscontour van de streekplannen uit 2003, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op 'Kaart 13 20 Ke-contour Schiphol';
- b. de toevoeging van ten hoogste enkele woningen in reeds aanwezige lintbebouwing buiten bestaand stads- en dorpsgebied;
- c. de toevoeging van ten hoogste enkele greenportwoningen, als bedoeld in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek;
- d. de toevoeging van ten hoogste enkele woningen volgens het principe ruimte voor ruimte, waarbij de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd door de sloop van overtollige bebouwing en kassen;
- e. het omzetten van bedrijfswoningen naar burgerwoningen, of
- f. bedrijfswoningen, voor zover noodzakelijk voor de bedrijfsvoering.

(lid 3) Voor zover een bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

Kwalitatieve aspecten

Volgens de Nota van Toelichting LIB (zie par. 4.5) zijn de regels voor het gebied binnen de 20 Ke erop gericht om "enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Beide zijn van nationaal belang. Tegelijkertijd zal terughoudendheid moeten worden betracht wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen in de omgeving van de luchthaven waar dat uit het oogpunt van geluid en groepsrisico minder wenselijk is. Tevens wordt hiermee woningbouw vermeden op plaatsen waar dat ook omwille van het gebruik van Schiphol niet wenselijk is. Dit sluit aan bij het gehanteerde principe om zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied te vliegen." Hierom dient het buitengebied gevrijwaard te blijven van nieuwe woningbouwlocaties. Voorzover woningbouwontwikkelingen worden mogelijk gemaakt (in het bestaand stedelijk gebied) houden gemeenten in de planvorming rekening met de geluidproductie en het risico die de vliegroutes van en naar Schiphol met zich meebrengen.

Volgens de toelichtingen op de Provinciale Ruimtelijke Verordening is de motiveringsplicht ingevolge het derde lid van artikel 5e opgenomen om voor te

schrijven dat er bij plannen voor nieuwe woningen binnen de 20 Ke altijd een integrale ruimtelijke afweging dient plaats te vinden, waarbij luchtvaartgeluid expliciet wordt afgewogen in het bestemmingsplan. Beoogd wordt te bewerkstelligen dat het bevoegd gezag zich nadrukkelijk rekenschap geeft van de geluidsaspecten die samenhangen met de ligging van een woningbouwlocatie binnen de 20 Ke-contour.

Het wettelijke kader m.b.t. LIB 4

Voor het gebied tussen de 20 Ke-contour en de grens van zone 4 gelden geen kwantitatieve restricties aan woningbouwontwikkelingen binnen Bestaand Stedelijk Gebied. Dit is anders voor het gebied binnen de grens van zone 4 van het beperkingengebied. Deze grens is aangewezen op basis van de 58 dB Lden contour.

Normering (artikel 2.2.1.c LIB)

Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 4 zijn aangewezen, zijn met het oog op de geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens:

[...]

Toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan;

[...]

Kwalitatieve aspecten

In gevolge de Nota van Toelichting op het LIB (zie par. 4.4) heeft dit beperkingengebied tot doel om "ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door vliegtuiglawaai te beperken, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidsaspecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. Ernstige hinder kan ook leiden tot verminderde leerprestaties." Vanwege de relatief hoge (potentiële) geluidbelasting zijn nieuwe woningen in principe niet toegestaan, met uitzondering van kleinschalige woningbouwprojecten om lokaal verpaupering tegen te gaan en de leefbaarheid te waarborgen. Tot een maximum van 25 woningen per bouwplan krijgen gemeenten een eigen bevoegdheid om een afweging te maken van belangen ten aanzien van kleinschalige projecten die noodzakelijk worden geacht voor de lokale leefbaarheid.

Voor plannen die niet binnen de bevoegdheid van de gemeente vallen, resteert de mogelijkheid van een Verklaring van Geen Bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart. Het Rijk is hiervoor het bevoegd gezag. (vvgb). Een vvgb kan in beginsel worden verleend voor plannen, waarbij sprake is van een relatief beperkte toename van hinder en risico door de luchtvaart in verhouding tot het belang van het plan voor de leefbaarheid. Het afwegingskader voor de besluitvorming over aanvragen om een vvgb is globaal neergelegd in de Nota van Toelichting, par. 5.2:

(Nota van Toelichting paragraaf 5.2 LIB)

[...]

Een vvgb wordt alleen verleend als de uitoefening van de taak of bevoegdheid waarvoor toestemming tot afwijking van het LIB wordt gevraagd, onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel. Hierbij kan het gaan om ruimtelijke plannen met een relatief beperkte toename van hinder en risico door de luchtvaart in verhouding tot het belang van het plan voor de leefbaarheid, zoals:

- de kwaliteit van het leefmilieu vanwege gezondheid, veiligheid en vermindering hinder, mede in relatie met andere verstorende bronnen dan de luchtvaart,
- de kwaliteit van de sociale leefomgeving, voor zover het buurt- of wijkgebonden voorzieningen betreft,
- de kwaliteit van de fysieke leefomgeving om verpaupering en verrommeling met een negatieve uitwerking op de directe omgeving tegen te gaan,
- een groot en urgent maatschappelijk belang, bijvoorbeeld de acute behoefte aan tijdelijke opvang van asielzoekers.

[...]

De opbouw van een transparante afweging

Het transparant afwegen van woningbouwplannen in relatie tot huidig en toekomstig vliegtuiggeluid in gemeentelijke plannen gebeurt aan de hand van onderstaande bouwstenen. De elementen die hieronder bij de toelichting op de bouwstenen aan de orde komen zijn niet uitputtend bedoeld, noch dienen alle elementen in alle gevallen altijd aan de orde te komen. De bouwstenen vormen een hulpmiddel om invulling te geven aan de afspraak om op transparante wijze rekenschap geven van de geluidsbelasting vanwege het luchtverkeer bij ontwikkelingen binnen de 20 Ke-contour. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval, kan uit de bouwstenen worden geput om de afweging van de beoogde ontwikkeling in relatie tot luchtvaartaspecten expliciet te maken. Het is uiteraard mogelijk ook nog andere, hier onder niet benoemde, elementen toe te voegen aan de toelichting.²

Iedere afweging begint in ieder geval met inzicht in de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied en de geluidssituatie aldaar. Dit ook met oog op het geldende regime en de specifieke karakters van de contouren, zoals zojuist beschreven. Vervolgens worden met het oog op een transparante, integrale afweging de situatie met betrekking tot het vliegtuiggeluid beschreven, de belangen die met het

² Voor plannen die mogelijk zijn omdat daarvoor een vvgb is afgegeven, geldt dat de onderbouwing van de aanvraag en de motivering van het besluit daaromtrent een integraal onderdeel vormt van het ruimtelijk plan vormt en daarmee op de daarin beschreven punten bijdraagt aan het rekenschap geven.

project zijn gemoeid en de maatregelen die gelet op de mogelijkheid van geluidhinder eventueel kunnen worden genomen. De bevindingen leiden tot een slotconclusie die vervolgens kan worden gebruikt ten behoeve van een deugdelijke en objectieve informatievoorziening aan de nieuwe en toekomstige bewoners.

Vertrekpunt: luchtvaartgeluid en toekomstige groei Schiphol

De toelichting van een bestemmingsplan dat gaat over woningbouw binnen de 20 Ke begint met een beschrijving van de geluidssituatie. Hierbij wordt de huidige geluidbelasting beschreven en voor zover mogelijk, de toekomstige geluidbelasting. De geluidsbelasting wordt beschreven aan de hand van de volgende aspecten:

- Wettelijk regime: beschrijving van het planologisch regime met betrekking tot woningbouw ingevolge het LIB/PRV.
- Huidige geluidsbelasting:
 - o theoretische geluidbelasting (contouren geluidskaart);
 - o feitelijke geluidbelasting (zie gegevens op bezoekbas.nl)

Huidige geluidsbelasting:

Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (Lden) en per nacht (Lnight). Het beperkingengebied LIB 4 is gebaseerd op geluidscontouren voortvloeiend uit het LVB. Deze theoretische geluidruimte is juridisch gezien maatgevend. De geluidscontouren van de theoretische / wettelijke geluidruimte is opgenomen in de kaarten bij het LIB. Naast de theoretische / wettelijke geluidruimte wordt ook de feitelijk optredende geluidbelasting ieder jaar berekend. De feitelijke optredende geluidbelasting ter hoogte van een plangebied kan worden opgevraagd via de site www.bezoekbas.nl, tabblad Wonen bij Schiphol/uw huis.

- Toekomstige geluidbelasting:

Toekomstige geluidsbelasting:

De geluidbelasting kan in de toekomst veranderen. Enerzijds zal het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes veranderen. Bewoners dienen ook in het kader van de informatieplicht hierover geïnformeerd te worden. Op dit moment wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS), ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De mogelijke toekomstige ontwikkelingen worden in beeld gebracht in het Milieueffectrapportage NNHS Schiphol. Dit geeft een beeld van de in de toekomst te verwachten geluidssituatie. Nadat het MER wordt afgerond, wordt het LVB en de beperkingengebieden LIB hierop aangepast. Vanaf dat moment zullen die geluidscontouren als nieuwe theoretische / wettelijke geluidbelasting gelden. Voor verdere toekomstige ontwikkelingen geldt dat deze nog te

onzeker zijn om die expliciet mee te nemen. Wel kan in de toelichting in het algemeen meegenomen worden dat de geluidbelasting kan veranderen.

- Eventueel: gecumuleerde geluidsbelasting met andere geluidsbronnen:

Gecumuleerde geluidbelasting:

Voor bestemmingsplannen waarin nieuwe woningen binnen de geluidzones industrie-, weg- en spoorverkeer worden mogelijk gemaakt, is op basis van de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek verplicht. Indien het plangebied ook binnen LIB 4 valt, dient bij de gecumuleerde geluidbelasting tevens vliegtuiglawaai betrokken te worden. Buiten het LIB 4 gebied is akoestisch onderzoek naar cumulatie met vliegtuiglawaai niet verplicht. Desalniettemin mag in een kwantitatieve dan wel kwalitatieve zin beschouwd worden wat het aandeel van vliegtuiglawaai is ten opzichte van andere bronnen.

De beoordeling van de aanwezigheid van geluid vanwege de nabijheid van de luchthaven in het kader van het rekenschap geven is een politiek-bestuurlijke afweging die per gemeente zal verschillen en ook samenhangt met onderstaande bouwstenen uit de onderbouwing.

Bouwstenen m.b.t. onderbouwing wenselijkheid woningbouwplan

Beschrijving van de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid. Het is van belang hierbij onderscheid te maken tussen een ontwikkeling binnen de 20 Ke, maar buiten zone LIB 4 en ontwikkelingen in zone 4 LIB. Voor woningbouw in zone 4 geldt dat deze ingegeven is door overwegingen met betrekking tot de lokale leefbaarheid. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de criteria voor leefbaarheid en lokale vitaliteit:

- de kwaliteit van het leefmilieu vanwege gezondheid, veiligheid en vermindering hinder, mede in relatie met andere verstorende bronnen dan de luchtvaart,
- de kwaliteit van de sociale leefomgeving, voor zover het buurt- of wijkgebonden voorzieningen betreft,
- de kwaliteit van de fysieke leefomgeving om verpaupering en verrommeling met een negatieve uitwerking op de directe omgeving tegen te gaan,
- een groot en urgent maatschappelijk belang, bijvoorbeeld de acute behoefte aan tijdelijke opvang van asielzoekers.

Voor ontwikkelingen in de 20ke zone, maar buiten zone LIB 4, is met name van belang te motiveren dat het plan niet elders, in het bestaand stedelijk gebied buiten de 20 Ke contour kan worden gerealiseerd. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval, kunnen de volgende aspecten aan de orde komen:

- Woningbouwopgave; regionale woningbouwmarkt en regionale woningbouwopgave

- Regionaal en lokaal woningbouwbeleid m.b.t. de woningbouwopgave en motivering in hoeverre er buiten de 20 Ke-contour al dan niet ook ontwikkelruimte is.
- Specifieke afwegingen t.a.v. beoogde doelgroep
- Locatiekwaliteit, overige positieve RO-karakteristieken van de betreffende locatie
- Leefbaarheid en lokale vitaliteit; zie ook criteria zoals gebruikt kunnen worden voor de LIB 4 zone

Bouwstenen m.b.t. maatregelen

Beschrijving of en welke maatregelen er worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen en hoe deze zijn geborgd (bijvoorbeeld via een regel in het bestemmingsplan, via privaatrechtelijke afspraken met de ontwikkelaar of middels een maatregel opgenomen in stedenbouwkundig plan). Bij de afweging om maatregelen toe te passen kan het geluidsniveau een rol spelen (hoe hoger de geluidbelasting, des te meer aanleiding om geluidmaatregelen te treffen), maar ook de omvang van het project en de financiële haalbaarheid van de maatregelen spelen hierbij een rol. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval wordt er aandacht besteed aan de volgende aspecten:

Geluidisolatie:

- Het geluidsniveau in de woning, waarbij ook aandacht is voor het te verwachte piekniveau / de maximale geluidsniveaus
- De geluidsbelasting in de buitenruimte
- De cumulatieve geluidsbelasting in de woning en buitenruimte

Constructief / ontwerp:

- Beschrijving van stedenbouwkundige keuzes in relatie tot geluid
- Beschrijving van maatregelen op objectniveau in relatie tot geluid
- Beschrijving van maatregelen in de (openbare) buitenruimte in relatie tot geluid

Informeren van toekomstige bewoners

- Informeren van (potentiële) toekomstige bewoners; wat doet de gemeente om, al dan niet via ontwikkelende partijen, vroegtijdig en volledige te informeren

Conclusie

Een transparante afweging eindigt met een slotconclusie naar aanleiding van de bevindingen per onderdeel. Deze slotconclusie kan tevens worden gebruikt met het oog op een adequate en objectieve informatievoorziening aan de nieuwe bewoners.

DISCLAIMER

Bovenstaande is gebaseerd op het ontwerpwijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit zoals dit van 24 oktober 2016 tot 21 november 2016 ter inzage heeft gelegen. Mogelijk veranderen er nog zaken in het definitieve Luchthavenindelingbesluit, dan zal dit worden verwerkt.

**Besluit van de raad van de gemeente _____, nr. _____
tot vaststelling van de Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol**

De raad van de gemeente _____;

Overwegende dat op grond van artikel 5e van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) een bestemmingsplan voor de gronden binnen de 20 Ke-contour rondom de luchthaven Schiphol in bepaalde gevallen kan voorzien in nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied en voor zover het enkele specifieke categorieën betreft;

Overwegende dat de raad onder andere verplicht worden om in de toelichting van een bestemmingsplan, voor zover dit plan woningen binnen de 20 Ke-contour mogelijk maakt, rekenschap te geven van de geluidsbelasting ter plaatse;

Overwegende dat de raad het wenselijk acht vast te leggen op welke wijze in de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt binnen de 20 Ke-contour rekenschap wordt gegeven van de geluidsbelasting ter plaatse opdat op voorhand duidelijkheid wordt gecreëerd voor alle partijen die betrokken zijn bij woningbouw binnen de 20 Ke-contour;

Gelet op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluiten vast te stellen:

Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. 20 Ke-contour: de 20 Ke-contour zoals aangegeven op kaart 11 en de digitale verbeelding ervan behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
- b. beperkingengebied: bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h, van het Besluit ruimtelijke ordening en locaties als bedoeld in artikel 5e, tweede lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
- c. Luchthavenindelingbesluit: het Luchthavenindelingbesluit Schiphol na inwerkingtreding van het besluit houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van de regels met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting alsmede wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met een ommissie;
- d. LIB 4-contour: de gronden als bedoeld in artikel 2.2.1c van het Luchthavenindelingbesluit.

Artikel 2 Toelichting bestemmingsplan: algemeen

1. De raad hanteert als uitgangspunt dat de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw binnen de 20 Ke-contour mogelijk maakt, de volgende onderdelen bevat:
 - a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
 - b. een beschrijving van de huidige geluidssituatie op die woningbouwlocatie;
 - c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie;

- d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
 - e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.
2. In aanvulling op het eerste lid, kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken.
 3. In aanvulling op de in het eerste en het tweede lid genoemde beschrijvingen, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat.

Artikel 3 Toelichting bestemmingsplan: huidige geluidssituatie

Uitgangspunt is dat een beschrijving van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. het geldende planologische regime voor woningbouw ingevolge het Luchthavenindelingbesluit en de Provinciale Ruimtelijke verordening wordt beschreven;
- b. de huidige geluidbelasting wordt beschreven aan de hand van de theoretische geluidbelasting (contouren geluidskaart) en de feitelijke geluidbelasting (www.bezoekbas.nl).

Artikel 4 Toelichting bestemmingsplan: belangen

1. Uitgangspunt is dat bij de afweging van de belangen die met de beoogde woningbouw gemoeid zijn, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, onderscheid wordt gemaakt tussen een ontwikkeling binnen de 20 Ke-contour, maar buiten de LIB 4-contour en een ontwikkeling binnen de LIB 4-contour.
2. Uitgangspunt is dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat woningbouw in de LIB 4-contour mogelijk maakt, wordt beschreven dat de voorgenomen woningbouw wordt gerealiseerd met het oog op de lokale leefbaarheid, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de criteria voor leefbaarheid en lokale vitaliteit:
 - a. de kwaliteit van het leefmilieu vanwege de gezondheid, veiligheid en vermindering van hinder, mede in relatie met andere versturende bronnen dan de luchtvaart;
 - b. de kwaliteit van de sociale leefomgeving, voor zover het buurt- of wijkgebonden voorzieningen betreft;
 - c. de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld om verpaupering en verrommeling met een negatieve uitwerking op de directe omgeving tegen te gaan;
 - d. een groot en urgent maatschappelijk belang, bijvoorbeeld te acute behoefte aan tijdelijke opvang van asielzoekers.
3. Uitgangspunt is dat in de toelichting bij een bestemmingsplan dat woningbouw in de 20 Ke-contour maar buiten de LIB 4-contour mogelijk maakt, de relevantie van de betreffende woningbouw in de 20 Ke contour wordt beschreven, waarbij afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval de volgende aspecten worden afgewogen:
 - a. de regionale woningbouwmarkt en regionale woningbouwopgave;
 - b. de kwaliteit van de locatie;
 - c. elementen van lokale leefbaarheid en vitaliteit.

Artikel 5 Toelichting bestemmingsplan: maatregelen

1. Uitgangspunt is dat in de afweging als bedoeld in artikel 2, derde lid, het geluidsniveau, de omvang van het project en de doelmatigheid van geluidmaatregelen een rol kunnen spelen.

2. Uitgangspunt is dat de beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 2, derde lid, afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval, de volgende maatregelen kan bevatten:
 - a. de stedenbouwkundige keuzes in relatie tot geluid;
 - b. de maatregelen op objectniveau in relatie tot geluid;
 - c. de maatregelen in de openbare buitenruimte in relatie tot geluid;
 - d. de wijze waarop de gemeente potentiële toekomstige bewoners vroegtijdig en volledig informeert over de te treffen geluidmaatregelen.
3. Uitgangspunt is dat de beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 2, derde lid, aandacht is besteed aan de wijze waarop de te treffen maatregelen zijn geborgd.

Artikel 6 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het gemeenteblad waarin deze wordt geplaatst doch niet eerder dan 1 maart 2017.

PM ondertekening

Toelichting

In artikel 5e van de Provinciale Ruimtelijke Verordening wordt bepaald dat binnen de 20 Ke-contour rond de luchthaven Schiphol, binnen bestaand stedelijk gebied en voor zover passend binnen specifieke categorieën, nieuwe woningen mogelijk mogen worden gemaakt. In het derde lid wordt voorgeschreven dat er bij plannen voor nieuwe woningen binnen de 20 Ke-contour altijd een integrale ruimtelijke afweging dient plaats te vinden waarbij luchtvaartgeluid expliciet wordt afgewogen in een bestemmingsplan. Met artikel 5e wordt bewerkstelligd dat bij de juridisch-planologische besluitvorming tot toevoeging van woningen voor zover gelegen binnen de 20 Ke-contour, het bevoegd gezag zich nadrukkelijk rekenschap geeft van de geluidsaspecten die samenhangen met deze ligging.

In deze beleidsregel is neergelegd op welke wijze in de toelichting van een bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt binnen de 20 Ke-contour rekenschap wordt gegeven van de geluidsbelasting ter plaatse. Daarmee wordt op voorhand duidelijkheid gecreëerd voor alle partijen die betrokken zijn bij woningbouw binnen de 20 Ke-contour.

Bij de verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige geluidssituatie op de woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c, wordt gedoeld op de ontwikkelen voor zover te voorzien op basis van de vigerende Aldersafspraken en het vigerende Luchthavenverkeersbesluit (LVB) op het moment van de afweging.

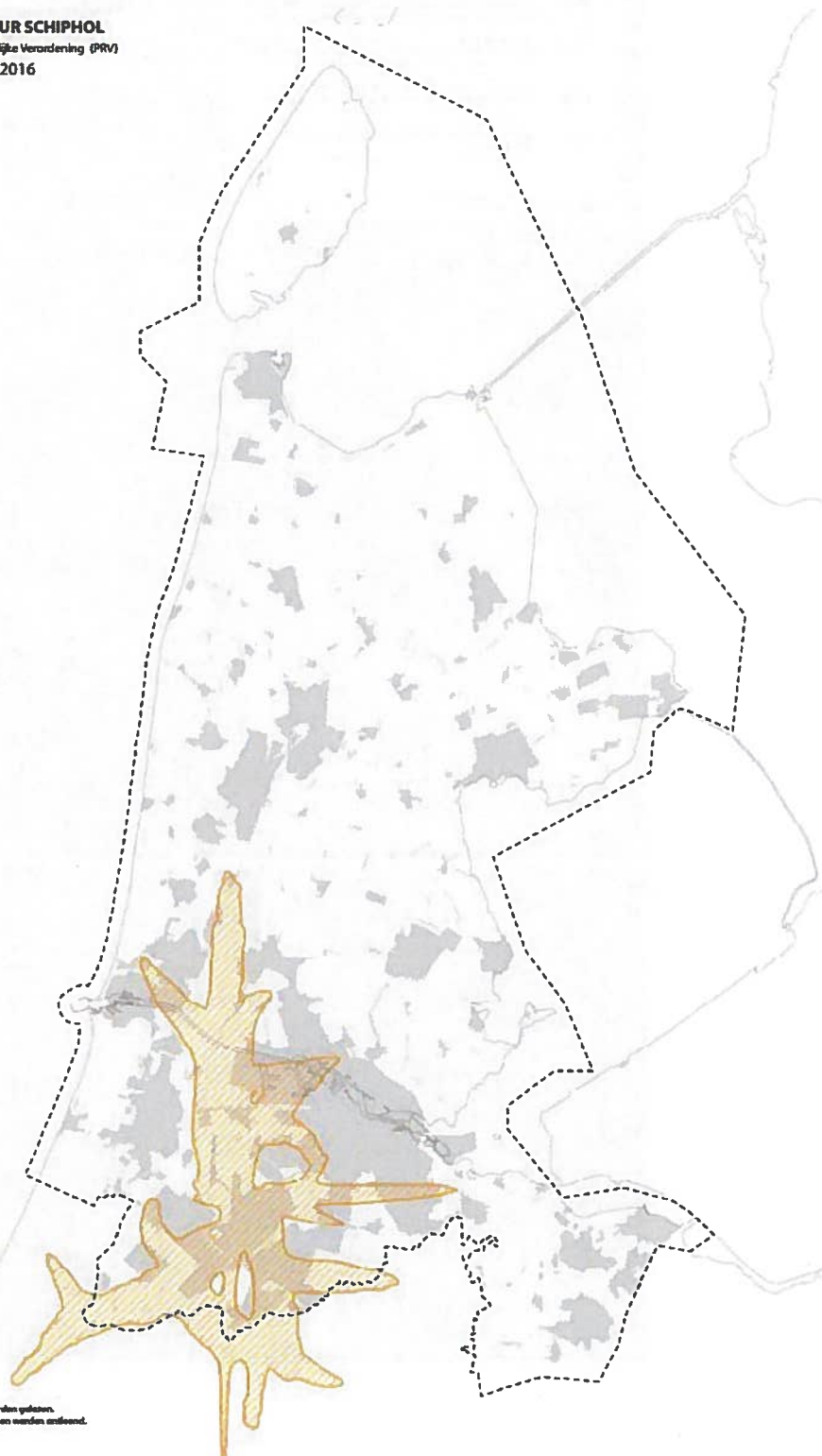
BIJLAGE 4 Kaart contouren 20 Ke en LIB 4

Figuur 1: 20 Ke-contour

(bron: kaart 11 bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland, zie ook https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Structuurvisie_en_PRV/Beleidsdocumenten/Geconsolideerde_versie_PRV_december_2016_in_werking_na_1_maart_2017.org)

KAART 11: 20 Ke-CONTOUR SCHIPHOL
behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)
vastgesteld door PS 12.12.2016

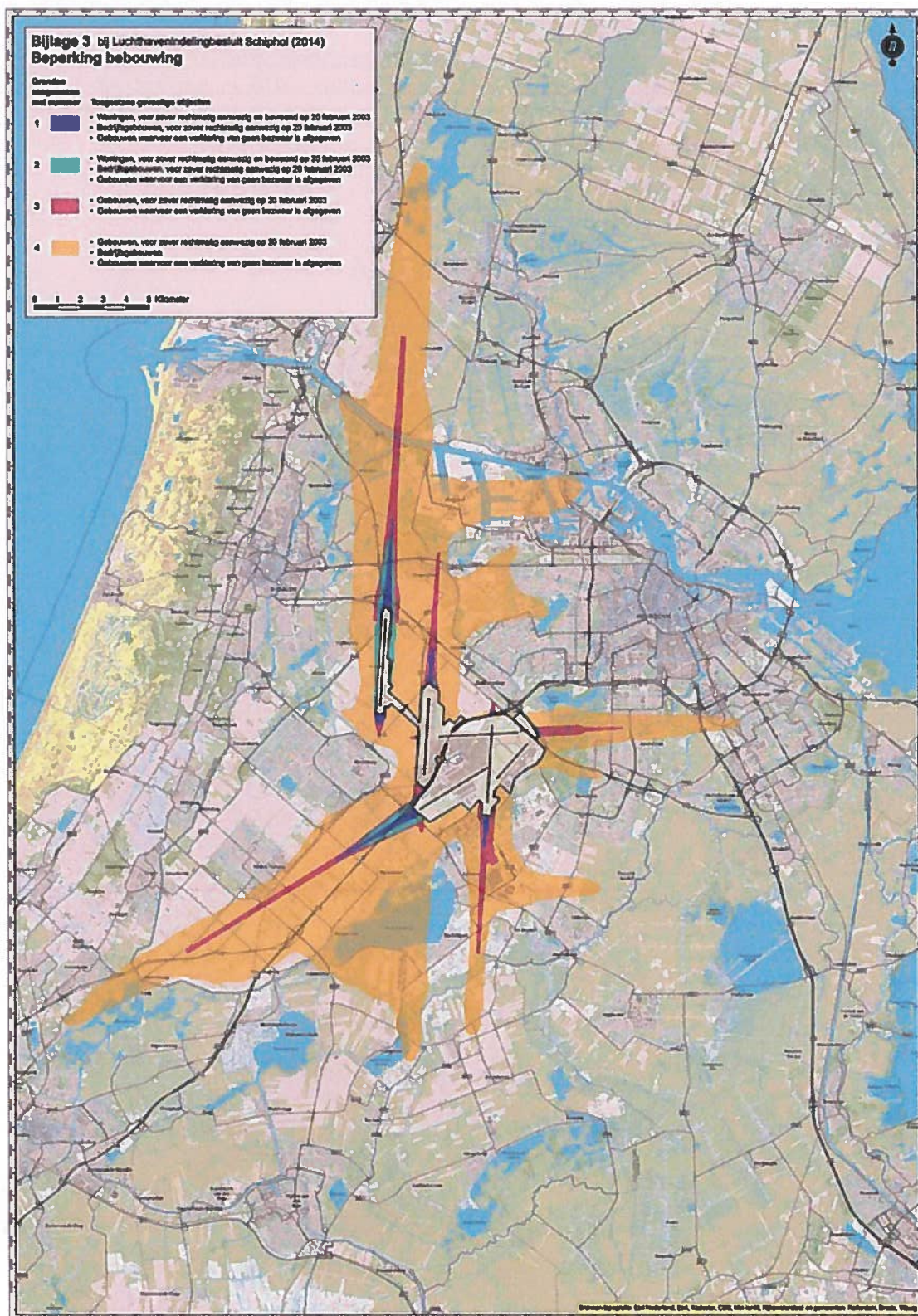
 20Ke-contour Schiphol



Kaarten en tekst dienen in samenhang te worden gelezen.
Aan abonderlijke kaarten kunnen geen rechten worden ontleend.

Figuur 2: LIB 4-contour

(bron: Bijlage 3 bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, zie ook <http://wetten.overheid.nl/BWBR0014329/2015-11-04>)



BIJLAGE 5 Standaardbepaling luchtvaartgeluid

Kettingbeding

1) Kettingbeding op te nemen in de met de ontwikkelaar/toekomstige eigenaar te sluiten overeenkomst en de akte van levering

Koper verklaart bekend te zijn met het feit dat het onderhavige onroerende zaak zich bevindt op een met vliegtuiggeluid belaste locatie en met de daaruit voortvloeiende gebruiksbeperkingen. Koper zal bij overdracht, bezwaring met een beperkt genotsrecht danwel bij ingebruikgeving van (een gedeelte) de onroerende zaak in de met de rechtsopvolgers of gebruikers te sluiten overeenkomst, de rechtsopvolgers en gebruikers wijzen op het feit dat de onroerende zaak zich bevindt op een met vliegtuiggeluid belaste locatie.

Koper is verplicht bij overdracht, bezwaring danwel bij ingebruikgeving van (een gedeelte van) de onroerende zaak, zijn verplichtingen inzake het informeren zoals hiervoor omschreven ten behoeve van de Gemeente op te leggen aan en laten aannemen door zijn rechtsopvolger c.q. beperkt gerechtigde. Bij het niet voldoen aan enige verplichting krachtens deze bepaling verbeurt de erfpachter danwel de beperkt gerechtigde een boete van € 100.000,-- per gebeurtenis ten behoeve van de gemeente, met bevoegdheid voor deze laatste om daarnaast nakoming en/of de eventueel meer geleden schade te vorderen.

2) Kettingbeding op te nemen in de met de ontwikkelaar/toekomstige erfpachter te sluiten overeenkomst en de erfpachtakte

Erfpachter verklaart bekend te zijn met het feit dat het onderhavige recht van erfpacht zich bevindt op een met vliegtuiggeluid belaste locatie en met de daaruit voortvloeiende gebruiksbeperkingen. Erfpachter zal bij overdracht, bezwaring danwel bij ingebruikneming van (een gedeelte van) het recht van erfpacht, in de met de rechtsopvolgers of gebruikers te sluiten overeenkomst, de rechtsopvolgers en gebruikers wijzen op het feit dat het recht van erfpacht zich bevindt op een met vliegtuiggeluid belaste locatie.

Erfpachter is verplicht bij overdracht, bezwaring danwel bij ingebruikgeving van (een gedeelte van) het recht van erfpacht, zijn verplichtingen inzake het informeren zoals hiervoor omschreven ten behoeve van de Gemeente op te leggen aan en laten aannemen door zijn rechtsopvolger c.q. beperkt gerechtigde. Bij het niet voldoen aan enige verplichting krachtens deze bepaling verbeurt de erfpachter danwel de beperkt gerechtigde een boete van € 100.000,-- per gebeurtenis ten behoeve van de gemeente, met bevoegdheid voor deze laatste om daarnaast nakoming en/of de eventueel meer geleden schade te vorderen.