STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 55748
24 oktober 2016

Kennisgeving ontwerpwijzigingsbesluit van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol vanwege externe veiligheid en geluid

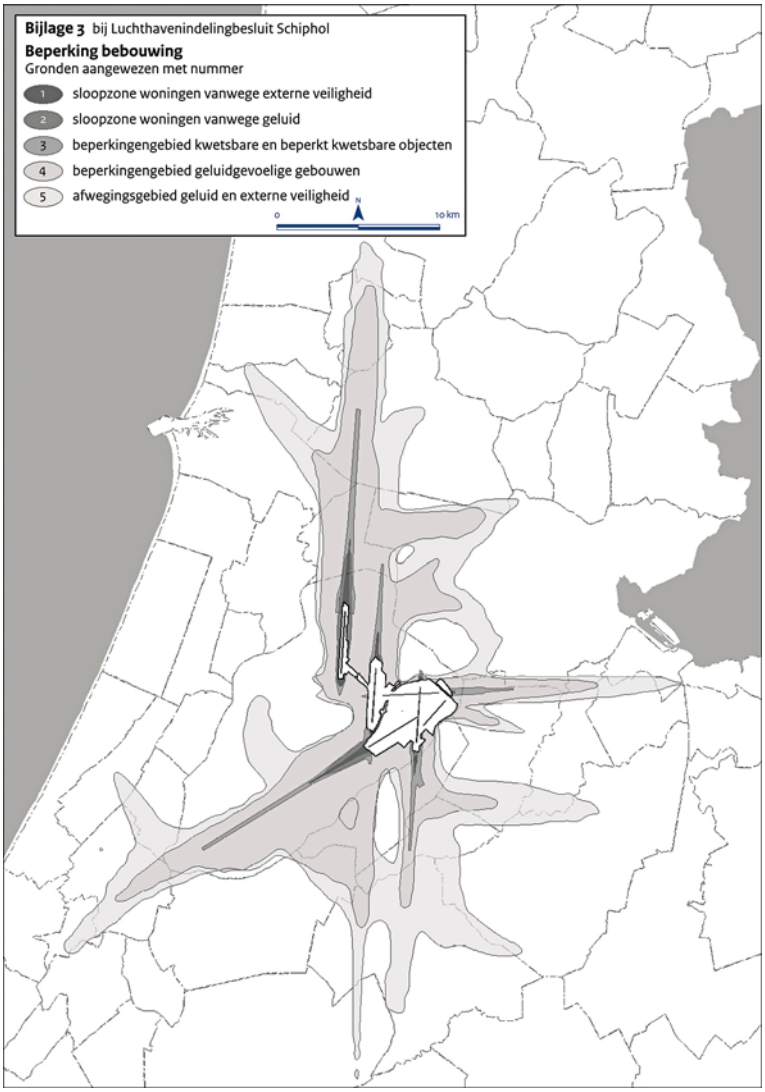
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu maakt bekend dat het ontwerpwijzigingsbesluit van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol vanwege externe veiligheid en geluid (LIB) ter inzage ligt. Zij nodigt op grond van artikel 8.13 van de Wet luchtvaart iedereen uit zijn/haar mening te geven. Uw zienswijze kunt u van maandag 24 oktober tot en met maandag 21 november 2016 geven. In deze kennisgeving leest u over de mogelijkheden die u heeft om te reageren.

Wat houdt dit wijzigingsbesluit in?

Het LIB is een algemene maatregel van bestuur (AMvB) waarin beperkingen worden gesteld aan het gebruik van gronden en de bouwmogelijkheden vanwege externe veiligheid en geluid in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft na overleg met Schiphol, KLM, gemeenten en provincies besloten om het LIB te wijzigen:

– Ten eerste wordt een afwegingsgebied voor externe veiligheid en geluid in het LIB opgenomen (nu bekend als het '20Ke-gebied'). In dit gebied mogen gemeenten op basis van een eigen integrale afweging omgevingsvergunningen afgeven voor de bouw van nieuwe woningen binnen het bestaand stedelijk gebied. Buiten het bestaand stedelijk gebied blijven nieuwe woningbouwlocaties niet toegestaan.
– Ten tweede worden de ruimtelijke regels over externe veiligheid en geluidhinder verduidelijkt en vereenvoudigd. Met deze wijzigingen krijgen gemeenten meer eigen afwegingsruimte en verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit mede naar aanleiding van knelpunten bij gemeenten in verband met de lokale leefbaarheid.

Niet gewijzigd wordt de ligging van de beperkingengebieden.



Wat betekent dit voor u?

Als u een (bouw)plan heeft, gaat u naar de gemeente om te zien of dit plan is toegestaan volgens het bestemmingsplan. Gemeenten moeten in hun bestemmingsplannen rekening houden met de beperkingen die in het LIB zijn geregeld. Door de regelwijzigingen van dit wijzigingsbesluit gelden dicht bij Schiphol weliswaar nog steeds strenge beperkingen, maar ontstaan er tegelijkertijd verder weg van Schiphol meer mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouw en functiewijziging. De gemeente heeft zo meer eigen afwegingsruimte om de leefbaarheid op peil te houden.

Waar kunt u op reageren?

U kunt reageren op het ontwerpwijzigingsbesluit LIB, inclusief de nota van toelichting en het kaartmateriaal.
Onze vragen hierbij zijn:
- Wat vindt u van de voorgestelde wijzigingen en wat betekenen deze voor u?
- Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerpwijzigingsbesluit?
- Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

U kunt bijvoorbeeld niet reageren op:
- de niet gewijzigde delen van het LIB: de ligging van het luchthaventerrein en van de beperkingengebieden en de regels in verband met vliegveiligheid en vogelaanvaringen.
- de regels omtrent het vliegen van en naar en Schiphol, het baangebruik en het vliegen tijdens de nachtelijke uren.

Wilt u aangeven op welk deel van het ontwerpwijzigingsbesluit u reageert en uw zienswijze onderbouwen met argumenten?

Waar kunt u de stukken inzien?

Alle documenten staan van maandag 24 oktober tot en met maandag 21 november 2016 op www.platformparticipatie.nl. Op papier kunt u de stukken tijdens de reguliere openingstijden ook inzien bij:
- Gemeente Aalsmeer/gemeentehuis, Raadhuisplein 1, 1431 EH Aalsmeer;
- Gemeente Amstelveen/gemeentehuis, Laan Nieuwer-Amstel 1, 1182 JR Amstelveen;
- Gemeente Haarlemmermeer/gemeentehuis, Raadhuisplein 1, 2132 TZ Hoofddorp;
- Gemeente Nieuwkoop/klantcontactcentrum, Teylersplein 1, 2441 LE Nieuwveen;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu/wachtruimte, Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag.

En op afspraak bij:
- Provincie Noord-Holland, Kleine Houtweg 18, 2012 CH Haarlem. Afspraak te maken via telefoonnummer 023 514 33 31 of e-mail: lunshofr@noord-holland.nl.

Hoe kunt u uw zienswijze geven?

– Digitaal

Bij voorkeur ontvangen wij uw zienswijze via het digitale zienswijzenformulier op www.platformparticipatie.nl.

– Post

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, t.a.v. Directie Participatie, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag, onder vermelding van 'zienswijze Luchthavenindelingbesluit Schiphol'.

– Mondeling

Telefonisch tijdens reguliere kantoortijden via Platform Participatie: 070 456 89 99.

Inloopavonden

Op de inloopavonden bent u welkom met uw vragen over het ontwerpwijzigingsbesluit en de zienswijzenprocedure. Tussen 19.30 uur en 21.30 uur kunt u binnenlopen en uw vragen stellen aan medewerkers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De inloopavonden worden gehouden op:
- 25 oktober 2016: Nieuwkoop/gemeentehuis, Teylersplein 1, 2441 LE Nieuwveen;
- 1 november 2016: Hoofddorp/gemeentehuis, Raadhuisplein 1, 2132 TZ Hoofddorp.

Wat gebeurt er met uw zienswijze?

De Staatssecretaris neemt de zienswijzen mee bij de vaststelling van het definitieve ontwerpwijzigingsbesluit LIB. In een Nota van Antwoord zal voor alle zienswijzen worden aangegeven hoe ze zijn beoordeeld en tot welke aanpassingen dit heeft geleid.

Meer informatie

Meer informatie kunt u vinden op www.platformparticipatie.nl/luchthavenindelingbesluitschiphol.

Voorpublicatie van het ontwerpbesluit 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

Besluit van ... 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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart en de artikelen 3.37, en 4.3, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1.1 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het eerste lid komt te luiden:
    1. In dit besluit wordt verstaan onder:
        a. de wet: de Wet luchtvaart;
        b. geluidgevoelig gebouw: woning of ander geluidgevoelig gebouw als bedoeld in artikel 1.2, eerste lid van het Besluit geluidhinder;
        c. kwetsbaar object: object als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel l, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
        d. beperkt kwetsbaar object: object als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Voor de toepassing van dit besluit wordt de tekst van artikel 1, eerste lid, onderdeel b, onder i, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen vervangen door: objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of electriciteitscentrale, voor zover die objecten wegens de gevolgen van een vliegtuigongeval bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;
        e. bestaand stedelijk gebied: gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid onderdeel h, van het Besluit ruimtelijke ordening;
        f. laserinstallatie: laserinstallatie met een lichtintensiteit hoger dan 5 $\mu W/cm^2$.
2. In het tweede lid wordt na “woonboot” ingevoegd: of woonwagen.

B

Artikel 2.2.1 komt te luiden:

Artikel 2.2.1
Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 1 zijn aangewezen, zijn met het oog op externe veiligheid geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan, behoudens bestaand gebruik van objecten niet zijnde woningen.

C

Na artikel 2.2.1 worden vijf artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 2.2.1a
Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 2 zijn aangewezen, zijn met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan.

Artikel 2.2.1b
1. Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 3 zijn aangewezen, zijn met het oog op externe veiligheid geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan, behoudens bestaand gebruik.
2. In afwijking van het eerste lid zijn beperkt kwetsbare objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie

toegestaan, mits het aantal werknemers dat er verblijft niet meer dan 22 per hectare bedraagt.
3. In afwijking van het eerste lid is eveneens herstructurering van objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie toegestaan, indien dit niet leidt tot een toename van het aantal werknemers per hectare binnen dit gebied.

Artikel 2.2.1c
Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 4 zijn aangewezen, zijn met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens:
a. bestaand gebruik van een geluidgevoelig gebouw;
b. toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan;
c. een geluidgevoelig gebouw ter vervanging van een bestaand geluidgevoelig gebouw, mits van gelijke aard en gelijke schaal en onder de voorwaarde dat het te vervangen gebouw wordt verwijderd of dat de functie en bestemming van het te vervangen gebouw wordt omgezet naar niet-geluidgevoelig;
d. herstructurering van een bestaand stedelijk gebied, indien dit niet leidt tot een toename met meer dan 25 woningen en indien dit niet leidt tot een toename van de capaciteit van andere geluidgevoelige gebouwen binnen dit gebied;
e. nieuwbouw van een bedrijfswoning, voor zover de noodzaak daarvan is aangetoond.

Artikel 2.2.1d
1. Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan.
2. Voor de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, motiveren gemeenten in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Artikel 2.2.1e
1. Van bestaand gebruik als bedoeld in de artikelen 2.2.1, 2.2.1b, 2.2.1c en 2.2.1d is sprake indien op het tijdstip van inwerkingtreding van het Besluit tot 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 op de desbetreffende plaats een gebouw rechtmatig aanwezig is of een omgevingsvergunning is verleend voor het bouwen van een gebouw op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.
2. Van bestaand gebruik als bedoeld in de artikelen 2.2.1b, 2.2.1c en 2.2.1d is eveneens sprake bij herbouw van een gebouw dat op grond van het op de in het eerste lid bedoelde datum geldende bestemmingsplan rechtmatig aanwezig is of is geweest maximaal 10 jaar voorafgaand aan de datum waarop een omgevingsvergunning is aangevraagd voor de herbouw van een gebouw op dezelfde plaats, met gelijke schaal en aard.
3. Onder bestaand gebruik als bedoeld in artikel 2.2.1d wordt eveneens begrepen de in de streekplannen Zuid-Holland-West van 19 februari 2003 en Zuid-Holland-Oost van 12 november 2003 aan bestaand stedelijk gebied toegevoegde woningbouwmogelijkheden, met uitzondering van de Noorder Legmeerpolder.
4. Ten aanzien van degene die op 20 februari 2003 rechtmatig gebruiker is van een woning op de gronden die op de kaarten in bijlage 3 van dit besluit met de nummers 1 en 2 zijn aangewezen, kan indien sprake is van bestaand gebruik als bedoeld in het eerste lid, beëindiging van dit gebruik niet worden gevergd.
5. In afwijking van de artikelen 2.2.1 tot en met 2.2.1d, zijn daarin bedoelde gebouwen eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de wet.

D

Artikel 3.1. komt te luiden:

Artikel 3.1
1. Het recht zoals dat gold onmiddellijk voor het tijdstip van inwerkingtreding van het Besluit tot 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 blijft van toepassing ten aanzien van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de wet waarvoor de aanvraag is ingediend voor dat tijdstip.
2. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu voert voor 11 november 2018 een evaluatie uit van de doeltreffendheid en doelmatigheid van artikel 2.2.2a in de praktijk.

E

De kaart, opgenomen in bijlage 2 bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, wordt vervangen door de kaart met het opschrift "Bijlage 2 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2017), Het beperkingengebied", opgenomen in bijlage A bij dit besluit.

F

De kaart, opgenomen in bijlage 3, bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt vervangen door de kaart met het opschrift "Bijlage 3 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2017) – Beperking bebouwing", opgenomen in bijlage B bij dit besluit.

ARTIKEL II

Artikel 2.14.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening komt als volgt te luiden:.

Artikel 2.14.2

In afwijking van artikel 1.1, vijfde lid, kan met een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 2°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, voor een geval als bedoeld in artikel 4, onderdeel 11, van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht, tot uiterlijk 1 januari 2024 worden afgeweken van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden gelegen binnen het gebied, bedoeld in artikel 2.14.1, eerste lid.

ARTIKEL III

Een bestemmingsplan wordt in overeenstemming gebracht met de artikelen artikel I en II van dit besluit bij eerstvolgende wijziging van dat plan.

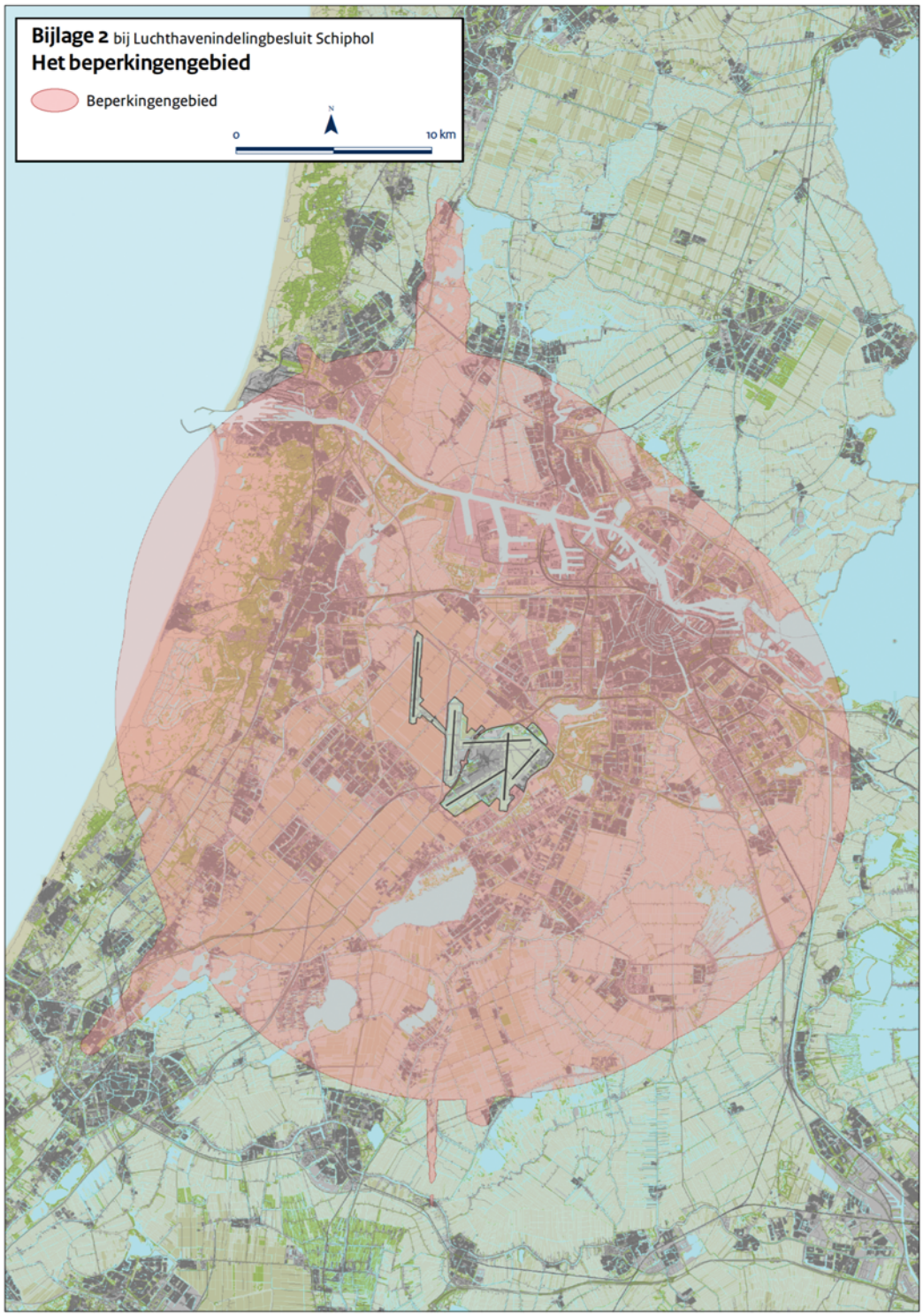
ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel II dat in werking treedt met ingang van de eerste dag van de tweede kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het besluit wordt geplaatst.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Bijlage A bij het Besluit tot 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 in verband met een omissie



Bijlage B bij het Besluit tot 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 in verband met een omissie

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Het luchthavenindelingbesluit (Luchthavenindelingbesluit Schiphol, LIB) bevat de ruimtelijke regels op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Dit wijzigingsdeel betreft de ruimtelijke beperkingen die gesteld worden aan de bestemming en het gebruik van gronden voor zover die beperkingen nodig zijn met het oog op externe veiligheid en geluidbelasting door het luchtverkeer van en naar Schiphol.

In dit wijzigingsbesluit worden de regels met betrekking tot zgn. het 20Ke-gebied verankerd. Deze waren tot dit besluit gebaseerd op de Nota Ruimte.
Voorts worden de regels gewijzigd op basis van verbetervoorstellen vanuit gemeenten, provincies en ILT om de effectiviteit en de efficiëntie van de regelgeving verder te verbeteren. Deze verbetervoorstellen komen voort uit ruim 10 jaar ervaring met de regels van het LIB. Gemeenten hebben een inventarisatie uitgevoerd van knelpunten die zij ervaren met de regels van het LIB bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen. Met dit wijzigingsbesluit wordt beoogd om het aantal knelpunten te verminderen. Gemeenten krijgen meer eigen afwegingsruimte en daarmee eigen verantwoordelijkheid, door flexibilisering van de regels ten aanzien van binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij herstructurering van bestaand stedelijk gebied en herbouw van in een bepaald gebied reeds aanwezige of in het verleden aanwezige gebouwen. Voorts zijn de criteria waaraan een aanvraag om een verklaring van geen bezwaar van de Minister om te mogen afwijken van het LIB werd getoetst zoveel mogelijk opgenomen in de regels van het besluit zelf. Hierdoor hebben gemeenten deze verklaring niet meer nodig om positief te kunnen besluiten over een omgevingsvergunning. Ook zijn de begripsbepalingen gestroomlijnd met andere wetgeving voor geluidbelasting en externe veiligheid. Dit zal overigens niet wegnemen dat ook na wijziging beperkingen blijven gelden die gemeenten als knellend kunnen ervaren.

Met deze wijzigingen wordt met het besluit tevens vooruitgelopen op de uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet om regels te vereenvoudigen en flexibiliseren, de decentrale afwegingsruimte te vergroten, begrippen te stroomlijnen en procedures te verminderen. De regels in het LIB vanwege geluid en externe veiligheid zijn met dit wijzigingsbesluit beter uitvoerbaar geworden. Tegelijkertijd is de consistentie met andere (ruimtelijke) regelgeving verbeterd.

Naast wijziging van het LIB is ook een wijziging van het luchthavenverkeerbesluit (Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, LVB) in voorbereiding. Het LVB bevat regels omtrent het luchtverkeer gericht op de beheersing van de omvang en de verdeling van de gevolgen van het luchtverkeer met betrekking tot de aspecten veiligheid, geluid, lokale luchtverontreiniging en geur. In het gewijzigde LVB worden de afspraken over het nieuwe normen en handhavingstelsel (NNHS) geregeld. Op grond van de nieuwe regels in het LVB veranderen ook de verwachte geluid- en risicocontouren. Wanneer het LVB wordt gewijzigd op grond van het NNHS zal gelijktijdig ook het LIB worden gewijzigd om de ligging van de beperkingengebieden in overeenstemming te brengen met de nieuwe geluid- en risicocontouren die volgen uit het NNHS.

Dit besluit bevat tevens een technische reparatie van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Vanwege de noodzaak tot juridische verankering van de regels in het 20Ke-gebied uit de Nota Ruimte en de urgentie van de onderhavige wijzingen voor de bouwplannen van de gemeenten kon met het wijzigingsbesluit niet worden gewacht op de regelgeving voor het nieuwe stelsel voor Schiphol of op de Omgevingswet omdat deze regelgeving naar verwachting op zijn vroegst eind 2017 respectievelijk begin 2018 in werking zal treden.

2. Doel en achtergrond

2.1 Doel regelgeving externe veiligheid en geluid

In het LIB zijn gebieden en daarbij horende regels opgenomen waarmee beperkingen worden opgelegd ten aanzien van het gebruik van gronden vanwege veiligheidsrisico's en geluidoverlast door vliegverkeer in de omgeving van Schiphol. Binnen de onderscheiden beperkingengebieden gelden verschillende regimes voor de gronden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Op gronden in de directe omgeving van de baankoppen gelden niet alleen beperkingen voor nieuwe bestemmingen, maar dienen ook bestaande woningen gesloopt te worden. Hierbuiten zijn gebieden vastgesteld waarin

beperkingen gelden voor nieuwbouw van (intensieve) gebruiksfuncties om te voorkomen dat het veiligheidsrisico toeneemt en zijn gebieden vastgesteld waarin beperkingen gelden voor nieuwbouw van geluidgevoelige gebruiksfuncties om de toename van de potentieel geluidgehinderden te beperken. Deze regels leiden er tevens toe dat de huidige en toekomstige gebruiksruimte van de luchthaven Schiphol beschermd wordt. In de regels wordt enige flexibiliteit geboden aan gemeenten om de lokale leefbaarheid op peil te houden.

2.2 Beperkingengebieden

In het LIB zijn sinds de inwerkingtreding in 2003 al vier beperkingengebieden opgenomen. De ligging van deze vier beperkingengebieden wordt met dit wijzigingsbesluit niet gewijzigd. Met dit wijzigingsbesluit is hier wel een vijfde gebied aan toegevoegd: het zogenoemde 20Ke-gebied uit de Nota Ruimte. Dit is gedaan om de juridische doorwerking te continueren, zoals aangegeven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De regels zijn er op gericht om binnen dit vijfde gebied enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Beide dienen het nationaal belang. Vanwege consistentie is de 20Ke-contour aangehouden als geografische afbakening van dit planologische 'afwegingsgebied'. De ligging van dit planologische afwegingsgebied komt overeen met het planologische gebied in de Nota Ruimte. Door de benaming roept de '20Ke' associaties op met de geluidcontouren waar deze van oorsprong op gebaseerd is. Daarom wordt in dit besluit dit gebied 'planologisch afwegingsgebied' genoemd en niet geduid als een geluidcontour.

De regels binnen de vijf beperkingengebieden worden toegelicht in hoofdstuk 4.

2.3 Kaarten en achtergrondinformatie

De beperkingengebieden LIB1 tot en met LIB4 en het met dit besluit hieraan toegevoegde afwegingsgebied dat gebaseerd is op het 20Ke-gebied uit de Nota Ruimte, zijn vastgelegd in de kaart die is opgenomen als bijlage 3 bij het LIB, met de titel '*Beperking bebouwing*'. De kaartbijlagen worden ook digitaal gepubliceerd via www.ruimtelijkeplannen.nl. Bovendien zijn via de webapplicatie www.lib-schiphol.nl alle beperkingengebieden met de regels die daarbinnen gelden inzichtelijk gemaakt. Met deze applicatie is het mogelijk om voor iedere willekeurige locatie rond Schiphol de ligging ten opzichte van de beperkingengebieden te bepalen. Daarbij kunnen de regels worden opgevraagd die voor de betreffende locatie gelden, en informatie over de eventueel te volgen procedure voor een aanvraag van een verklaring van geen bezwaar.

2.4 Wettelijke grondslag

Het LIB wordt op grond van artikel 8.4 van de Wet luchtvaart bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. De doorwerking van het LIB en de toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning vindt plaats via gemeentelijke bestemmingsplannen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit is geregeld in de artikelen 8.8 en 8.9 van de Wet luchtvaart. Op termijn zal de doorwerking plaats gaan vinden op basis van de Omgevingswet.

3. Begripsbepalingen

3.1 Introductie

Met dit besluit worden de gehanteerde begrippen gestroomlijnd met andere regelgeving, vooruitlopend op de Omgevingswet. Bovendien wordt met wijziging van de begrippen beter aangesloten op de achterliggende doelen van het LIB ten aanzien van geluidhinder en veiligheid. In het LIB zoals dat luidde voorafgaand aan dit besluit werd aangesloten bij het Bouwbesluit. Door de al bestaande begrippen 'kwetsbare objecten' en 'beperkt kwetsbare objecten' te introduceren in het LIB, wordt het mogelijk scherper te sturen op de achterliggende doelen ten aanzien van externe veiligheid en groepsrisico.

3.2 Begripsbepalingen

Geluidgevoelig gebouw

Met dit wijzigingsbesluit wordt in de definitie van 'geluidgevoelig gebouw' met het begrip 'ander geluidgevoelig gebouw' verwezen naar het Besluit geluidhinder, artikel 1.2, eerste lid:
a. een onderwijsgebouw;
b. een ziekenhuis;
c. een verpleeghuis;
d. een verzorgingstehuis;

e. een psychiatrische inrichting;
f. een kinderdagverblijf.

Met deze wijziging wordt gestuurd op gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen voor gezondheidszorg met een verblijfsfunctie. Ook een kinderdagverblijf valt nu onder het begrip. Onder dit begrip vallen niet meer de gezondheidszorggebouwen met alleen een bezoekfunctie, zoals een tandarts of een fysiotherapeut. Vanwege de beperkte verblijfsduur van bezoekers van deze gebouwen is het niet nodig hiervoor beperkingen uit een oogpunt van geluidbelasting op te nemen.

Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

Voor wat betreft het begrip *'kwetsbaar object'* wordt verwezen naar het Besluit externe veiligheid inrichtingen, artikel 1, eerste lid, onderdeel l:

a. woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde woningen, woonschepen of woonwagens als bedoeld in onderdeel b, onder a[1];
b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
   1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
   2. scholen, of
   3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:
   1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m^2 per object, of
   2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1.000 m^2 bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m^2 per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en
d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

En wat betreft het begrip *'beperkt kwetsbaar object'* wordt verwezen naar het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), artikel 1, eerste lid, onderdeel b:

a. 1. verspreid liggende woningen, woonschepen en woonwagens van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen, woonschepen of woonwagens per hectare, en
   2. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
b. kantoorgebouwen, voor zover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
c. hotels en restaurants, voor zover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
d. winkels, voor zover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
e. sporthallen, sportterreinen, zwembaden en speeltuinen;
f. kampeerterreinen en andere terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet onder onderdeel l, onder d, vallen;
g. bedrijfsgebouwen, voor zover zij niet onder onderdeel l, onder c, vallen;
h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn.
   Onderdeel i zoals is opgenomen in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van het Bevi is in dit besluit aangepast voor toepassing op een gebied met risico van een vliegtuigongeval:
i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale, voor zover die objecten wegens de gevolgen van een vliegtuigongeval bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

Vluchtleidingsapparatuur valt, ondanks de infrastructurele waarde, niet onder dit begrip, omdat deze apparatuur juist dicht bij de banen zijn werking heeft.
De categorie 'kwetsbare objecten' omvat de categorie 'geluidgevoelige gebouwen', behalve de verspreid liggende woningen. De categorieën 'kwetsbare' en 'beperkt kwetsbare objecten' samen omvatten de totale categorie 'geluidgevoelige gebouwen'.

Bestaand stedelijk gebied

Wat betreft het begrip *'bestaand stedelijk gebied'* (BSG) wordt verwezen naar het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h:

[1] Voor artikel 1, eerste lid, onderdeel b, onder a zie het hierna toegelichte begrip '*beperkt kwetsbaar object*'

bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare en sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

3.3 Toelichting andere begrippen

'Lintbebouwing' wordt binnen het LIB gezien als een lineaire vorm van bestaand stedelijk gebied en daarom niet zelfstandig in de begripsbepaling opgenomen. Een *agrarisch lint* bestaat uit agrarische functies en valt daarmee niet binnen het begrip '*bestaand stedelijk gebied'.* Hiermee is beoogd om een onderscheid te creëren met het buitengebied waarin agrarische- natuur- en extensieve (recreatie) functies domineren.

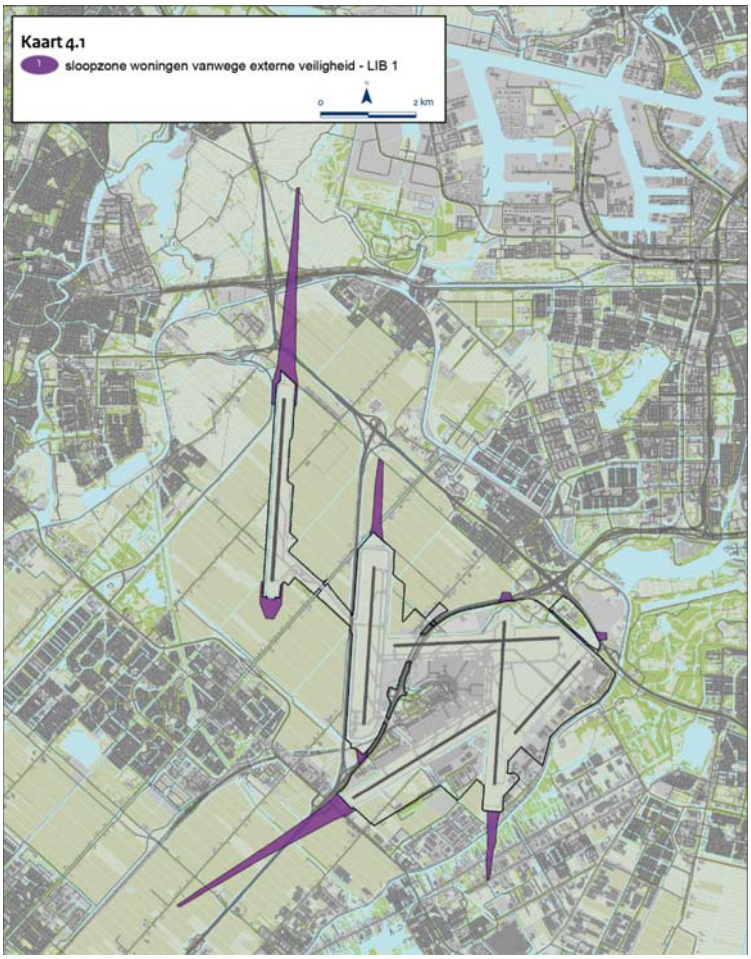
Het begrip '*woning*' (onderdeel van de definitie van geluidgevoelig gebouw) is in het LIB en het Bevi niet zelfstandig gedefinieerd, omdat duidelijk is dat hiermee alle bouwwerken met een woonfunctie worden geduid, dus ook een woonwagen of een woonboot. Daarnaast bijvoorbeeld ook bedrijfswoningen, plattelandswoningen, studentenwoningen, recreatiewoningen, woonarken en drijvende woningen. Het LIB stuurt op bouwwerken met een woonfunctie voor zover die vergunningplichtig zijn. Met betrekking tot het gebruik van een gebouw met een mantelzorgfunctie geldt het hierover gestelde in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Dit heeft tot gevolg dat een mantelzorgwoning die op grond van de voorwaarden van het Bor zonder vergunning gebouwd mag worden niet wordt getoetst aan het LIB.

4. Het beperkingengebied vanwege geluid en externe veiligheid[2]

Met dit besluit zijn voor de gebieden LIB 1 tot en met 4 alleen de regels gewijzigd. De begrenzing is niet gewijzigd. De kaarten in de bijlage 2 en 3 bij het LIB worden vervangen vanwege de toevoeging van het afwegingsgebied geluid en externe veiligheid (zie hierna in par. 4.5). De ligging van de beperkingengebieden LIB 1 tot en met LIB 4 wijzigt niet. Voor de duidelijkheid zijn de andere beperkingengebieden hieronder wel op kaart weergegeven.

[2] Naast de ruimtelijke beperkingengebieden vanwege geluid en externe veiligheid in het LIB, is in het Barro het reserveringsgebied voor de parallelle Kaagbaan opgenomen. In dit gebied worden bestaande bestemmingen gerespecteerd, maar nieuwe permanente gebruiksfuncties zijn niet toegestaan om onomkeerbare ruimtelijke ontwikkelingen te voorkomen met het oog op mogelijk toekomstig gebruik als start- en landingsbaan.

4.1 Sloopzone woningen vanwege externe veiligheid – LIB 1



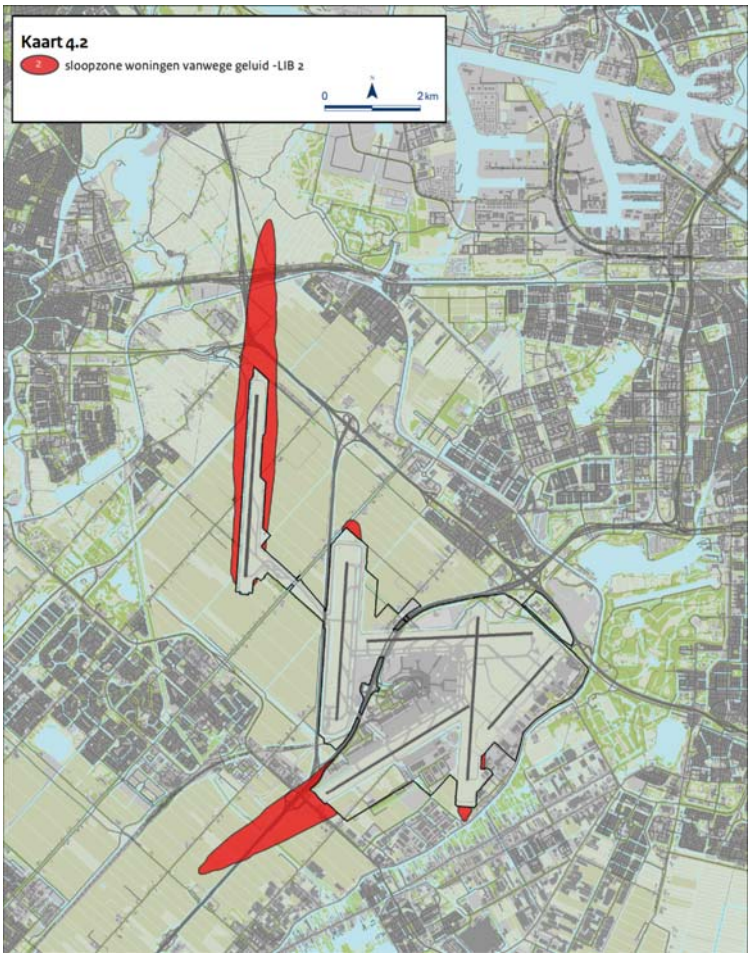
Op de kaart in bijlage 3 is de sloopzone woningen vanwege externe veiligheid met nummer 1 weergegeven.

Dit beperkingengebied, dat al in het LIB is opgenomen, heeft tot doel om het risico van slachtoffers op de grond ten gevolge van een vliegtuigongeluk te minimaliseren. Om die reden zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Bestaande woningen worden weg bestemd. Van deze regel zijn rechtmatige bewoners van een woning uitgezonderd. Wanneer de rechtmatige bewoners de woning verlaten mag deze niet opnieuw bewoond worden en wordt de woning opgekocht en gesloopt. Dit is echter niet het gevolg van het onderhavige wijzigingsbesluit, maar was al zo op grond van het LIB. Op grond van dit wijzigingsbesluit wijzigt de lijst van te slopen woningen niet. Zeer extensief nieuw gebruik van de gronden binnen LIB 1 is toegestaan.

Voor de sloopzone geldt dat het verlenen van een verklaring van geen bezwaar in bijzondere gevallen mogelijk is, maar hiervoor is nadere besluitvorming door de verantwoordelijke bewindspersoon vereist.

4.2 Sloopzone woningen vanwege geluid – LIB 2

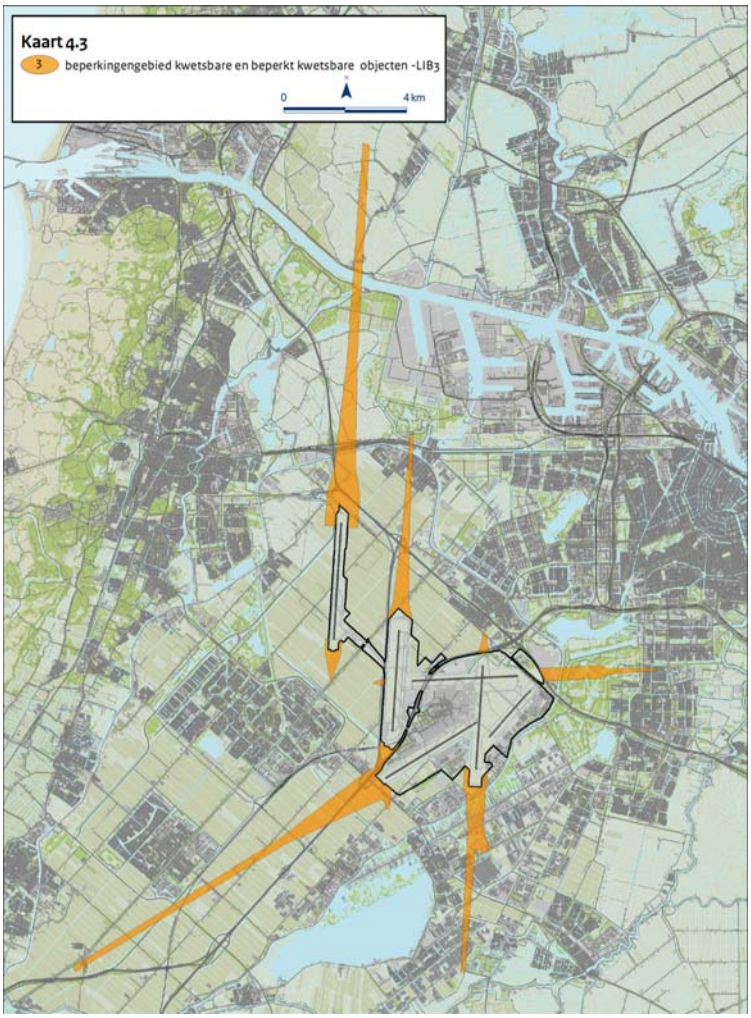
Op de kaart in bijlage 3 is de sloopzone woningen vanwege geluid met nummer 2 weergegeven.



Dit beperkingengebied is al in het LIB opgenomen en heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door vliegtuiglawaai te voorkomen in dit hoog geluidbelaste gebied, vanwege de negatieve effecten op de gezondheid van inwoners en gebruikers van dit gebied. Om die reden worden bestaande gebouwen met een geluidgevoelige functie wegbestemd. In de praktijk betreft dit enkele woningen. Van deze regel zijn rechtmatige bewoners van een woning uitgezonderd. Wanneer de rechtmatige bewoners de woning verlaten mag deze niet opnieuw bewoond worden en wordt de woning opgekocht en gesloopt. Op grond van dit wijzigingsbesluit wijzigt de lijst van nog te slopen woningen niet. Alleen nieuwe gebouwen met niet-geluidgevoelige functies zijn toegestaan.

Voor de sloopzone geldt dat het verlenen van een verklaring van geen bezwaar in bijzondere gevallen verleend kan worden, maar hiervoor is nadere besluitvorming door de verantwoordelijke bewindspersoon vereist.

4.3 Beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten – LIB 3



Op de kaart in bijlage 3 is het beperkingengebied voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten met nummer 3 weergegeven.

Uitgangspunt binnen dit reeds in het LIB opgenomen beperkingengebied blijft dat grote concentraties van personen moeten worden voorkomen. Binnen dit beperkingengebied zijn vanwege het risicoprofiel nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Vanwege het economische belang wordt een uitzondering gemaakt voor een beperkt kwetsbaar object met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500m^2 en een kantoor- of bedrijfsfunctie of een combinatie van beide. Daarbij mag het aantal werknemers dat er verblijft omgerekend per hectare nooit meer dan 22 bedragen. Verouderde bedrijventerreinen mogen opgeknapt worden (herstructurering), maar dit mag niet leiden tot een toename van het totale aantal werknemers in het gebied of een toename van de intensiteit van het gebruik boven 22 werknemers per hectare. Het is niet in lijn met het externe veiligheidsdoel van het LIB om via herstructurering te komen tot concentratie van werknemers.

De maximale oppervlaktematen voor kantoor- en bedrijfsruimten die werden gehanteerd in het beleidskader bij de beoordeling van een vvgb-aanvraag tot afwijking van het LIB, zijn met dit wijzigingsbesluit niet overgenomen in de regel, omdat met deze wijziging is overgestapt op beperking van kwetsbare- en beperkt kwetsbare objecten. De voorwaarde voor een vvgb ten aanzien van nieuwe vestiging van kantoren/bedrijven dat deze Schipholgebonden en op logistiek gericht dienen te zijn is in de praktijk weinig toepasbaar en handhaafbaar gebleken en daarom niet opgenomen in de regel. De verantwoordelijkheid wordt aan gemeenten gelaten om gezien het veiligheidsbelang terughoudend te blijven met nieuwe vestiging en de afweging te maken of een andere locatie met een lager risico voorhanden is.

Het verlenen van een verklaring van geen bezwaar is in bijzondere omstandigheden mogelijk, maar hiervoor is nadere besluitvorming door de verantwoordelijke bewindspersoon vereist.

4.4 Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen – LIB 4

Op de kaart in bijlage 3 is het beperkingengebied voor geluidgevoelige gebouwen met nummer 4 weergegeven.

Dit reeds in het LIB opgenomen beperkingengebied heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door vliegtuiglawaai te beperken, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. Ernstige hinder kan ook leiden tot verminderde leerprestaties. Vanwege de relatief hoge (potentiële) geluidbelasting in dit gebied, zijn nieuwe woningen en andere gebouwen met een geluidgevoelige functie in principe niet toegestaan. Bestaand gebruik van geluidgevoelige functies blijft wel toegestaan. Onder de begripsbepaling van 'geluidgevoelig gebouw' vallen omdat het tijdelijk verblijf betreft niet en zijn daardoor ook toegestaan:

1. 'short-stay'-functies zoals hotels, pensions, kazernes en gevangenissen, en;
2. logiesfuncties voor werknemers en opvang van asielzoekers of andere categorieën vreemdelingen (conform artikel 4, negende lid, Bor) mits de bestemming niet gewijzigd wordt naar 'wonen'. Bijv. tijdelijke opvang van asielzoekers in een leeg kantoor is toegestaan, mits dit kantoor geen permanente woonbestemming krijgt.

Verdere flexibiliteit en decentrale afwegingsruimte wordt geboden om lokaal verpaupering tegen te gaan en de leefbaarheid te waarborgen. Hiertoe zijn de volgende uitzonderingsmogelijkheden binnen de regel opgenomen:

- het opvullen van een open ruimte binnen bestaand stedelijk gebied met maximaal 25 woningen, of binnen lintbebouwing met maximaal 3 woningen. Woningsplitsing mag hierbij worden uitgelegd als een bijzondere vorm van opvulling, waarbij het gaat om eenvoudige woningsplitsing van één naar twee woningen;
- functiewijziging van een bestaand gebouw binnen BSG gebied naar maximaal 25 wooneenheden;
- een bedrijfswoning, waarvan de noodzaak vanwege samenhang met het bedrijf is aangetoond;
- herstructurering van een gebied, indien dit per saldo niet leidt tot meer dan 25 extra woningen, of

een hogere capaciteit voor andere geluidgevoelige functies.

Functiewijziging en intensivering van een bestaand gebouw tot 25 woningen is met dit besluit mogelijk gemaakt omdat opvulling van open ruimten tot 25 woningen ook al mogelijk was en het materiële resultaat hetzelfde is. Voor dit besluit was het niet mogelijk de functie van een gebouw te wijzigen naar woningen, maar kon wel het betreffende gebouw gesloopt worden en de ontstane open ruimte opgevuld worden.

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat woningbouwplannen worden opgeknipt in deelplannen met maximaal 25 woningen en zodanig gefaseerd worden dat er uiteindelijk toch een plan met meer dan 25 woningen wordt doorgezet.

Bij herstructurering van een gebied geldt dat de gemeente in het plan moet verantwoorden dat de woningvoorraad binnen het beperkingengebied netto niet meer dan met 25 woningen toeneemt en de aard en schaal van de overige geluidgevoelige gebouwen netto gelijk blijft.

De beperking betreft alleen nieuwbouw en niet verbouw van een bestaande woning of gebouw met een geluidgevoelige functie, waarbij het schaalniveau van het gebouw niet significant toeneemt. Bij herbouw van een bestaand geluidgevoelig gebouw mag deze op dezelfde locatie, of op een minder milieubelaste locatie gerealiseerd worden, mits met gelijke functie (aard) en schaal.

De wijzigingen in de regels voor dit beperkingengebied zijn er op gericht om gemeenten meer flexibiliteit te bieden om lokale leefbaarheidproblemen aan te pakken. Er blijven beperkingen gelden voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Gemeenten krijgen binnen de gestelde beperkende regels meer eigen verantwoordelijkheid voor de afweging van de belangen ten aanzien van kleinschalige projecten die noodzakelijk worden geacht voor de lokale leefbaarheid. De extra flexibiliteit is nadrukkelijk bedoeld voor noodzakelijk geachte ontwikkelingen ten dienste van de lokale leefbaarheid. Wanneer op grond van leefbaarheid, binnen de regels van het LIB, door gemeenten woningbouw wordt toegestaan, zorgen betreffende gemeenten er voor dat de (toekomstige) bewoners in een zo vroeg mogelijk stadium deugdelijk en objectief worden geïnformeerd over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Ook dragen de gemeenten zorg voor de klachtenafhandeling.

In bijzondere gevallen is het verlenen van een verklaring van geen bezwaar mogelijk. Hiervoor is nadere besluitvorming door de verantwoordelijke bewindspersoon vereist.

4.5 Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

Op de kaart in bijlage 3 is het afwegingsgebied 20Ke met nummer 5 weergegeven.

Binnen het ruimtelijk afwegingsgebied (voorheen 20Ke) zijn de regels er op 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 betracht moeten worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen in de omgeving van de luchthaven waar dat uit een 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.

Vanwege bovenstaande dient het buitengebied gevrijwaard te blijven van nieuwe woningbouwlocaties. 'Buitengebied' betreft het gebied buiten het bestaand stedelijk gebied (BSG). Dit rijkskader laat de provincie afwegingsruimte om beperkt woningen in het buitengebied toe te staan binnen door de provincie gestelde voorwaarden. Gemeenten zijn binnen BSG verantwoordelijk voor een zorgvuldige ruimtelijke ordening zoals vastgesteld in de Wet ruimtelijke ordening. Daarbij houden de gemeenten in de planvorming rekening met de geluidproductie en het risico die de vliegroutes van en naar Schiphol met zich meebrengen, nu, en voor zover te voorzien, in de toekomst. Gemeenten dragen er ook zorg voor dat (toekomstige) bewoners in een zo vroeg mogelijk stadium deugdelijk en objectief worden geïnformeerd over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid vanwege de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Daarnaast ontwikkelen de gemeenten een gedegen aanpak voor het informeren van bewoners en het afhandelen van klachten.

In de nabijheid van Schiphol bestaat er een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. Gemeenten binnen het totale afwegingsgebied dienen daarom voorbereid te

zijn op de risico's van een vliegtuigongeval. Lokaal kunnen de risico's en eventueel te nemen maatregelen het best worden afgewogen met de bijbehorende maatschappelijke kosten en baten. Aanvullend op de beperkingen die gelden in de beperkingengebieden LIB 1 en LIB 3 dienen gemeenten binnen het afwegingsgebied, met het oog op het beperken van kans op meerdere dodelijke slachtoffers op de grond door een vliegtuigongeval, de toename van het risico door toevoeging van kwetsbare objecten af te wegen en te motiveren in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning. Hierbij gaat het om een beleidsmatige toelichting en niet om een groepsrisicoberekening zoals bedoeld in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Het risico neemt toe naarmate de intensiteit van het ruimtegebruik toeneemt. Van belang hierbij is ook de aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond, waardoor vervolgschade kan ontstaan (kettingreacties of domino-effecten). Onderdeel van de motivering vormen mitigerende maatregelen, zoals locatiekeuze voor nieuwe kwetsbare objecten, maatregelen om de bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk te bevorderen, vluchtwegen en bereikbaarheid voor hulpdiensten, (inrichtings)maatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen, training van bestuurders in crisismanagement, voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen.

In bijzondere gevallen is het verlenen van een verklaring van geen bezwaar mogelijk, maar hiervoor is nadere besluitvorming door de verantwoordelijke bewindspersoon vereist.

Als grens voor het afwegingsgebied is de planologische 20Ke-contour uit de Nota Ruimte genomen. De in de Nota Ruimte aan de contour toegevoegde uitsluitingsgebieden zijn niet overgenomen. Over deze voorziene ontwikkelingslocaties voor woningbouw heeft inmiddels nadere besluitvorming plaatsgevonden in regionaal beleid. Daarom is het niet relevant deze locaties nog op te nemen als uitsluitingsgebied. Aanpassing van het afwegingsgebied 20Ke is, conform de Aldersafspraken uit 2008, alleen aan de orde bij een fundamentele aanpassing van de vliegoperatie, maar daar is sinds de Nota Ruimte geen sprake van geweest. Er zijn geen routes of banen bijgekomen. Wel worden bestaande vliegroutes anders gebruikt.

4.6 Regels binnen overlappende beperkingengebieden

Daar waar beperkingengebieden overlappen gelden meerdere regimes. De meest beperkende regel is altijd bepalend.

In principe geldt dat de beperkingen van 'binnen naar buiten', ofwel van LIB 1 naar het afwegingsgebied afnemen. Er zijn plekken waar beperkingen gelden voor een bepaald beperkingengebied, maar niet de beperkingen die gelden voor het 'hoger' liggende gebied. Dit komt doordat de LIB gebieden 1 en 3 begrensd zijn op basis van plaatsgebonden risicocontouren en LIB 2, LIB 4 en het afwegingsgebied op basis van geluidcontouren. LIB 1 ligt geheel binnen LIB 3. LIB 2 ligt geheel binnen LIB 4, en LIB 4 ligt geheel binnen het afwegingsgebied. Maar er zijn plekken waar het LIB 2 buiten het LIB 3 ligt. Ook zijn er plekken waar het LIB 3 buiten het LIB 4 en zelfs buiten het afwegingsgebied ligt. LIB 3 gaat aan de noordkant van de Aalsmeerbaan buiten het afwegingsgebied. LIB 4 ligt op een aantal plekken buiten het afwegingsgebied.

Met de webapplicatie www.lib-schiphol.nl is voor alle locaties nauwkeurig te vinden in welke beperkingengebieden ze vallen en daarmee welke beperkingen er gelden.

5. Doorwerking, uitvoering en handhaving

5.1 Doorwerking

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie in het Staatsblad. Het LIB werkt door via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wro, de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), zoals omgevingsvergunningen voor bouwen, aanleggen of tot afwijking van het bestemmingsplan. Recent is in de Wet luchtvaart artikel 8.8 aangepast (Stb. 2015, 119, in werking getreden met ingang van 1 november 2016 (Stb. 2016, 372)). In het verleden moesten gemeenten hun bestemmingsplannen binnen een jaar in overeenstemming brengen met het LIB. Na wijziging van dit artikel kan in het LIB zelf een termijn voor doorwerking worden bepaald. In dit besluit is er voor gekozen dat gemeenten in de eerstvolgende door de gemeente voorziene bestemmingsplanwijziging het LIB laten doorwerken. Hiermee is de verplichte doorwerking binnen 1 jaar vervallen.
Met dit besluit wordt geanticipeerd op het in voorbereiding zijnde wetsvoorstel Omgevingswet. Het leidt tot een efficiënter proces bij gemeenten, aangezien de gemeenten niet langer verplicht worden de bestemmingsplannen aan te passen enkel vanwege wijzigingen van het LIB. Om onduidelijkheid voor initiatiefnemers van plannen te voorkomen wordt het LIB gepubliceerd en opgenomen in het digitaal toegankelijke plannenoverzicht en de webapplicatie www.lib-schiphol.nl. Het is bovenal een

gemeentelijke keuze en verantwoordelijkheid om optimale transparantie over de eigen bestemmingsplannen te geven.

Het gebruik van de mogelijkheid tot het verstrekken van een verklaring van geen bezwaar (vvgb) wordt met dit besluit gewijzigd. De beleidsruimte en daarmee ook de verantwoordelijkheid voor gemeenten is verruimd door het door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehanteerde afwegingskader bij de beoordeling van een vvgb-aanvraag in de regel op te nemen. Doel blijft om de (toekomstige) hinder en risico te beperken door beperking van nieuwe van geluidgevoelige gebouwen en (beperkt) kwetsbare objecten. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het toepassen van de regels, waar voorheen de voorwaarden werden getoetst door de ILT via de vvgb-procedure, hiertoe gemandateerd door de verantwoordelijke bewindspersoon. De discretionaire bevoegdheid om ook buiten deze voorwaarden vrijstelling te verlenen blijft een bevoegdheid van de bewindspersoon. In afwijking op de regel kan, voor bijzondere specifieke omstandigheden, een vvgb worden aangevraagd. De vvgb kan door een gemeente worden aangevraagd bij de verantwoordelijke bewindspersoon, zie hiervoor paragraaf 5.2 Uitvoering. De beoordeling van de aanvraag betreft een beleidsmatige en politieke afweging.

Vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit hebben de regels in dit besluit een rechtstreekse werking en dienen deze als toetsingsgrond voor vergunningaanvragen gehanteerd te worden. Dit geldt tot het moment dat de betreffende bestemmingsplannen in lijn zijn gebracht met het LIB. Het LIB geldt daarmee als voorbereidingsbesluit zolang het bestemmingsplan nog niet in lijn is met het geldende LIB.

Bestemmingsplannen die bij inwerkingtreding van dit besluit al vastgesteld en in lijn met het LIB waren, mogen na inwerkingtreding van dit besluit opnieuw door de gemeente worden vastgesteld zonder dat hiervoor een verklaring van geen bezwaar noodzakelijk is. Immers, deze bestemmingsplannen conserveren slechts de bestaande gebouwde situatie en bieden geen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen die mogelijk de vliegveiligheid schaden.

5.2 Uitvoering

De regels in het met dit besluit gewijzigde LIB hebben alleen in de zogenaamde sloopzones, LIB 1 en LIB 2, ook betrekking op bestaande bouwwerken. Buiten de beperkingengebieden LIB 1 en LIB 2 slaan de regels niet terug op bestaande of al vergunde plannen.

Een aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar ingediend vóór inwerkingtreding van dit besluit wordt afgehandeld volgens het beleidskader van voor de inwerkingtreding.

In de artikelen 2.2.1 tot en met 2.2.1d staan de regels weergegeven over het grondgebruik binnen de onderscheiden beperkingengebieden LIB 1 tot en met 4 en het afwegingsgebied. Binnen deze gebieden zijn beperkingen gesteld ten aanzien van het grondgebruik vanwege veiligheidsrisico's en geluidhinder.

In 2.2.1e, tweede lid is bepaald dat wanneer een bestemming gerealiseerd is, de eigenaar het gebouw kan herbouwen, ook indien sprake is van tijdelijke leegstand of braakligging. Bepaalde specifieke gebieden in Zuid-Holland zijn uitgezonderd van het verbod in het afwegingsgebied van nieuwe woningbouwlocaties buiten bestaand stedelijk gebied, als uitvloeisel van afspraken in het kader van de Nota Ruimte. Andere nog niet gerealiseerde woningbouwbestemmingen in het afwegingsgebied, die ten gevolge van het onderhavige besluit voor het eerst onder het LIB komen te vallen, mogen niet meer gerealiseerd worden en dienen te worden wegbestemd.

In 2.2.1e, vijfde lid, staat aangegeven dat in afwijking hierop gebouwen zijn toegestaan wanneer hiervoor een verklaring van geen bezwaar is verkregen, als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Omdat grote delen van het beleidskader voor de afgifte van een vvgb ten gevolge van het wijzigingsbesluit zijn opgenomen in de regels zelf, is een vvgb minder vaak noodzakelijk.

Deze mogelijkheid van een vvgb is open gehouden om maatwerk te kunnen bieden in bijzondere omstandigheden. In afwijking op de in het LIB gestelde beperkingen kan een gemeente een vergunning voor een bouwwerk afgeven, indien zij hiervoor een verklaring van geen bezwaar, als bedoeld in artikel 8.9 van de wet, van de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft verkregen. De Minister of – onder het huidige kabinet – de Staatssecretaris kan voor gevallen die hij als bijzonder beoordeelt een specifieke afweging maken en een verklaring van geen bezwaar afgeven. Dit betreft de zogenaamde 'discretionaire bevoegdheid'.

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.

Op grond van het Bro geldt bovendien dat in alle gevallen allereerst de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen moet worden, waarbij de gemeente in de toelichting op een ruimtelijk plan voor een stedelijke voorziening de behoefte hieraan beschrijft. Bovendien dient in alle gevallen gemotiveerd te zijn dat het plan niet buiten het betreffende beperkingengebied kan worden gerealiseerd, op een vanwege vliegverkeergeluid en -risico meer geschikte plek. Bij het verstrekken van een vvgb dient er voor gewaakt te worden dat via precedentwerking de regels steeds verder worden opgerekt.

Een gemeente kan bij het Ministerie van IenM een aanvraag indienen voor een vvgb. Deze aanvraag dient gepaard te gaan met een planbeschrijving waarin in ieder geval de aard, de locatie, de omvang en de capaciteit, en het belang van het plan voor de leefbaarheid beschreven dienen te zijn. Dit belang moet worden afgewogen tegen de toename van de hinder en het risico door het luchtverkeer. Hierbij gaat het overigens niet om berekeningen van het groepsrisico zoals beoogd in de geldende besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Voor de aanvraag is een formulier beschikbaar op de website van de ILT. In voorkomende gevallen kan de gemeente voorafgaand aan de aanvraag in overleg treden met het ministerie om zodoende in een vroegtijdig stadium zicht te krijgen op de haalbaarheid van een ruimtelijk plan, overigens zonder dat het vooroverleg al de status krijgt van een besluit.

In het proces van planvorming vormt de vvgb in principe het sluitstuk. Dit betekent dat bij de aanvraag van een vvgb er reëel zicht moet zijn op vaststelling (van het bestemmingsplan) of uitvoering (van het bouwplan) indien de vvgb wordt verstrekt. Hiervoor is op gemeentelijk en provinciaal niveau beleidsmatige overeenstemming nodig over het plan. Wanneer een plan niet aan deze voorwaarde voldoet kan de vvgb-aanvraag als niet ontvankelijk worden beoordeeld.

Wanneer een vvgb wordt geweigerd dan zal dit besluit gemotiveerd worden. Het besluit over een vvgb-aanvraag voor een omgevingsvergunning betreft een besluit waartegen op grond van de Awb bezwaar kan worden aangetekend en in beroep kan worden gegaan. Het besluit over een vvgb-aanvraag voor een bestemmingsplan betreft een besluit waartegen op grond van de Awb in beroep kan worden gegaan.

5.3 Handhaving

De gemeente dient bij de vaststelling van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning waarmee van het bestemmingsplan wordt afgeweken het LIB in acht te nemen. De beperkingengebieden en de bijpassende regels zoals deze in het LIB zijn opgenomen, moeten op grond van artikel 8.8 van de Wet luchtvaart hun doorwerking vinden in de bestemmingsplannen. Aangezien het LIB doorwerkt via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wro ligt ook de handhaving en het toezicht primair bij de gemeenten. Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het LIB gehandhaafd. Voor zover bestemmingsplannen nog niet in lijn zijn met de regels in het LIB, werkt het LIB als voorbereidingsbesluit. De gemeente toetst een bouwaanvraag dan aan het LIB. Indien de aanvraag daarmee in strijd is, past de gemeente het bestemmingsplan aan het LIB aan of vraagt een vvgb aan.

De handhaving van nationaal ruimtelijk beleid geschiedt in principe decentraal. Het Rijk heeft destijds medeoverheden en Schiphol gevraagd het Rijk actief te informeren over (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen, teneinde daarover tijdig in overleg te kunnen treden. Voor de handhaving van dit besluit staan de bevoegdheden op basis van de Wet revitalisering generiek toezicht (Wrgt, Stb. 2012, 233) en de Wro ter beschikking. Het interbestuurlijke toezicht valt overeenkomstig het stelsel van de Wrgt in beginsel onder de verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie kan een bestemmingsplan of omgevingsvergunning dat in strijd is met het recht of het algemeen belang voor vernietiging door de Kroon aanmelden bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast heeft de Minister de bevoegdheid de inwerkingtreding van een bestemmingsplan dat in strijd is met het nationaal belang met het oog op een goede ruimtelijke ordening door middel van een reactieve aanwijzing op grond van de Wro te voorkomen.

Tenslotte kan tegen een bestemmingsplan of omgevingsvergunning door een belanghebbende beroep worden ingesteld.

5.4 Informatieverstrekking, klachtenafhandeling en vrijwaring luchtvaartsector

In aanvulling op de LIB-regels zijn met gemeenten bestuurlijk afspraken gemaakt. Gemeenten dragen er verantwoordelijkheid voor dat potentiële bewoners van nieuwe woningen binnen de LIB-beperkingengebieden en het afwegingsgebied in een zo vroeg mogelijk stadium deugdelijk en objectief worden geïnformeerd over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Ook dragen de gemeenten verantwoordelijkheid voor de registratie en afhandeling van de klachten over de hinder door het vliegverkeer van en naar Schiphol. Tenslotte dragen de gemeenten verantwoordelijkheid voor vrijwaring van de luchtvaartsector van de mogelijke financiële gevolgen die voort kunnen komen uit de overeengekomen extra (woning)bouwmogelijkheden binnen het beperkingengebied van het LIB, inclusief het voormalige 20Ke-gebied.

5.5 Monitoring en evaluatie

Dit wijzigingsbesluit kan tot gevolg hebben dat er jaarlijks beperkt meer woningen gebouwd gaan worden in het beperkingengebied LIB 4. Op basis van een analyse van door de gemeenten aangedragen plannen die door wijziging van het LIB gerealiseerd kunnen worden, is een inschatting gemaakt van de extra woningen die door wijziging aan het LIB 4 toegevoegd worden. Dit leidt tot de inschatting van enkele tientallen extra woningen per jaar binnen het LIB 4-gebied. Het Planbureau voor de Leefomgeving constateert in zijn ruimtelijk compendium een toename over de periode 2004-2012 van gemiddeld meer dan 110 woningen per jaar, waarbij het gemiddelde vanaf 2006 ruim 200 woningen per jaar bedroeg. Door monitoring van de feitelijke woningbouwontwikkelingen binnen LIB 4 in de jaren na inwerkingtreding van dit besluit zullen de feitelijke ontwikkelingen gevolgd worden. Op basis van toekomstige evaluatie van de monitoruitkomsten kunnen eventueel de regels worden bijgesteld.

6. Gevolgen

6.1 Ruimtelijke gevolgen

Dit besluit heeft geen directe ruimtelijke gevolgen. Wel kunnen de wijzigingen tot gevolg hebben dat er jaarlijks beperkt meer woningen gebouwd gaan worden in het beperkingengebied LIB 4. Om hierbij de vinger aan de pols te houden, zullen de feitelijke woningbouwontwikkelingen binnen LIB 4 worden gemonitord.

6.2 Bestuurlijke lasten en gevolgen voor andere overheden

De bestuurlijke lasten voor provincies en gemeenten zijn met dit besluit afgenomen.

De regels en de toelichting hierop zijn vereenvoudigd, verduidelijkt en geflexibiliseerd, in lijn met de verbeterdoelen van de Omgevingswet. Gemeenten hebben meer beslissingsbevoegdheid en verantwoordelijkheid gekregen. Voor kleine bouwprojecten binnen Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) in LIB 4 hoeven gemeenten geen vvgb meer aan te vragen bij de ILT. Voor beperkte herbouw van woningen, waarbij er geen sprake is van uitbreiding van de woningvoorraad, is eveneens niet langer een vvgb benodigd.

De transparantie van de regels in het LIB is verbeterd door publicatie via de webapplicatie www.lib-schiphol.nl. Hierdoor is het voor belanghebbenden veel eenvoudiger om in een vroeg stadium een inschatting te maken van de haalbaarheid van een project of (bijvoorbeeld bestemmings-)plan.

Belangrijke basis voor de wijzigingen in het LIB met dit besluit is een analyse van knelpunten die gemeenten bij lokale ruimtelijke ontwikkelingsplannen ondervonden met de LIB-regels zoals die luidden voor wijziging. Ten aanzien van ruim tweederde van de door gemeenten aangedragen plannen waarvoor de LIB-regels een knelpunt vormden, worden de knelpunten weggenomen door dit besluit. Bovendien is de procedure verhelderd waarmee voor de resterende plannen een vvgb kan worden aangevraagd op grond van de discretionaire bevoegdheid van de verantwoordelijke bewindspersoon. Dit heeft tot gevolg dat gemeenten veel minder knelpunten met de LIB-regelgeving zullen ondervinden. Daarbij is ook expliciet een aantal leefbaarheidaspecten toegevoegd voor de beoordeling van vvgb-aanvragen, waarmee ook deze aspecten van de gemeentelijke knelpunten beter kunnen worden meegewogen (zie par. 5.2).

6.3 Lasten voor burgers, bedrijven en instellingen

Dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers, bedrijven en instellingen.

Met dit besluit is voor burgers, bedrijven en instellingen niets gewijzigd in de procedures die doorlopen moeten worden. Als een burger, een bedrijf of een instelling een bouwwerk of een object wil oprichten is hiervoor een vergunning nodig van de gemeente. De gemeente dient zich hierbij te baseren op het vigerende bestemmingsplan. Als het bestemmingsplan (nog) niet in lijn is met het LIB, dan dient de vergunningaanvraag ook getoetst te worden aan het LIB.

6.4 Gevolgen voor het milieu

Dit besluit heeft geen gevolgen voor het milieu.

Er worden geen besluiten genomen over milieubelastende activiteiten. In het LIB worden ruimtelijke beperkingen gesteld om het potentiële aantal geluidgehinderden en het potentiële aantal slachtoffers op de grond bij een vliegtuigongeluk beperkt te houden.

7. Totstandkoming

7.1 Overleg

Dit besluit is voorbereid in overleg met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, van de provincies en van de gemeenten in de omgeving van Schiphol. Daarnaast is de overlegtafel van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) periodiek geïnformeerd over de voortgang en de stand van zaken.

7.2 Zienswijzen en voorhang

In de periode van ... tot .... heeft dit besluit als ontwerp voorgelegen voor zienswijzen. Er zijn ... zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben geleid tot ....

Gelijktijdig met de ter inzage legging, is het ontwerpbesluit ook aangeboden aan de beide kamers van de Staten-Generaal overeenkomstig artikel 8.14 in samenhang met artikel 8.13 van de Wet luchtvaart. Deze voorhang heeft geleid tot ....p.m.

ARTIKELSGEWIJS

ARTIKEL I

A

De definitiebepalingen zijn reeds uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 3 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

B en C

Artikel 2.2.1e bepaalt wanneer sprake is van bestaand gebruik, waaronder herbouw en of en wanneer bestaand gebruik van woningen wel of niet moet worden beëindigd. De bepalingen omtrent bestaand gebruik zijn aangepast aan de ervaringen in de praktijk.
Voor alle gebieden geldt dat een verklaring van geen bezwaar kan worden aangevraagd voor bouwplannen die in strijd zijn met het LIB.
In paragraaf 4.6 is reeds aangegeven dat indien gebieden elkaar overlappen de regels die van toepassing zijn op beide gebieden gelden, hetgeen ertoe leidt dat de strengste regel bepalend is.

LIB 1

Op grond van artikel 2.2.1 zijn in het LIB 1-gebied geen kwetsbare of beperkte kwetsbare objecten toegestaan behoudens bestaand gebruik van objecten niet zijnde woningen.

Artikel 2.2.1e, eerste lid, bepaalt dat deze objecten zijn toegestaan indien zij er reeds waren of reeds waren vergund, mits binnen zes maanden met de bouw wordt begonnen.
Ingevolge het vierde lid van dat artikel behoeft degene die op 20 februari 2003 rechtmatige gebruiker is van een woning en er sprake is van bestaand gebruik als bedoeld in het eerste lid, dit niet te beëindigen.

LIB 2

In het LIB 2-gebied zijn op grond van artikel 2.2.1a geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan.
Er geldt geen uitzondering voor bestaand gebruik van geluidgevoelige gebouwen die er al zijn. Wel geldt op grond van artikel 2.2.1e, vierde lid, dat degene die op 20 februari 2003 rechtmatige gebruiker is van een woning indien er sprake is van bestaand gebruik als bedoeld in het eerste lid, dit niet behoeft te beëindigen.

LIB 3

Artikel 2.2.1b, eerste lid, bepaalt dat in het LIB 3-gebied geen kwetsbare of beperkt kwetsbare gebouwen zijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik.
Artikel 2.2.1e, eerste lid, bepaalt dat deze gebouwen zijn toegestaan indien zij er reeds waren of reeds waren vergund mits binnen zes maanden met de bouw wordt begonnen.
Artikel 2.2.1e, tweede lid, bepaalt dat herbouw is toegestaan.
Artikel 2.2.1b, tweede lid, bepaalt dat objecten met een kantoor- of bedrijfsfunctie zijn wel toegestaan indien het aantal werknemers niet meer dan 22 per hectare bedraagt. Het beleidskader voor de beoordeling van een aanvraag voor een vvgb is altijd op dit aantal gebaseerd geweest, maar het aantal wordt nu expliciet in de bepaling genoemd.

LIB 4

In het LIB 4-gebied geldt op grond van artikel 2.2.1c dat geen geluidgevoelige gebouwen zijn toegestaan met uitzondering van bepaalde in onderdeel a tot en met e genoemde gebouwen.

Onderdeel a noemt bestaand gebruik van geluidgevoelig gebouwen. Op grond van artikel 2.2.1e, eerste lid, zijn dat geluidgevoelige gebouwen die er reeds waren of reeds waren vergund, mits binnen zes maanden met de bouw wordt begonnen.
Artikel 2.2.1e, tweede lid, bepaalt dat herbouw is toegestaan.

Afwegingsgebied

Voor het afwegingsgebied geldt op grond van artikel 2.2.1d dat buiten bestaand stedelijk gebied geen woningen zijn toegestaan behoudens bestaand gebruik.
Op grond van artikel 2.2.1e, eerste lid, betekent dit dat woningen die er reeds waren of reeds waren vergund zijn toegestaan, mits binnen zes maanden met de bouw wordt begonnen.
Daarnaast bepaalt artikel 2.2.1e, derde lid, dat zijn toegestaan de in de streekplannen Zuid-Holland-West van 19 februari 2003 en Zuid-Holland-Oost van 12 november 2003 aan bestaand stedelijk gebied toegevoegde woningbouwmogelijkheden, met uitzondering van de Noorder Legmeerpolder. Dit vloeit voort uit de afspraken die zijn neergelegd in de Nota Ruimte. Dit betekent dat andere nog niet gerealiseerde woningbouwbestemmingen in het afwegingsgebied die ten gevolge van het onderhavige besluit voor het eerst onder het LIB komen te vallen, niet meer mogen worden gerealiseerd en dienen te worden weg bestemd.
Artikel 2.2.1e, tweede lid, bepaalt dat herbouw is toegestaan.

D

Artikel 3.1 eerste lid, regelt het overgangsrecht voor aanvragen voor een verklaring van geen bezwaar die reeds zijn ingediend voor de inwerkingtreding van het onderhavige wijzigingsbesluit. Bepaald is dat deze aanvragen worden afgehandeld volgens het LIB zoals dat luidde voor deze wijziging.

Artikel 3.1, tweede lid, bepaalt dat artikel 2.2.1a wordt geëvalueerd uiterlijk 10 november 2018, zijnde 3 jaar na publicatie van de vorige wijziging van het LIB in verband met vliegveiligheid. Het betreft een evaluatie van de nieuwe regels in het LIB 2-gebied. Deze bepaling was al opgenomen in het LIB. In onderdeel D wordt alleen de termijn van 3 jaar gewijzigd in een concrete datum.

E en F

In de onderdelen E en F worden de bijlagen 2 en 3 vervangen in verband met de toevoeging van het afwegingsgebied bedoeld in artikel 2.2.1d.

ARTIKEL II

In dit artikel wordt een omissie hersteld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Bij Besluit van 4 september 2014 tot wijziging van het Besluit omgevingsrecht en diverse andere algemene maatregelen van bestuur in verband met het permanent maken van de Crisis- en herstelwet

en het aanbrengen van enkele verbeteringen op het terrein van het omgevingsrecht (Stb. 2014, 333) is in artikel 1.1, vijfde lid, van het Barro, de verwijzing naar artikel 2.12, tweede lid, van de Wabo aangepast in verband met het vervallen van de figuur van de omgevingsvergunning voor een tijdelijke planologische afwijking. Deze afzonderlijke wettelijke figuur is vervangen door een nieuw onderdeel 11 in artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht, waarmee beoogd is de mogelijkheden voor een tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan flexibeler te maken. Artikel 2.14.2 van het Barro is abusievelijk niet aan deze wijziging aangepast. Dit wordt met artikel II hersteld.

ARTIKEL III

Op grond van het recentelijk bij Stb. 2016, 119, gewijzigde artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart, dient het onderhavige besluit te bepalen binnen welke termijn gemeenten de wijziging moeten opnemen in hun bestemmingsplannen. Artikel III bepaalt dat gemeenten dit bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan dienen te doen.

ARTIKEL IV

Artikel IV, eerste lid, bepaalt dat de onderhavige wijziging van het LIB direct na publicatie in werking treedt. Met het wijzigingsbesluit wordt beoogd een aantal knelpunten die gemeenten ervaren bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen en bouwplannen te verminderen en het is voor gemeenten van belang dat het wijzigingsbesluit zo spoedig mogelijk in werking treedt. Daarom worden de vaste verandermomenten voor regelgeving niet aangehouden.

Met betrekking tot de inwerkingtreding van de wijziging van het Barro in artikel II bepaalt artikel 10.9 van de Wet ruimtelijke ordening dat deze na vaststelling wordt toegezonden aan beide kamers der Staten-Generaal en niet eerder in werking treedt dan met ingang van de eerste dag van de tweede kalendermaand na de dagtekening van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst. Dit laatste is geregeld in artikel IV, tweede lid.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
S.A.M. Dijksma