



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ruimtelijk Perspectief NOVEX Schipholregio



Inhoudsopgave

Inleiding

- 1 Gezonde leefomgeving
- 2 Waar wordt al aan gewerkt?
- 3 Woningbehoefte en de leefomgeving
- 4 Drie strategische keuzes

Inleiding

Knelpunt in de Schipholregio

De luchtvaart heeft impact op de leefomgevingskwaliteit en zorgt voor beperkingen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Met ruimtelijke ontwikkeling kan invulling worden gegeven aan maatschappelijke opgaven, zoals lokale leefbaarheid, woningbouw, energietransitie etc.

Met een integrale NOVEX Schipholregio gebiedsaanpak willen Rijk en regio de balans herstellen tussen de bijdrage van de luchthaven en luchtvaart aan welvaart en welzijn enerzijds, en de impact op de leefomgeving anderzijds.

In een integrale gebiedsgerichte benadering van de maatschappelijke opgaven wordt duidelijk waar ontwikkelingen elkaar kunnen versterken en waar keuzes nodig zijn.

Luchtvaart beïnvloedt de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven en onder vliegroutes. Het levert beperkingen op van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden vanwege vliegveiligheid, externe veiligheid en geluidbelasting. Daarmee heeft luchtvaart consequenties voor de lokale leefbaarheid, woningbouw, energietransitie en andere. Dit samenhang tussen luchtzijdig en landzijdig, is de focus in de NOVEX Schiphol.

Ministeries en de BRS hebben een bestuurlijke overeenkomst afgesloten. We willen als één overheid samenwerken aan de maatschappelijke opgaven. Door vroegtijdig in de voorbereiding samen te werken en analyses te delen. Dit moet leiden tot besluiten met bestuurlijk draagvlak. Partijen behouden de verantwoordelijkheden en het zeggenschap hierover.

Op de kaart staan huidige beleidsgebieden weergegeven waarbinnen beperkingen gelden voor het gebruik vanwege de Luchtvaart.

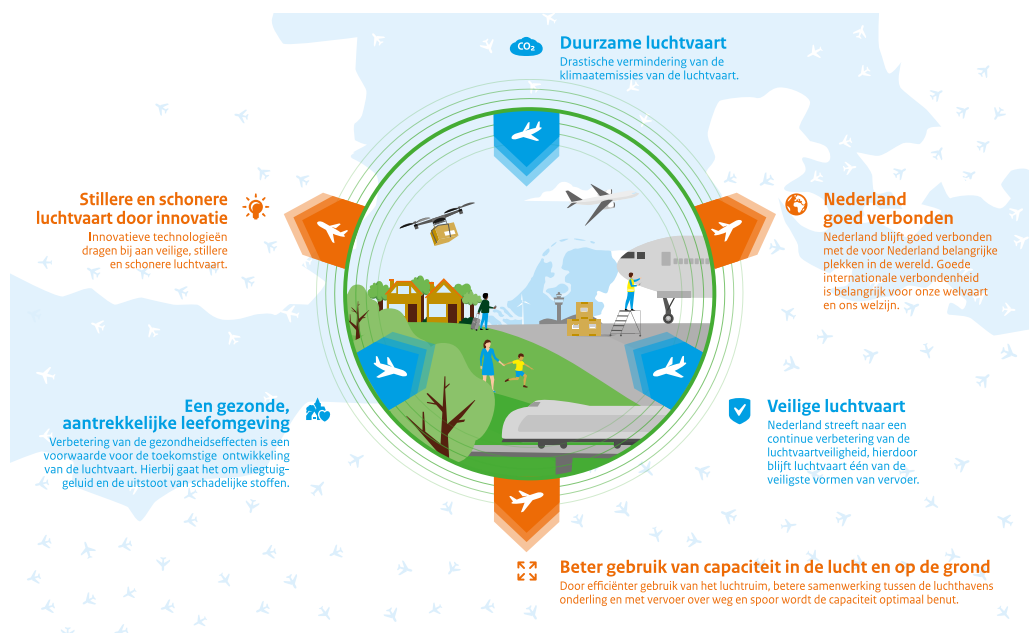


Relatie tussen lucht- en landzijdige opgaven

Met de NOVEX Schipholregio gebiedsaanpak willen Rijk en regio de balans tussen de bijdrage van de luchtvaart aan welvaart en welzijn enerzijds en de brede impact daarvan op de leefomgeving anderzijds, herstellen.

Basis voor de afweging van besluiten vormen de vier publieke belangen uit de Luchtvaartnota: Veilige luchtvaart, Verbinding met de rest van de wereld, Duurzaam en Gezonde leefomgeving.

Bij de integrale uitwerking betrekken we de overige maatschappelijke opgaven die in het gebied bij elkaar komen.

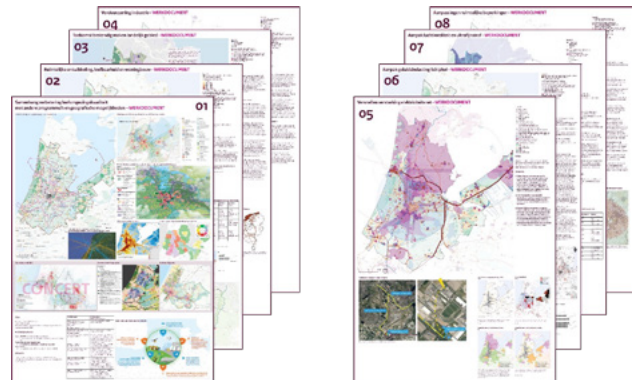


8 hoofdopgaven

Er is behoefte en noodzaak aan regie en integrale weging tussen alle programma's en opgaven in de Schipholregio. Daarbij blijven de bestaande beleidsverantwoordelijkheden bij de daarvoor bevoegde partij.

Onder NOVEX Schiphol zijn 8 hoofdopgaven gedefinieerd:

- Samenhang en verbetering van de Leefomgevingskwaliteit.
- Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
- Toekomstbestendig landelijk gebied
- Verduurzaming industrie
- Versnellen en versterken elektriciteitsnet
- Aanpak geluidbelasting
- Aanpak luchtkwaliteit
- Aanpassing ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart



We analyseren de acht opgaven die in de bestuursovereenkomst staan opgenomen om te ontdekken waar ze elkaar kunnen versterken, waar het schuurt en er keuzes nodig zijn en welke opgaven nog onvoldoende worden opgepakt.

Concrete besluiten

- Schrappen reservering parallelle Kaagbaan
- Bevorderen specifieke leefbaarheidsproblematiek Rijsenhout, Stommeer en Kronenburg PM.
- Voldoende capaciteit elektriciteitsnetwerk voor Schiphol (MIEK)
- Vastgesteld afwegingskader bij gezamenlijke besluitvorming

Gezamenlijke uitgangspunten

- Langetermijndoel is stapsgewijze verbetering geluid en lucht totdat gezondheidseffecten verwaarloosbaar zijn
- Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord
- Aanpak bij bron en bij ontvanger
- Binnen beperkingengebieden inzet op leefbaarheid i.p.v. woningbouwproductie

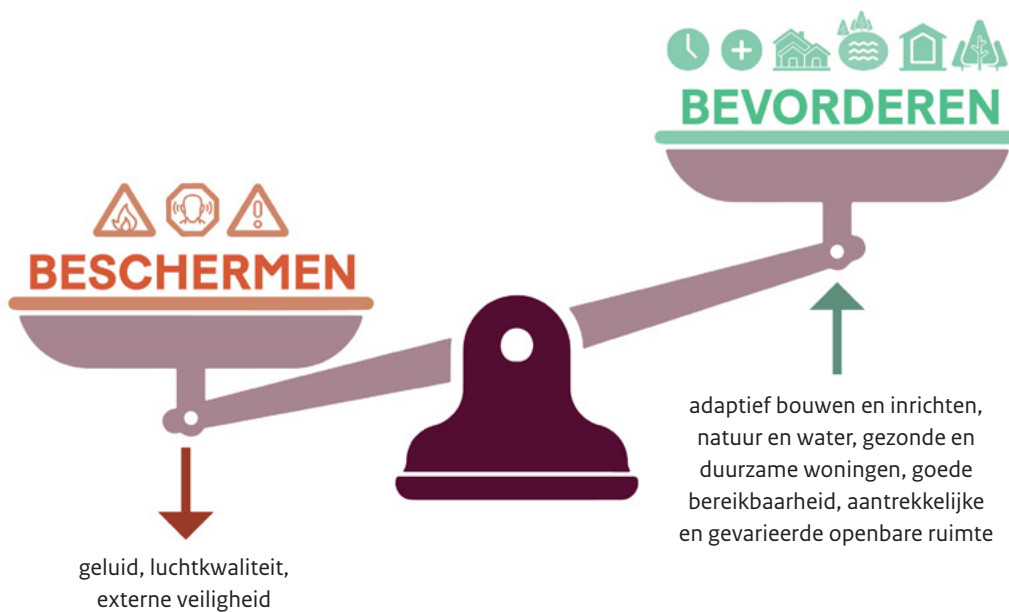
Vervolgafspraken: op weg naar de uitvoeringsagenda

- Doorzetten gezamenlijke ambtelijke voorbereiding besluiten
- Rijksbetrokkenheid bij provinciale uitwerking Westeinderscheg
- Gezamenlijk integratie NOVEX-gebieden in provinciale puzzel
- Uitwerking nieuwe geluidssystematiek met individuele bescherming en ruimte voor gebiedspecifieke hinderaanpak (frequentie, piekgeluid, rustmomenten ...)
- LIB wordt geactualiseerd

1 Gezonde leefomgeving

Werken langs twee assen: Beschermen - Bevorderen

We zetten in op individuele bescherming, samenhangende normen voor de Luchtvaart en de ruimtelijke ordening gericht op gezondheid, en een stapsgewijze verbetering van de leefomgevingskwaliteit door het verminderen van de emissies van geluid en stoffen.



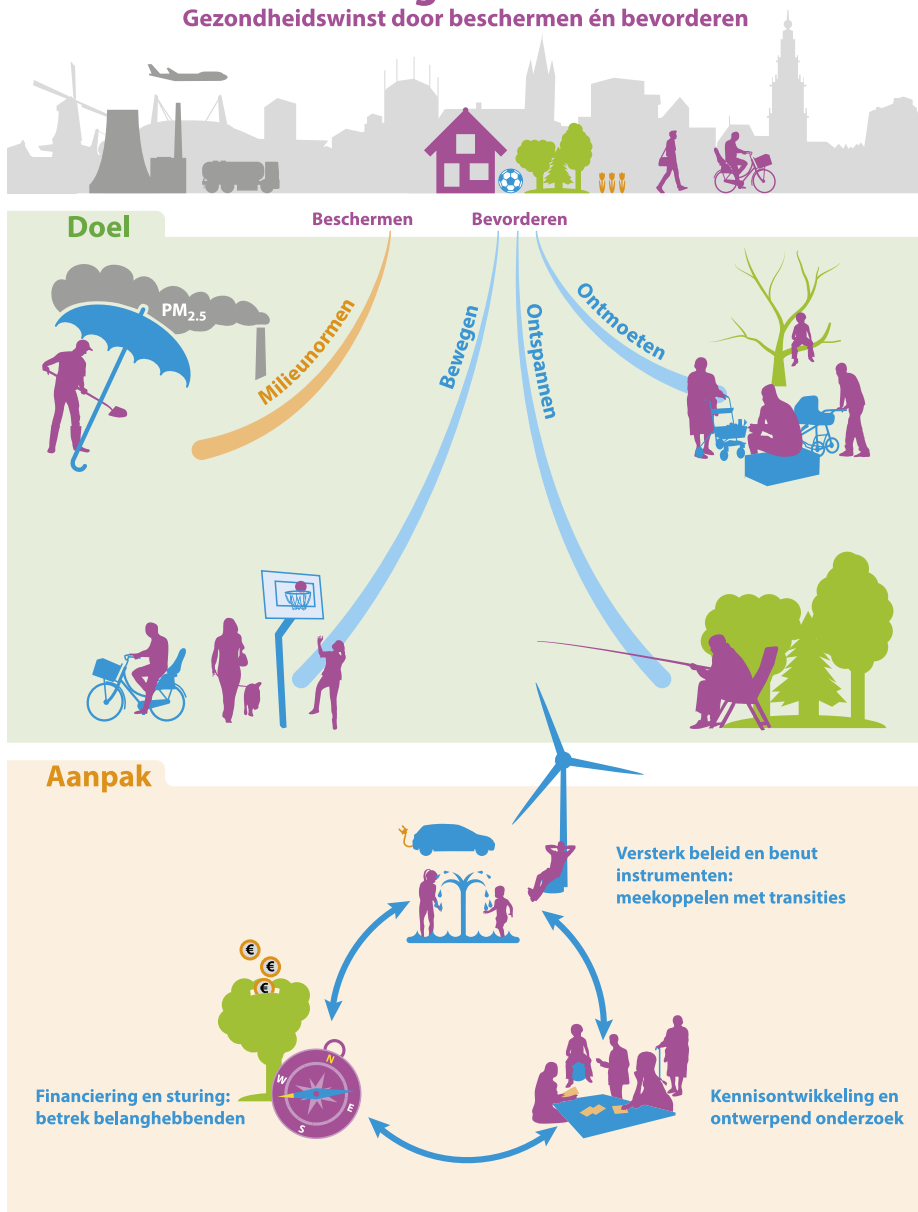
Beschermen – bevorderen

Naast gezondheidsbescherming (het beperken van gezondheidsschade voor mensen), ook verbreden naar gezondheidsbevordering (het creëren van een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en het maken van gezonde keuzes).

Een benaderingswijze die beter past bij nieuwe wetgeving als de Omgevingswet en beter aansluit bij de discussie waarin wordt gepleit om preventie in plaats van genezen een grotere rol te laten innemen bij het werken aan de gezondheid.^{1,2}

De stad als gezonde habitat

Gezondheidswinst door beschermen én bevorderen



¹ RLI, advies De stad als gezonde habitat, gezondheidswinst door omgevingsbeleid, 2018

² De stad als gezonde habitat | Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (rli.nl)

Een vergelijkbare houding zien we terug bij het definiëren van “leefomgevingskwaliteit”. Daar wordt ook zowel gepleit voor een omgeving die mensen beschermt tegen ongezonde invloeden als geluidbelasting, luchtverontreiniging en daarnaast inzet op kwalitatieve omgevingen waarin aandacht en ruimte is voor gezondheidsbevorderende elementen als natuur, water, speelplekken, langzaam verkeer etc.

De in de **NOVI** gehanteerde term leefomgevingskwaliteit omvat zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving:

“Onder **ruimtelijke kwaliteit** komen de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde samen.

Milieukwaliteit heeft betrekking op waarden die wij toekennen aan een gezonde en veilige woon-, werk- en leefomgeving. Het gaat dan om concrete onderwerpen als luchtkwaliteit, geluidhinder, stank, omgevingsveiligheid, bodem- en waterkwaliteit. Ook sociale samenhang en economische vitaliteit zijn onderdeel van een te realiseren goede leefomgevingskwaliteit.”

Werken langs twee assen: Bron - Ontvanger

Het beschermen van mensen doen we enerzijds door maatregelen te nemen bij de bron, de vervuiling of overlast van vliegtuigen zelf. Op sommige plekken simpelweg is het geluid niet verder terug te dringen en zijn daarbovenop maatregelen nodig bij de ontvanger. Daarbij kan gedacht worden aan geluidadaptief bouwen, het isoleren van bestaande woningen, maar ook natuur van een significante omvang kan impact hebben op de beleving van geluid.



1. Bron

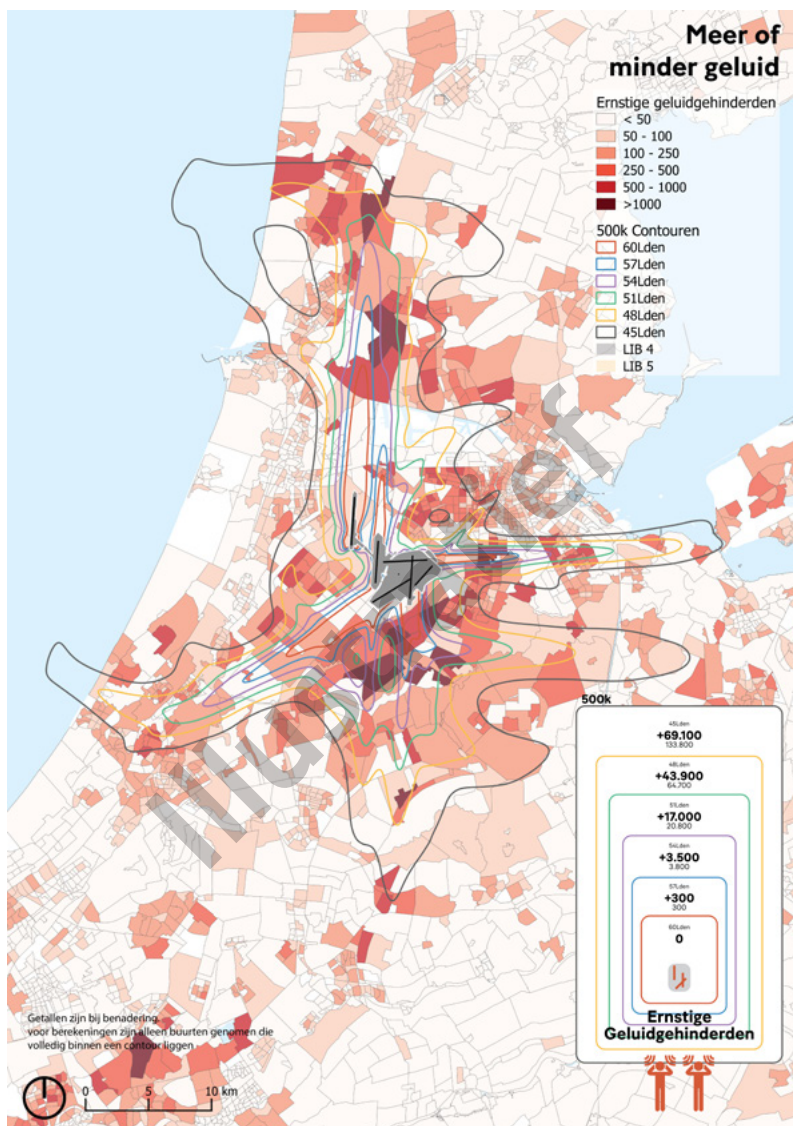
2. Intermediair

3. Ontvanger

Bron – ontvanger (geluidbelasting en geluidhinder)

Gezondheidsschade ontstaat zowel door geluidbelasting als geluidhinder. De Lden is de internationaal aanvaarde manier (modelberekening) om de gemiddelde geluidbelasting weer te geven. In de NOVEX Schipholregio is daarom de Lden benut voor diverse analyses. In aanvulling daarop is het nodig om te gaan werken met gebiedspecifieke situaties op basis van hinderbeleving. Er zijn twee grote ‘knoppen’ om aan te draaien als basis voor ruimtelijk beleid: aantal vluchten en Lden-waarden.

Op de kaart staat het aantal berekende ernstig geluidgehinderden, op basis van de geluidbelasting en het gemiddelde percentage van de bewoners die bij die geluidsbelasting ernstig gehinderd is. De kaart betreft een benadering is illustratief bedoeld. Dit levert een meer verstrooit beeld van hinder dan de kaart met alleen de geluidbelastingscontouren.³



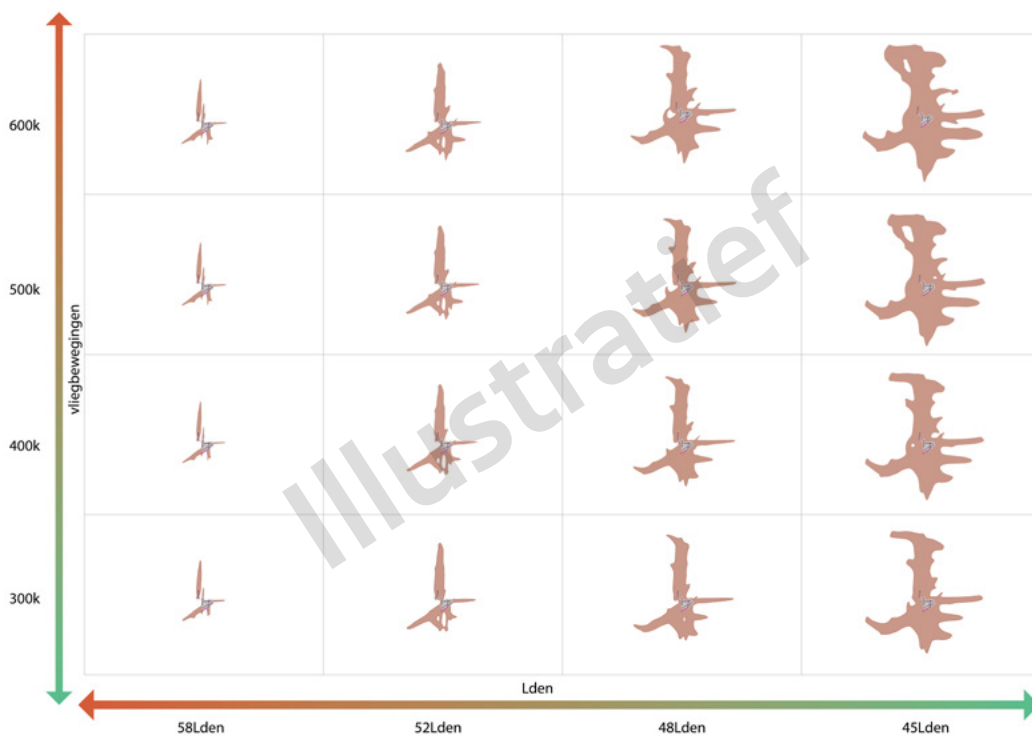
³ <https://bvm2.nl/vliegtuiggeluid-meten-rekenen-en-beleven/>

Rekenen:

- **Geluidbelasting contouren**
- Mensen binnen de contour
- Plancapaciteit (indicatief aantal woningen) binnen de contour

Met minder vliegtuigbewegingen wordt de geluidbelastingscontour bij een bepaalde waarde vanzelfsprekend kleiner.

Vanzelfsprekend is ook dat het gebied met een hogere geluidbelastingscontour kleiner is dan het gebied met een lagere geluidsbelasting.



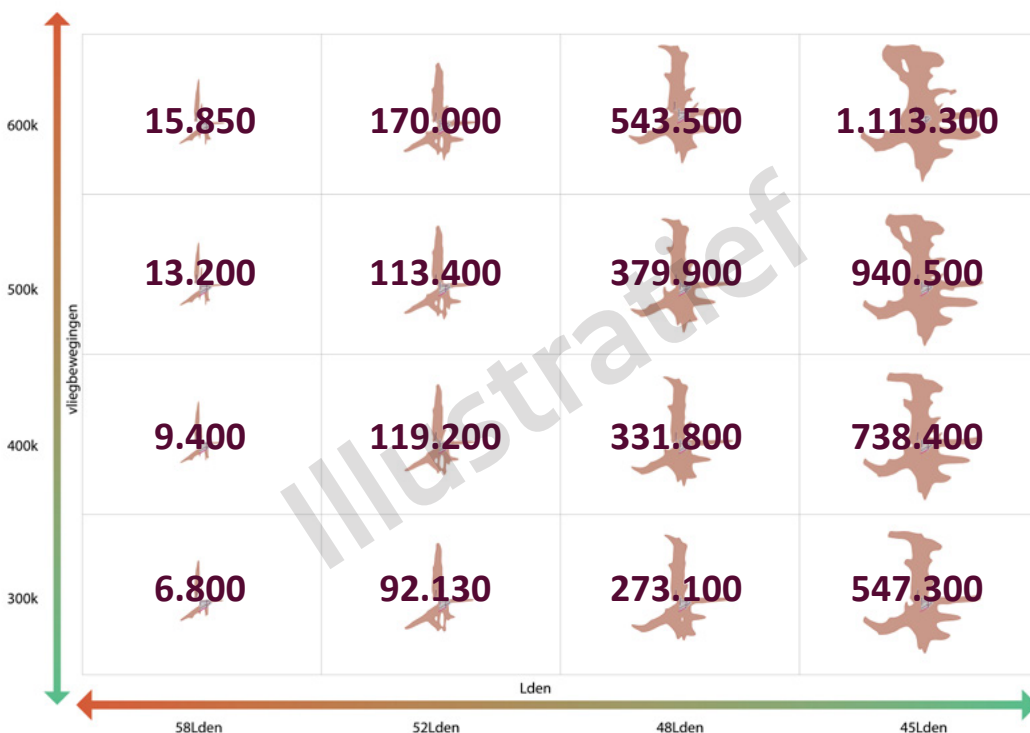
Rekenen:

- Geluidbelasting contouren
- **Mensen binnen de contour**
- Plan capaciteit (indicatief aantal woningen) binnen de contour

Het aantal mensen dat binnen een bepaalde geluidbelastingscontour woont neemt vanzelfsprekend toe als een lagere geluidswaarde en dus een groter gebied, wordt gekozen. Bovendien geldt: hoe verder van de luchthaven, hoe minder geluidsbelasting, hoe minder bouwbeperkingen.

Binnen de 58Lden geluidbelastingscontour wordt al decennialang een succesvol restrictief woningbouwbeleid gevoerd. Daardoor is het aantal mensen dat binnen deze contour woont succesvol beperkt.

Het ruime gebied binnen de 45Lden (= advieswaarde WHO) omvat veel (dicht) verstedelijkt gebied, waaronder delen van Amsterdam. De bewonersaantallen hierbinnen liggen daarom hoog.



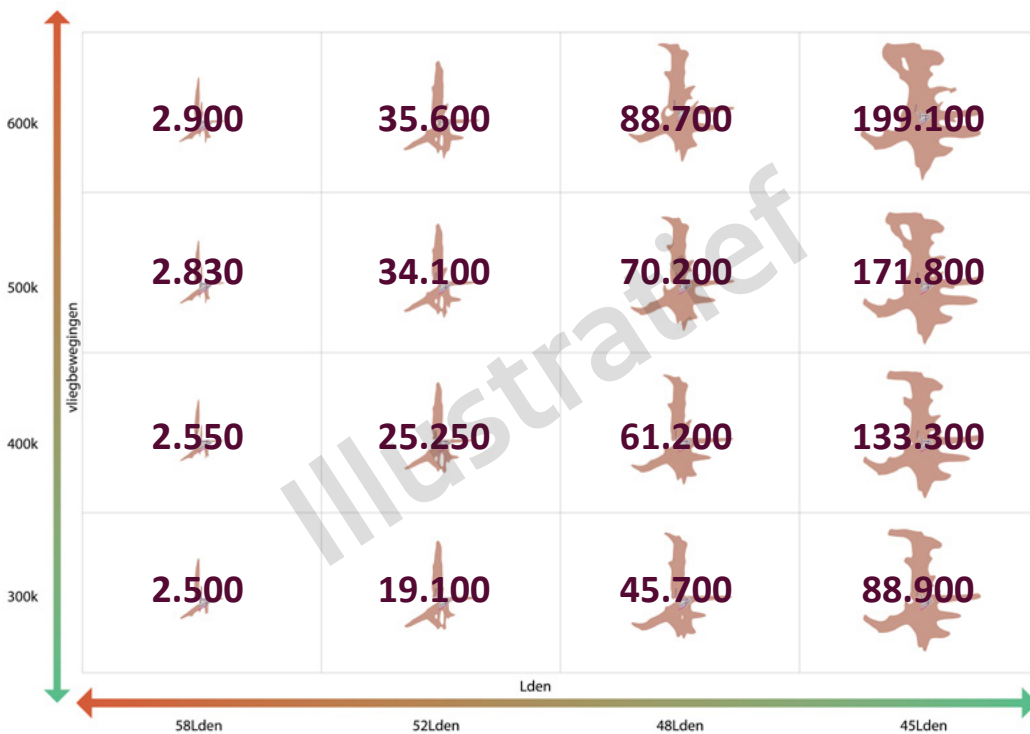
Rekenen:

Geluidbelasting contouren

- Mensen binnen de contour
- **Plancapaciteit (indicatief aantal woningen) binnen de contour**

In deze figuur valt indicatief te lezen wat de effecten zijn op de plancapaciteit als we met beleid een ruimere contour zouden willen kiezen voor het beperkingenbeleid.

De plancapaciteit is alleen indicatief te bepalen, omdat we alleen zicht hebben op een totaal plangebied en niet op de invulling van het plangebied. In de uitwerking van het plan wordt rekening gehouden met de bestaande beperkingen die gelden. Als de geluidscontour een plangebied doorsnijdt is in de berekening de plancapaciteit in aantal woningen evenredig met de oppervlakte van het gebied berekend. Daarom zal in dit overzicht binnen de 52 Lden (ongeveer vergelijkbaar met de basis voor LIB 5) en 58 Lden (basis voor LIB 4) sprake zijn van een (forse) overschatting.

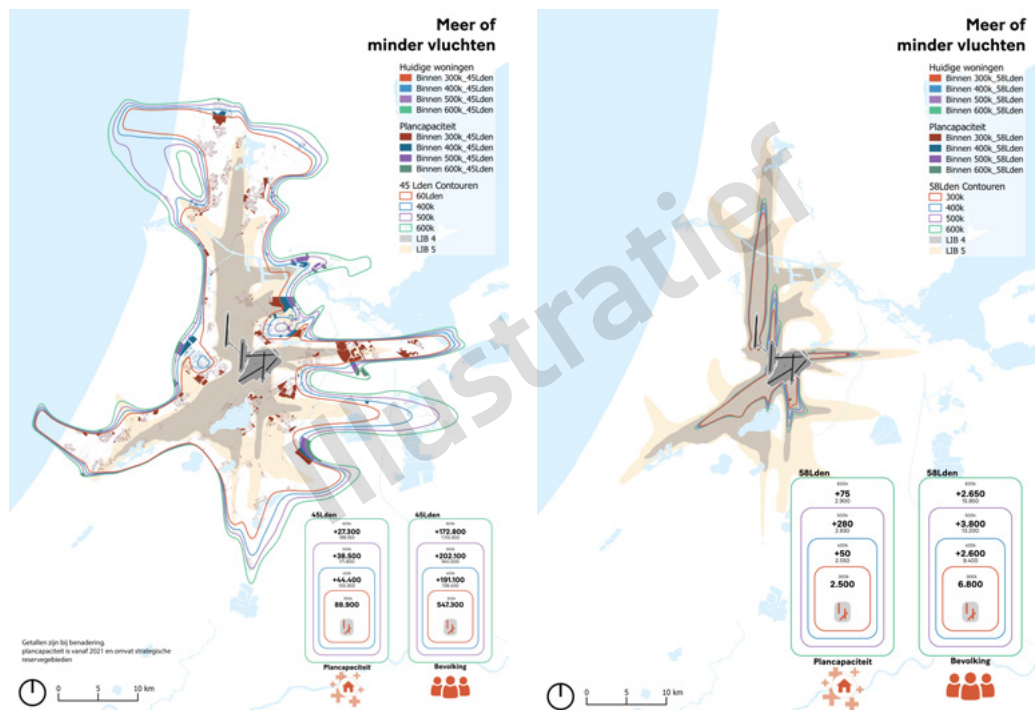


Sturen met:

- Meer of minder vluchten
- Meer of minder Geluid

Op de linker kaart is inzichtelijk gemaakt wat het effect is van het aantal vluchten op de 45 Lden-contour en op welke manier de huidige woningen en de plancapaciteit (indicatief) dan binnen of buiten de contouren valt.

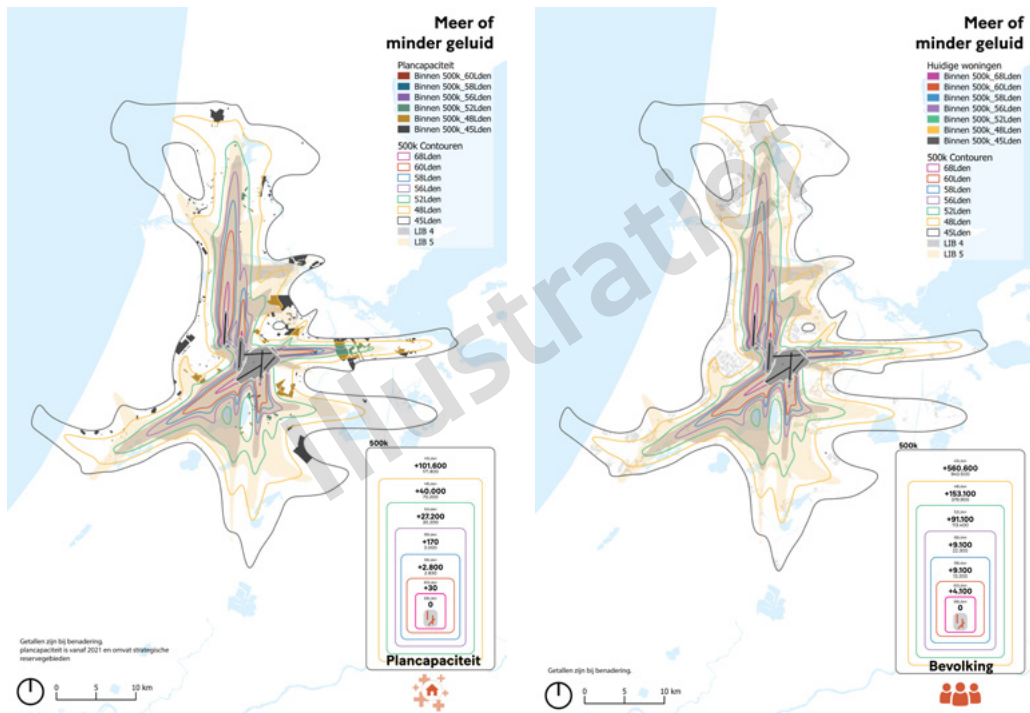
Op de rechter kaart is inzichtelijk gemaakt wat het effect is van het aantal vluchten op de 58 Lden contour en het aantal geplande woningen daarbinnen en het aantal mensen daarbinnen. 45 Lden is de WHO-advieswaarde, 58 Lden is (bij benadering) de basis voor LIB4.



Sturen met:

- Meer of minder vluchten
- **Meer of minder Geluid**

Op deze kaarten is inzichtelijk gemaakt wat de invloed is van het werken met verschillende Lden-waarden op de omvang van geluidbelaste gebieden bij een gelijkblijvend aantal vluchten en op welke manier de huidige woningen en de plancapaciteit (indicatief) dan binnen of buiten de contouren valt. 500.000 vluchten is het maximaal aantal vergunde vluchten in 2019.



2 Waar wordt al aan gewerkt?

Duurzame luchthaven

Royal Schiphol Group wil een van de meest duurzame luchthavens ter wereld exploiteren en heeft o.a. onlangs een “achtpuntenplan” gelanceerd waarin veel aandacht is voor maatregelen die impact hebben op de geluidbelasting. Op deze pagina staat weergegeven wat Royal Schiphol Group zelf als eigen ambitie heeft gesteld.

Wat we doen voor duurzaamheid



Van en naar de luchthaven

Elektrische voertuigen en alternatieven voor de auto →



Op de luchthaven

Alles hergebruiken en energie van wind, zon en bodem →



In de lucht

Duurzame brandstoffen en reizen met de trein stimuleren →



Wat kan jij doen voor het milieu?

10 tips om je vliegreis duurzamer te maken →



Duurzame leefomgeving

Prettig wonen en werken op en rond de luchthaven →



Actueel

Onze meest recente acties →

⁴ Schiphol | *Op weg naar duurzame luchtvaart*

⁵ Schiphol | *Meer in balans met de leefomgeving*

Geluidbelasting

Geluidbelasting zal integraal en stapsgewijs verminderd te worden. Daarvoor zijn er door de rijksoverheid en de regio enkele programma's opgezet die werken aan het rekenen aan of beperken van de geluidbelasting.

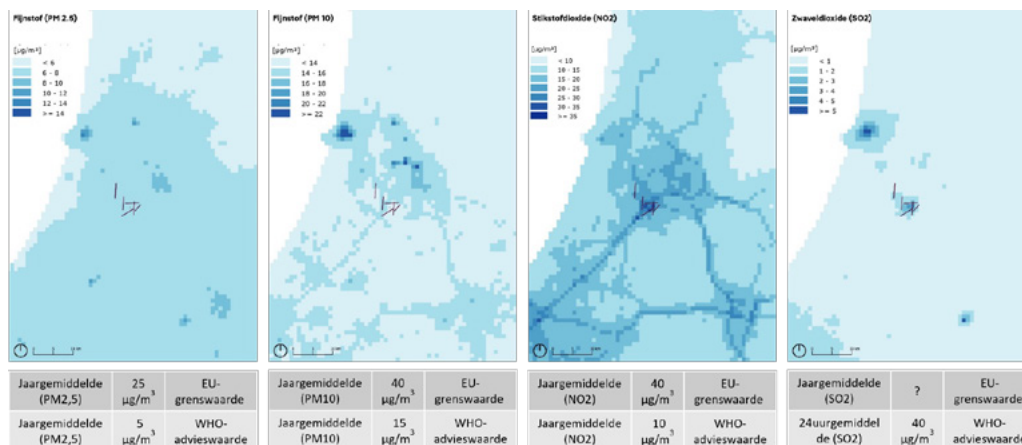
- Grondgeluid/laag frequent geluid is een moeilijk/niet modelmatig te verwerken lokale bron van hinder. Lokaal zijn er specifieke maatregelen mogelijk om het grondgeluid en de hinder te verminderen.
- Citizen science benutten als monitoring instrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen.
- Het field lab geluidadaptief wordt voortgezet en krijgt een vervolg in een living lab. Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerp en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid en stoffen gemitigeerd worden
- Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV). Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving.

Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit zal integraal en stapsgewijs verbeterd worden richting eindambitie (verwaarloosbaar gezondheidseffect). Uitgangspunt is dat emissiereductie van alle bronnen daaraan bijdragen. Dit doen we middels:

- Programma Verduurzaming industrie
- Schone Lucht Akkoord (SLA)
- Reductie luchtvaartemissies

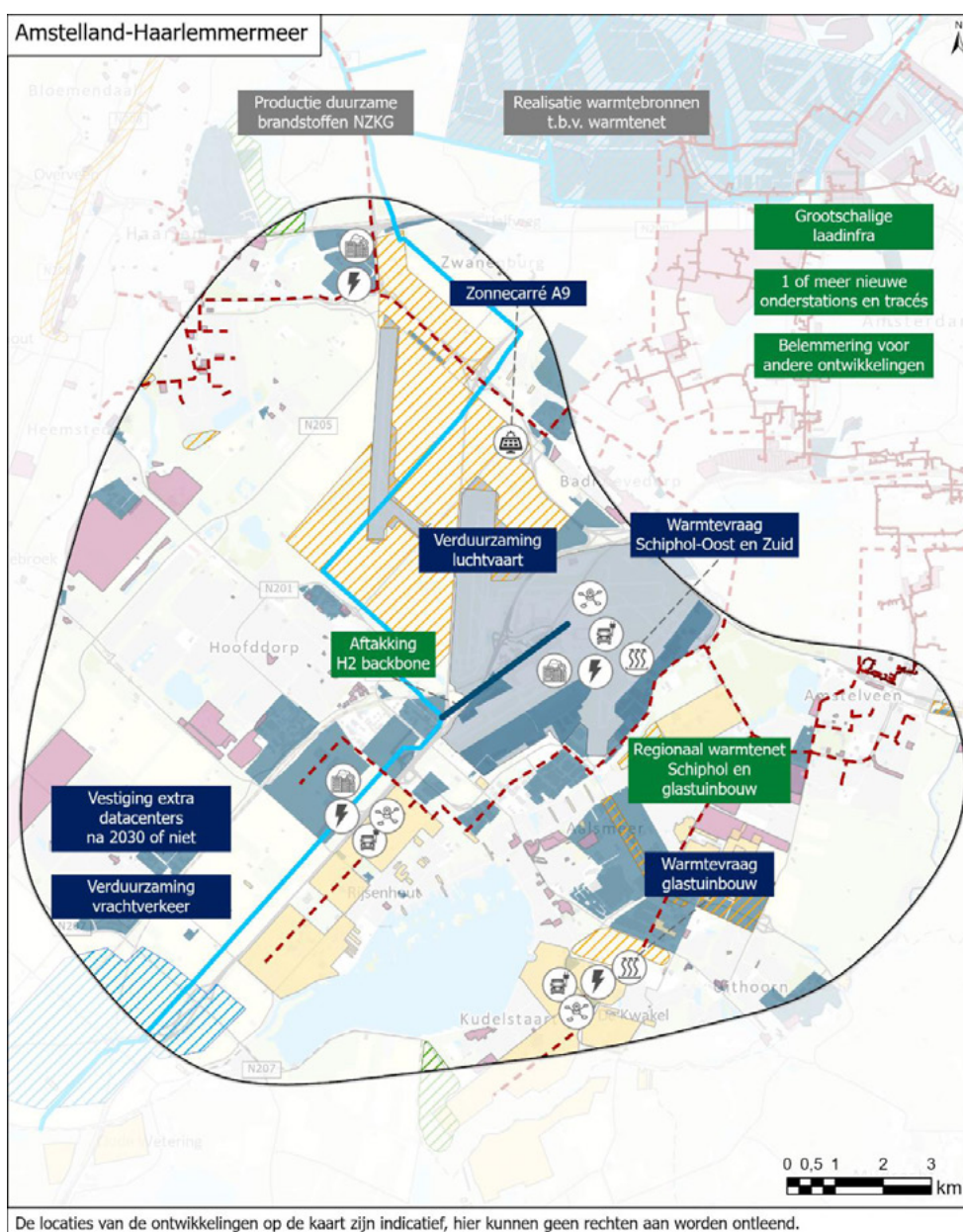
De normen voor luchtkwaliteit zijn overkoepelend, de aangescherpte concept-normen voor 2030 worden zonder veel problemen gehaald. In het kader van het Schone Lucht Akkoord wordt gekeken naar aanvullende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.



Elektriciteitsnet

In het MIEK en het provinciale MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat) zijn reeds stappen gezet om de koppeling van het eigen elektriciteitsnetwerk van Schiphol op het regionale elektriciteitsnetwerk op orde te brengen. Hiermee is de elektrificatie van de grondoperatie en gebouwen gedekt tot 2060.

Daarnaast heeft Schiphol het plan om de komende jaren 300ha aan duurzame opwek (zonnevelden) op eigen terrein te realiseren ten behoeve van de elektrificatie van de grondoperaties.

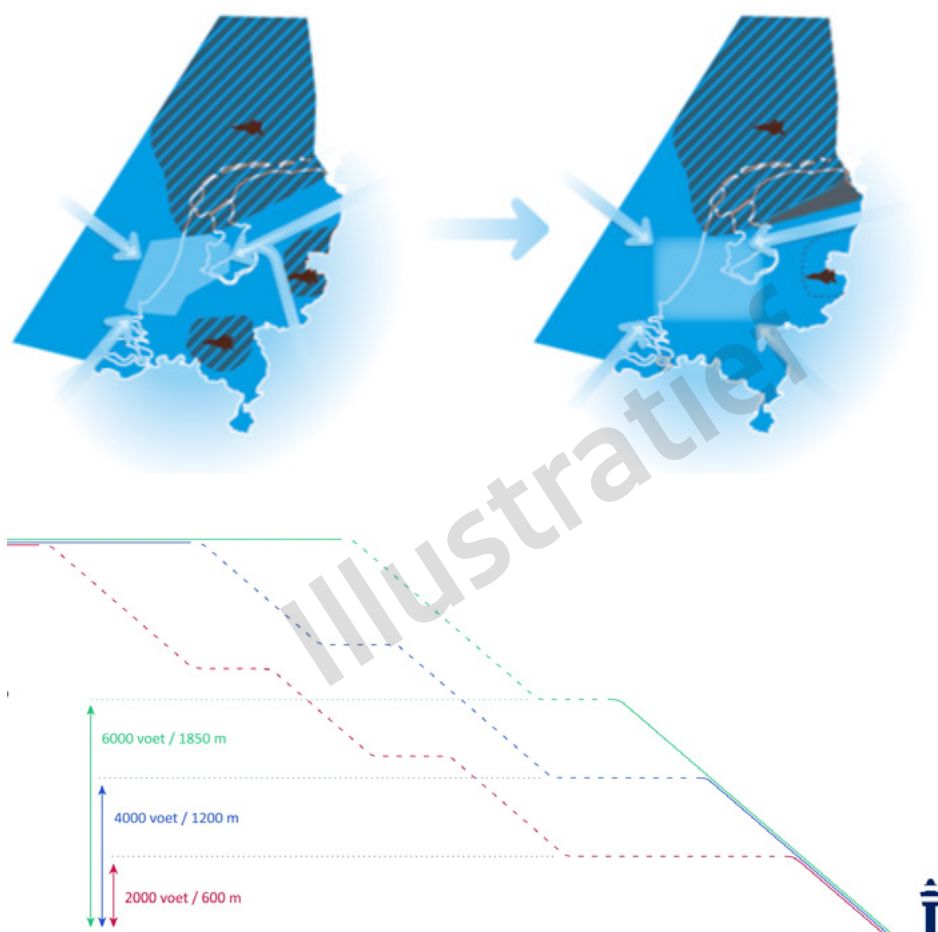


Luchtruimherziening

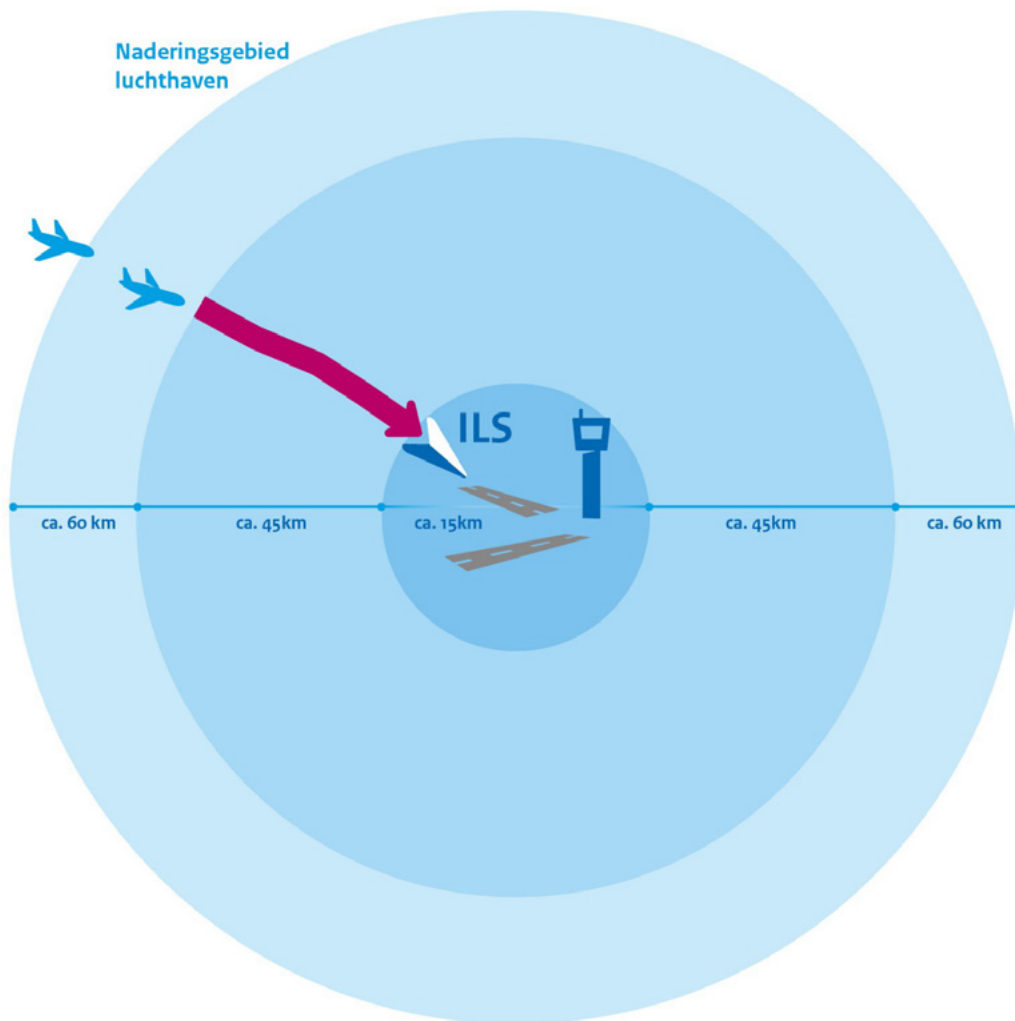
Onderdeel van de luchtruimherziening is het plan om vliegtuigen van en naar Schiphol geleidelijker te laten dalen en sneller naar hoogte te laten gaan. Middels vaste (hogere) naderingsroutes met als gevolg zo min mogelijk geluidsimpact op de grond zal dit leiden tot een kleiner geluidbelast gebied en geeft het de mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (omgevingsplan) af te stemmen op het luchtzijdige gebruik. Met name bij dalend verkeer, aan de randen van de Schipholregio zal dit de meeste impact hebben. Dit heeft met name een positief effect op het gebied tussen ca. 15 en 45 km van de baan.

Daarnaast richt de luchtruimherziening zich op kortere vliegafstanden waardoor minder uitstoot plaatsvindt. Met name het opheffen van het militaire oefengebied in het zuiden (TRA12) draagt hieraan bij.

Er komt een vierde naderingspunt bij waar vandaan de Luchtverkeersleiding de toestellen naar de banen geleid. Bij de Luchtruimherziening is het streven deze punten (veel) hoger boven de grond te positioneren. Streven is ook om de toestellen vanaf grotere afstand en vanaf grotere hoogte in glijvlucht te laten landen, waarvoor minder motorvermogen, dus minder herrie, nodig is. Deze verbeteringen zullen in stappen geïmplementeerd gaan worden. Bij het uitwerken van de nieuwe vliegpaden wordt een uitgebreid participatietraject doorlopen.



Meeste geluidswinst zit in de zone tussen de 45 en 15km vanaf de landingsbaan. Dit is gebied waar toestellen vanaf ca 45 km naar de baan worden geleid, tot het punt waar ze in een rechte vaste lijn voor de baan komen voor de landing.

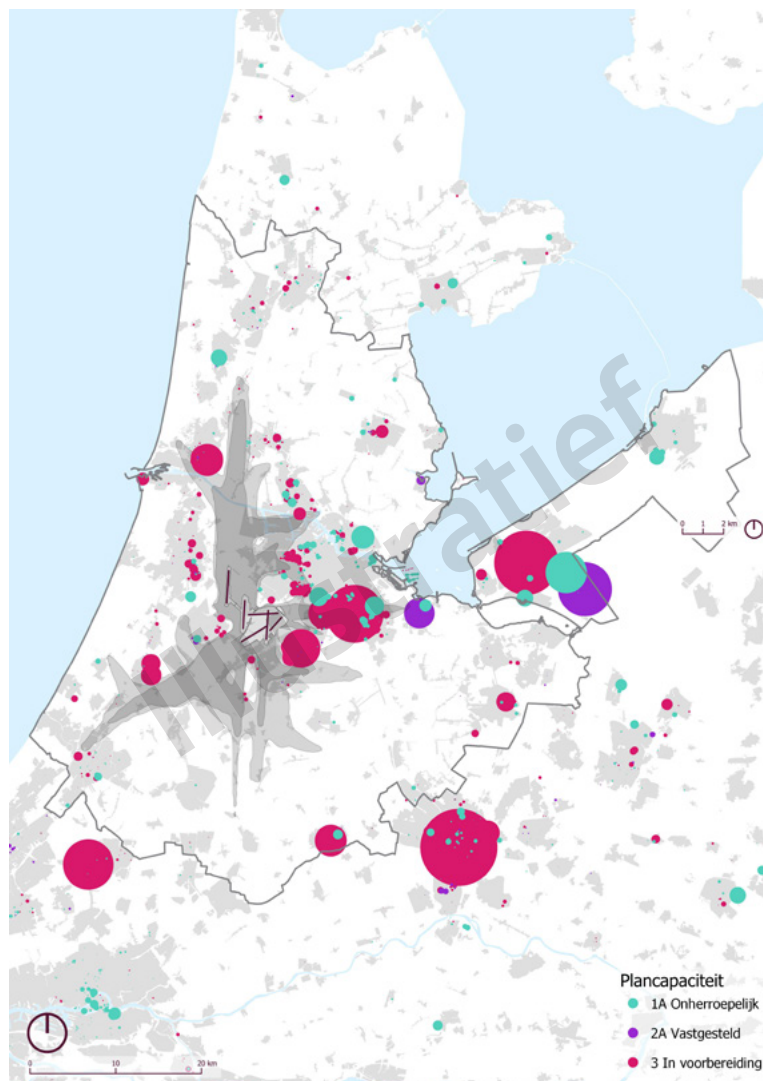


3 Woningbehoefte en de leefomgeving

Genoeg planvoorraad (tot circa 2030)

Er zijn in de regio, rondom de huidige beperkingen voor luchtvaart voldoende locaties om in de woningbehoefte voor de korte termijn te voorzien. Vanuit de Wet luchtvaart is er op dit moment dus geen obstakel voor voldoende woningbouw in de regio. Vanuit de Omgevingswet hebben de aangescherpte cumulatierregels mogelijk wel een complicerende effect op ruimtelijke ontwikkelingen.

De huidige planvoorraad is binnen de bestaande regelgeving tot stand gekomen, dus rekening houdend met de geldende beperkingen.



Niet kwantitatief, maar kwalitatief in beperkingengebieden

Het vraagstuk in de woningbouw gaat daarbij binnen de LIB-beperkingengebieden niet om woningbouwproductie, maar om leefomgevingskwaliteit. Daarin zien we een tweetal smaken:

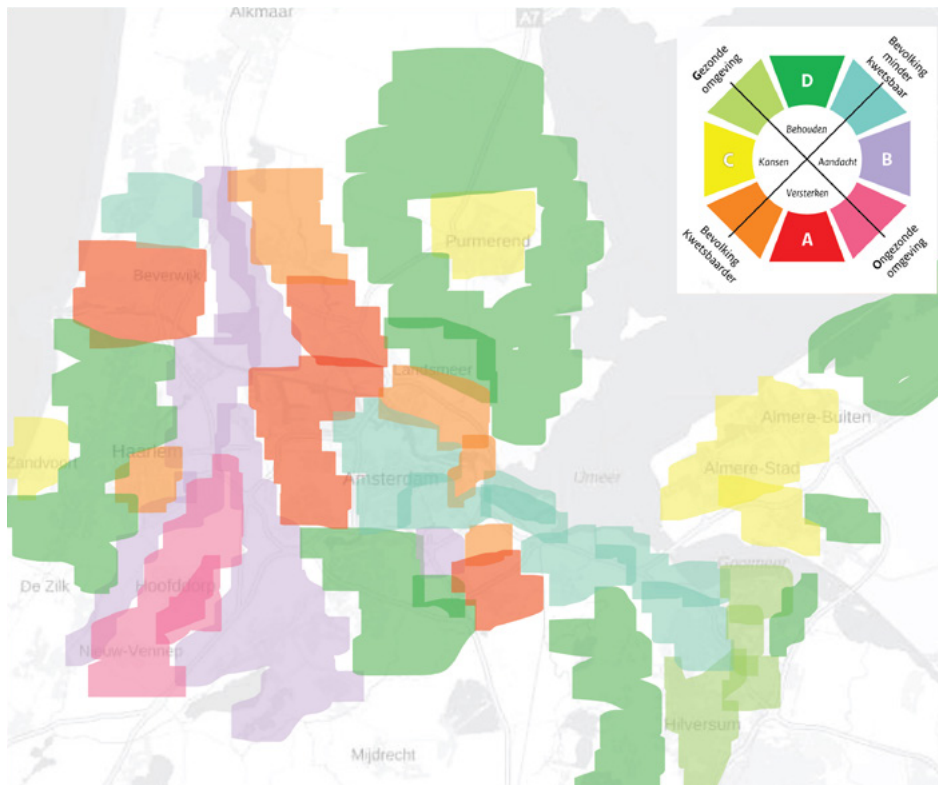
Binnen het beperkingengebied bemoeilijken of blokkeren de luchtvaartbeperkingen de noodzakelijke gebiedstransformaties om de lokale leefbaarheid te waarborgen (Rijsenhout, Kronenburg en Stommeer). Deze gebieden worden geluidbelast, het landschap is versnipperd en de mogelijkheden om te recreëren zijn beperkt. Grootschalige woningbouw als kostendrager is in deze gebieden niet mogelijk. PM Traject Hans vd Vlist



Niet kwantitatief, maar kwalitatief binnen de beperkingengebieden

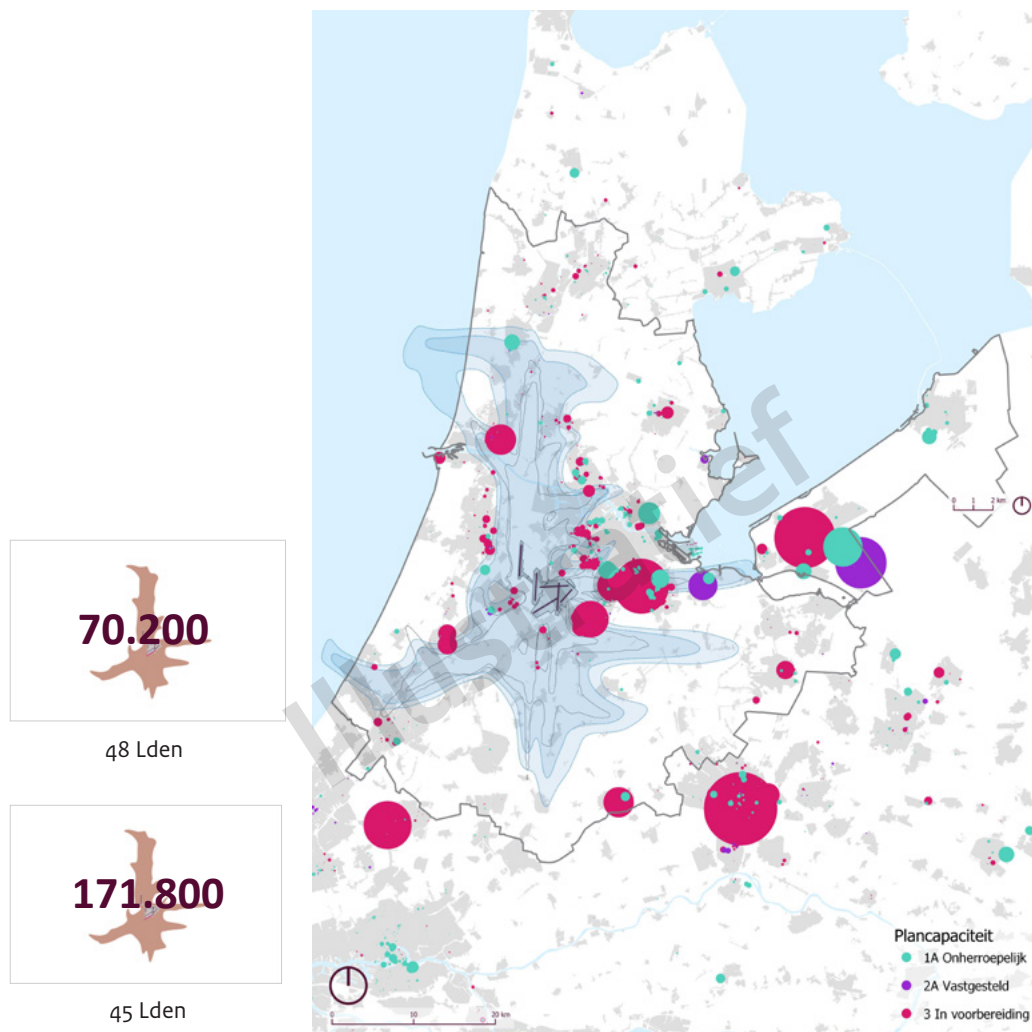
Binnen de LIB-beperkingengebieden betreft de opgave de lokale leefomgevingskwaliteit, en niet de kwantitatieve regionale woningbouwopgave.

We zien ook buiten de huidige LIB-beperkingengebieden plekken waar kwetsbare mensen wonen met een stapeling van problematiek, waaronder de geluidbelasting van de luchtvaart.



Genoeg planvoorraad?

Vanuit de Omgevingswet hebben de aangescherpte cumulatierregels die gaan gelden binnen de 48 Lden mogelijk wel effect op de (on)mogelijkheid van woningbouw binnen de verstedelijkingsstrategie, om nabij bestaande infrastructuur.



Partijen moeten verantwoordelijkheid nemen op zaken waar ze op kunnen sturen:

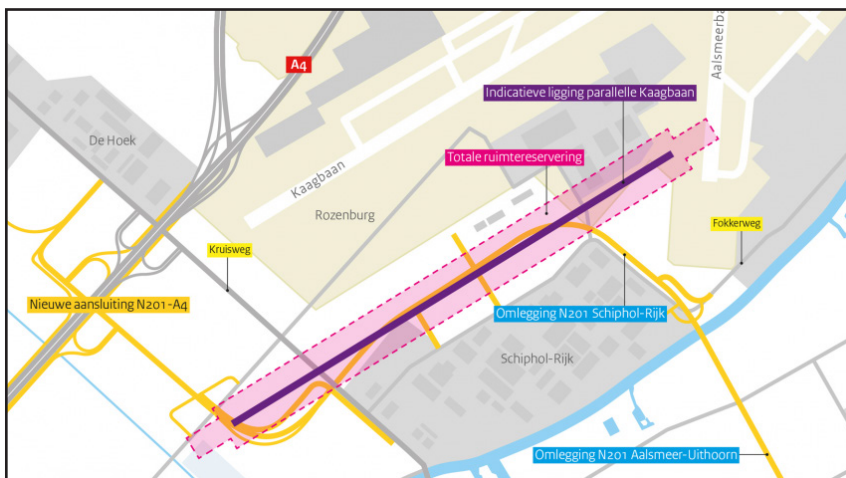
Partijen dragen een gedeelde en op basis van het “vervuiler-betaalt-principe” verdeelde verantwoordelijkheid om negatieve effecten te mitigeren en benadeelden te compenseren.

- De luchtvaartsector richt zich op het stapsgewijs verminderen van de belasting van de omgeving met geluid en stoffenemissies (ipv minder gehinderden).
- Provincies en gemeenten dragen zorg voor een verantwoorde, gezonde (woningbouw) ontwikkeling.
- Het Rijk zorgt voor normering gericht op bron en ontvanger (met individuele bescherming) van gezondheid ten aanzien van geluid en stoffen door luchtvaart. Een nieuw stelsel daarvoor wordt nu vormgegeven.

Actualisatie

Op de korte termijn wordt het LIB geactualiseerd (o.a. externe veiligheid, vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken) en in lijn gebracht met het nieuwe Luchthavenbesluit (LVB).

Daarnaast is geconstateerd dat de reservering voor de parallelle Kaagbaan kan worden geschrapt. Dit besluit is genomen op basis van een integrale afweging tussen leefbaarheid en onzekerheid ('schaduwwerking') voor de leefomgeving enerzijds en de zeer beperkte bijdrage aan bereikbaarheid en vliegveiligheid van deze baan anderzijds.

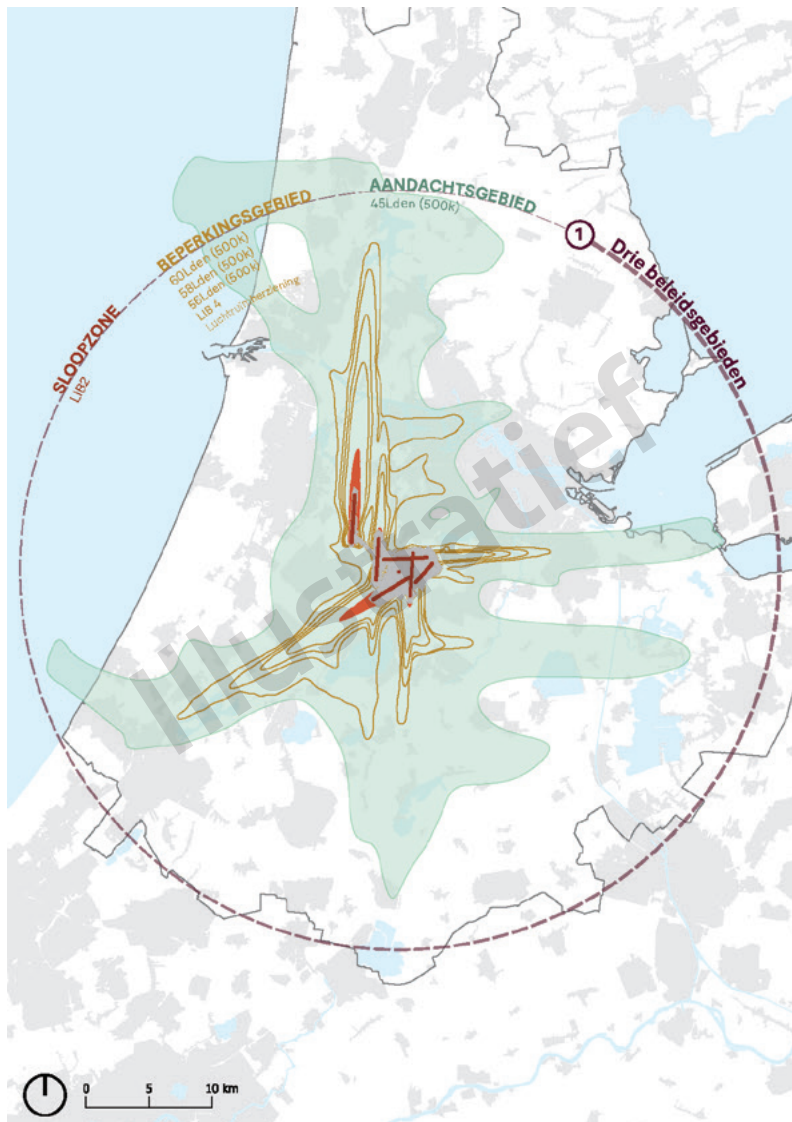


Bron: BARRO

3 beleidsgebieden

Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudigere structuur met drie beleidsgebieden die gestandaardiseerd worden voor alle nationale luchthavens die gebaseerd is op gezondheidsnormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.

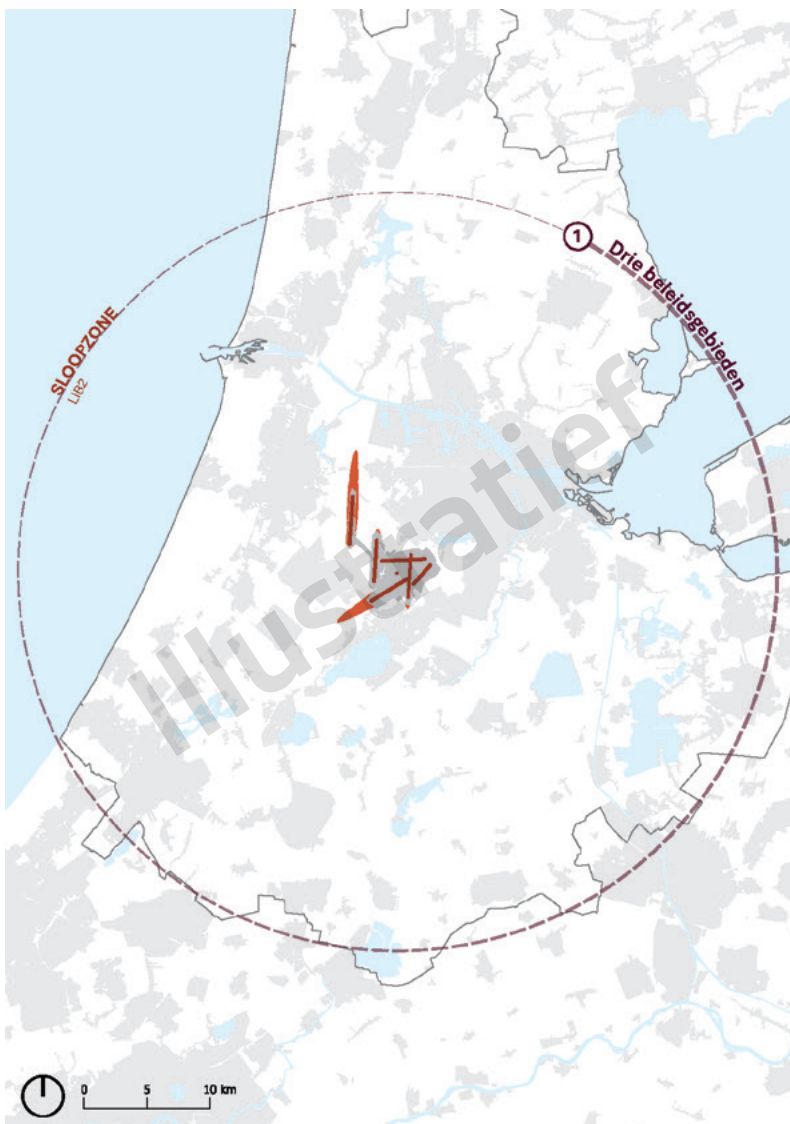
Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudigere structuur met drie beleidsgebieden die gestandaardiseerd worden voor alle nationale luchthavens die gebaseerd is op gezondheidsnormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.

1. een uitsluitingsgebied ('sloopzone'): waarbinnen de gezondheidsbelasting dermate groot is dat het onverantwoord wonen is, ook na mitigerende maatregelen. De begrenzing hiervan wordt beargumenteerd vanuit de in de Omgevingswet (maximaal genormeerde binnenwaarde voor bestaande bouw geluid + maximaal realistisch haalbare geluidsisolatie).

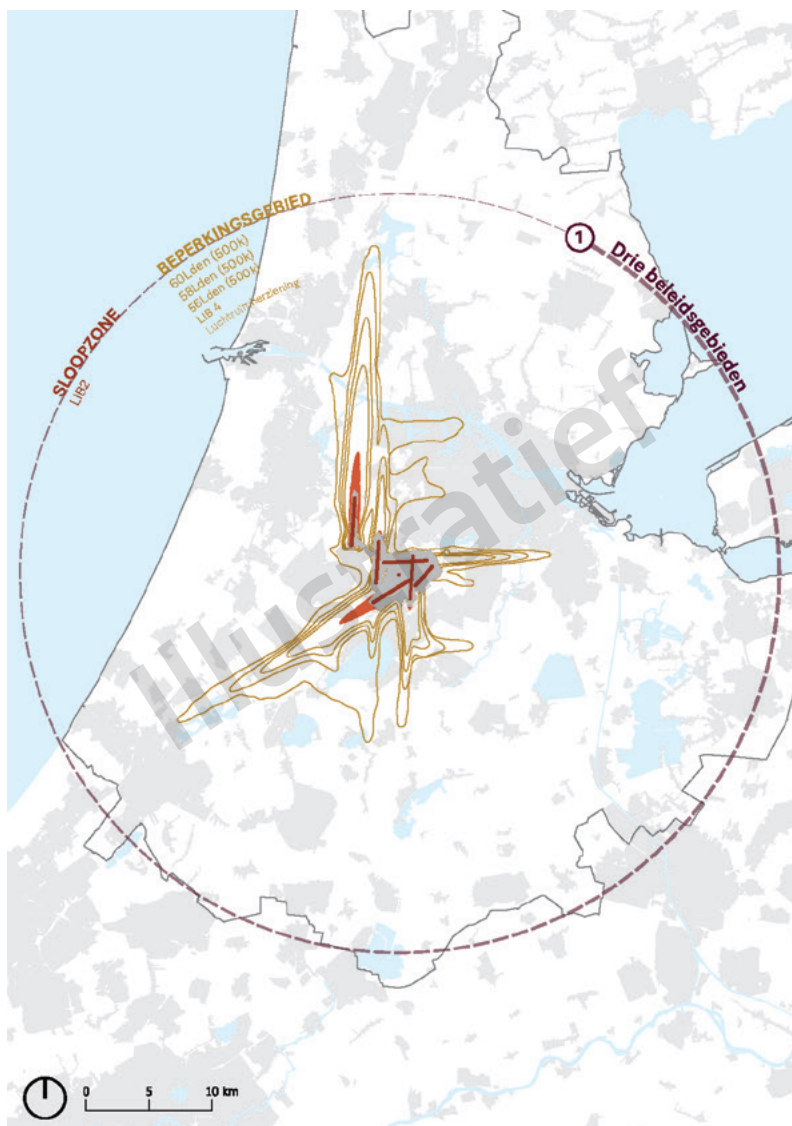
Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudigere structuur met drie beleidsgebieden die gestandaardiseerd worden voor alle nationale luchthavens die gebaseerd is op gezondheidsnormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.

2. een beperkingengebied: waarbinnen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen beperkt mogelijk zijn. Binnen dit gebied werken we aan het overeind houden van de vitaliteit met generieke mitigerende en compenserende maatregelen. De uiteindelijke begrenzing voor dit gebied moet nog bepaald worden. Er zijn nu diverse gedachtes hierover (isolatiezone, L1B4, 58 of 57 Lden, etc.)

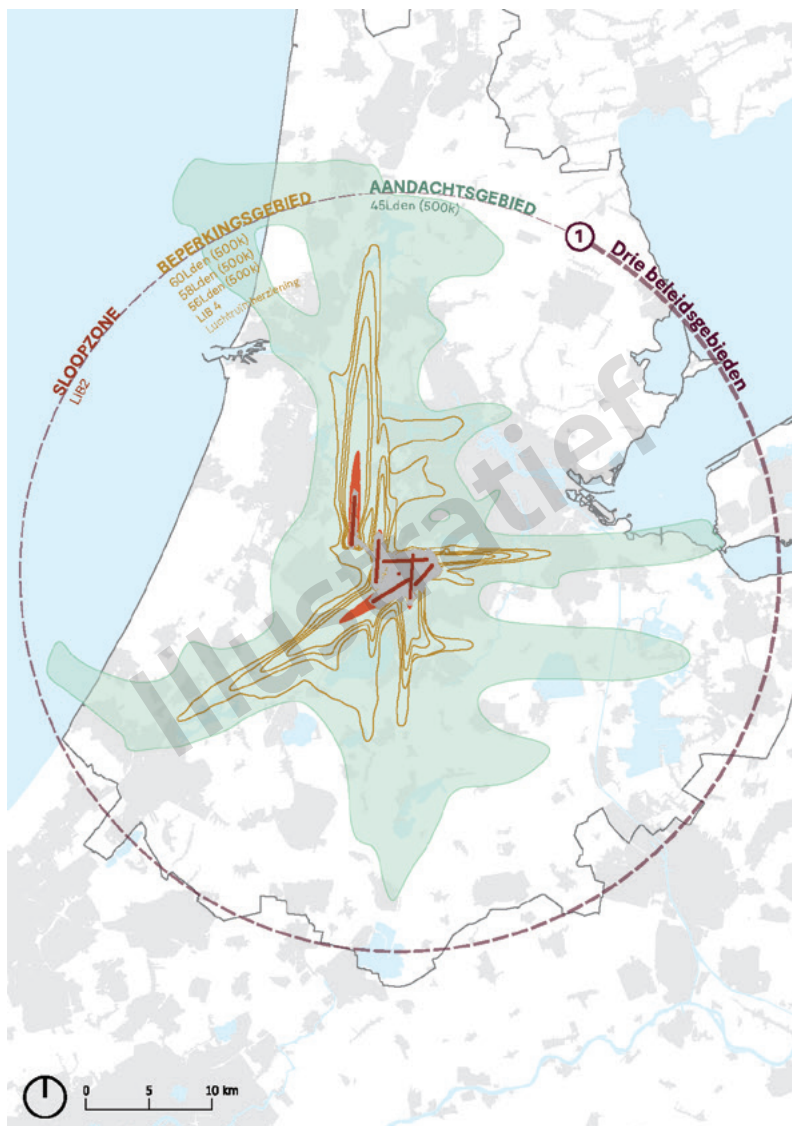
Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudigere structuur met drie beleidsgebieden als voor alle nationale luchthavens. Gebieden gebaseerd op gezondheidsnormen in plaats van op aantallen vliegtuigbewegingen.

3. een aandachtsgebied: dat begrensd wordt door de WHO advieswaarde (45 Lden). Een relevant gebied voor luchtvaarthinder. Doel is binnen dit gebied de hinder te verminderen en het stapsgewijs te verkleinen door o.a. aanpassingen aan de bron.

Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Een stap maken met leefomgevingskwaliteit

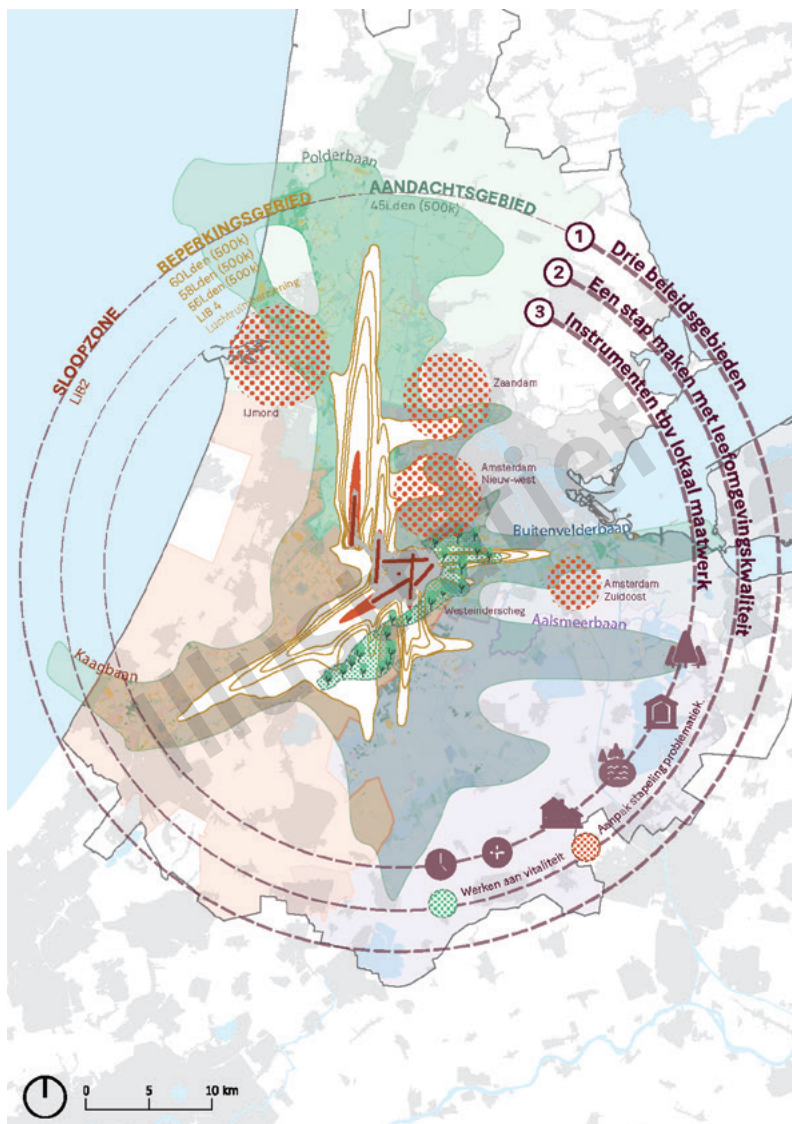
Werken aan leefbaarheid is in feite werken aan structuurversterking. Een grootschaligere integrale gebiedsaanpak waarbij lokale problemen en wensen worden bekeken vanuit het regionale belang. Daarbij kunnen kosten gedeeld worden en kan gezocht worden naar andere functies of voorzieningen (kostendragers) die makkelijker in geluidbelast gebied een plek kunnen vinden.

Lokaal maatwerk past binnen het aandachtsgebied. In een cluster per landingsbaan kan meer specifiek worden gekeken naar de werkelijke belasting en ervaren hinder, zonder dat daarbij sprake is van verplaatsing van hinder naar andere gebieden.

We onderscheiden daarin twee smaken:

1. Werken aan vitaliteit (leefbaarheidsissues binnen het beperkingengebied), dat wordt opgepakt in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma rondom de Westeindesweg.
2. Aandacht vragen voor de aanpak stapeling problematiek.

Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

Juli 2023