



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/316143

Bijlage(n)
2

Datum 2 december 2024
Betreft Voorhang ontwerpbesluit wijziging
Luchthavenindelingbesluit Schiphol en Besluit kwaliteit
leefomgeving

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u aan het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en van Besluit kwaliteit leefomgeving (technische wijzigingen in verband met onder meer verplaatsing van een radar en vervallen van navigatiebakens). Voor de inhoud van het ontwerpbesluit wordt u verwezen naar de ontwerp-nota van toelichting.

De voorlegging geschiedt in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure op grond van artikel 8.13 juncto artikel 8.14 van de Wet luchtvaart en biedt uw Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerpbesluit voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State zal worden voorgelegd en vervolgens zal worden vastgesteld.

Bij afzonderlijk besluit is bepaald dat op de voorbereiding van dit besluit de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is om een ieder de gelegenheid te geven om binnen zes weken wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Op grond van de aangehaalde bepalingen geschiedt de voordracht aan de Koning ter verkrijging van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het ontwerpbesluit niet eerder dan zes weken nadat het ontwerpbesluit aan beide Kamers der Staten-Generaal is overgelegd.

Op grond van artikel 2.38 van de Aanwijzingen voor de regelgeving wordt deze termijn in verband met het kerstreces van de Kamer verlengd tot 31 januari 2025.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Een gelijklopende brief is gezonden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/316143

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van [...], houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en van Besluit kwaliteit leefomgeving (technische wijzigingen in verband met onder meer verplaatsing van een radar en vervallen van navigatiebakens)

(KetenID WGK025394)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van [...], nr. IenW/BSK- [...], Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart en artikel 2.24, eerste lid, van de Omgevingswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van [...], nr. [...]);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK- [...], Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2.2.1e, vijfde lid, en artikel 3.1, tweede lid, vervalt `, derde lid,`.

B

Bijlage 1 bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt vervangen door bijlage 1 bij dit besluit.

C

Bijlage 2 bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt vervangen door bijlage 2 bij dit besluit.

D

Bijlage 4 bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt vervangen door bijlage 3 bij dit besluit.

E

Bijlage 4a bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt vervangen door bijlage 4 bij dit besluit.

F

Bijlage 5 bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt vervangen door bijlage 5 bij dit besluit.

G

Bijlage 6 bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol wordt vervangen door bijlage 6 bij dit besluit.

Artikel II

Het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt als volgt gewijzigd:

A

In de opsomming van bijlage XVa komen de rijen met locaties 'HDR (VOR DME Den Helder)', 'PAM (VOR DME Pampus)' en 'SPY (VOR DME Spijkerboor)' als volgt te luiden:

HDR (DME Den Helder)	Den Helder	300	0,1	3.000	10,57	De maximaal toelaatbare hoogte is de beginhoogte, vermeerderd met 0,01746 keer de afstand van straal r tot de locatie waar het bouwwerk wordt toegelaten	n.v.t	n.v.t
PAM (DME Pampus)	Gooise Meren	300	-0,8	3.000	9,67		n.v.t	n.v.t
SPY (DME Spijkerboor)	Wormerland	300	-3,4	3.000	7,07		n.v.t	n.v.t

B

In de opsomming van bijlage XVa vervallen de volgende rijen:

HSD (VOR Haamstede)	Schouwen-Duiveland	60 0	- 1,1	3.00 0	9,37	De maximaal	15	51,2 6
---------------------	--------------------	---------	----------	-----------	------	-------------	----	-----------

CH (Locator 06 Haarlemmermeer)	Haarlemmermeer	20 0	– 3,8	1.00 0	13,7 0	toelaatbare hoogte is de beginhoogte, vermeerderd met 0,08749 keer de afstand van straal r tot de locatie waar het bouwwerk wordt toegelaten.	n.v.t. .	n.v.t.
EHN (NDB Eindhoven)	Eindhoven	20 0	19, 0	1.00 0	36,5 0		n.v.t. .	n.v.t.
NW (Locator 21 Nieuwstadt)	Echt-Susteren	20 0	39, 0	1.00 0	56,5 0		n.v.t. .	n.v.t.
NV (L 36R Nieuwkoop)	Nieuwkoop	20 0	– 5,6	1.00 0	11,9 0		n.v.t. .	n.v.t.
OA (Locator 18C Assendelft)	Zaanstad	20 0	– 3,0	1.00 0	14,5 0		n.v.t. .	n.v.t.
PS (Locator 06 Heenvliet)	Nissewaard	20 0	– 1,7	1.00 0	15,8 0		n.v.t. .	n.v.t.
ROT (NDB Rotterdam)	Rotterdam	20 0	– 0,8	1.00 0	16,7 0		n.v.t. .	n.v.t.
RR (Locator 24 Haastrecht)	Krimpenerwaard	20 0	– 1,4	1.00 0	16,1 0		n.v.t. .	n.v.t.
SO (Locator 23 Slochteren)	Midden-Groningen	20 0	– 0,1	1.00 0	17,4 0		n.v.t. .	n.v.t.
STD (NDB Stad)	Goeree-Overflakkee	20 0	2,3	1.00 0	19,8 0		n.v.t. .	n.v.t.
VZ (Locator 05 Veenhuizen)	Noordenveld	20 0	7,1	1.00 0	24,6 0		n.v.t. .	n.v.t.

Artikel III

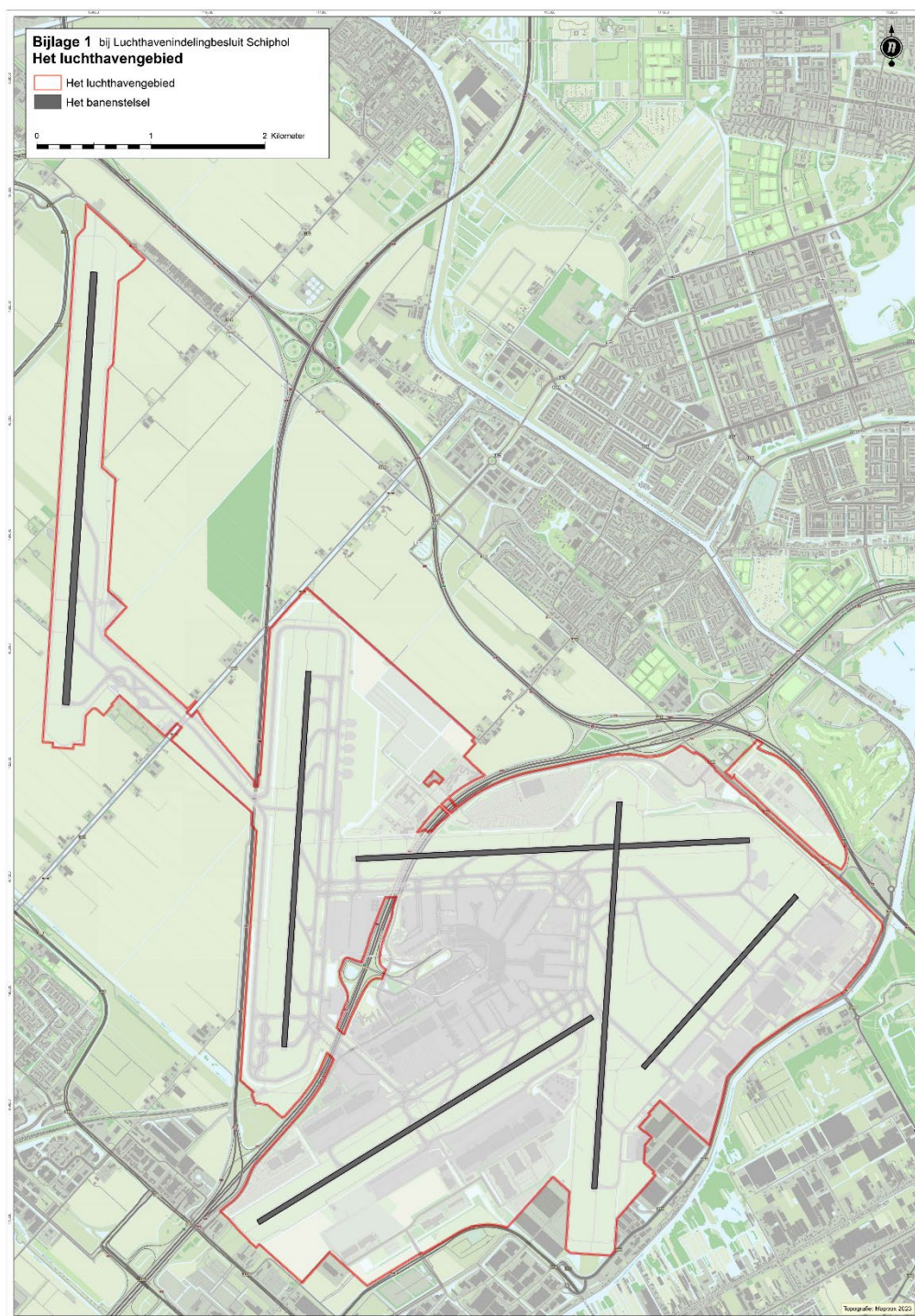
Dit besluit treedt in werking op [1 juli 2025].

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

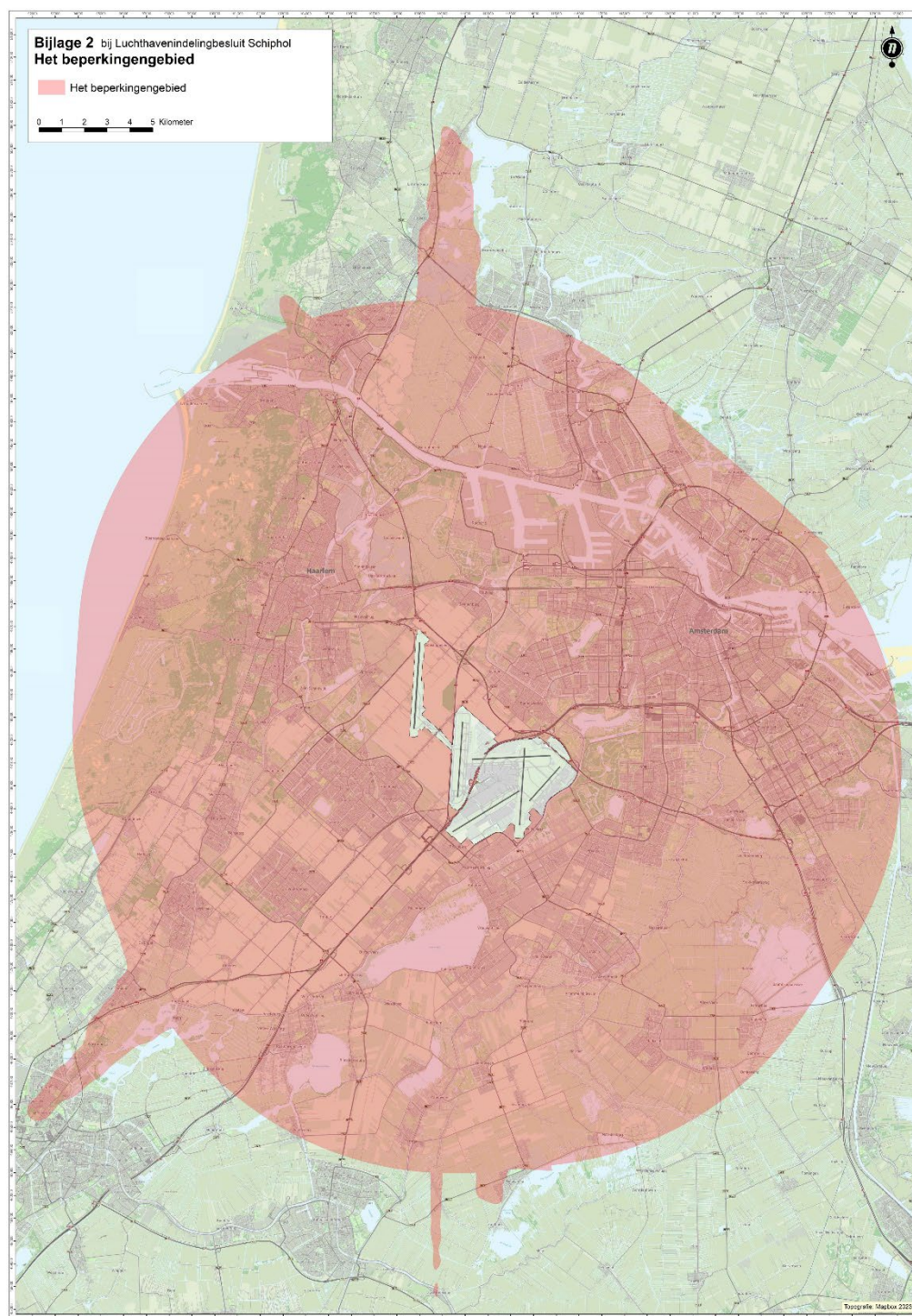
Bijlage 1 als bedoeld in artikel I, onderdeel B

Bijlage 1. bij de artikelen 1.2.1, eerste lid, en 2.1.1



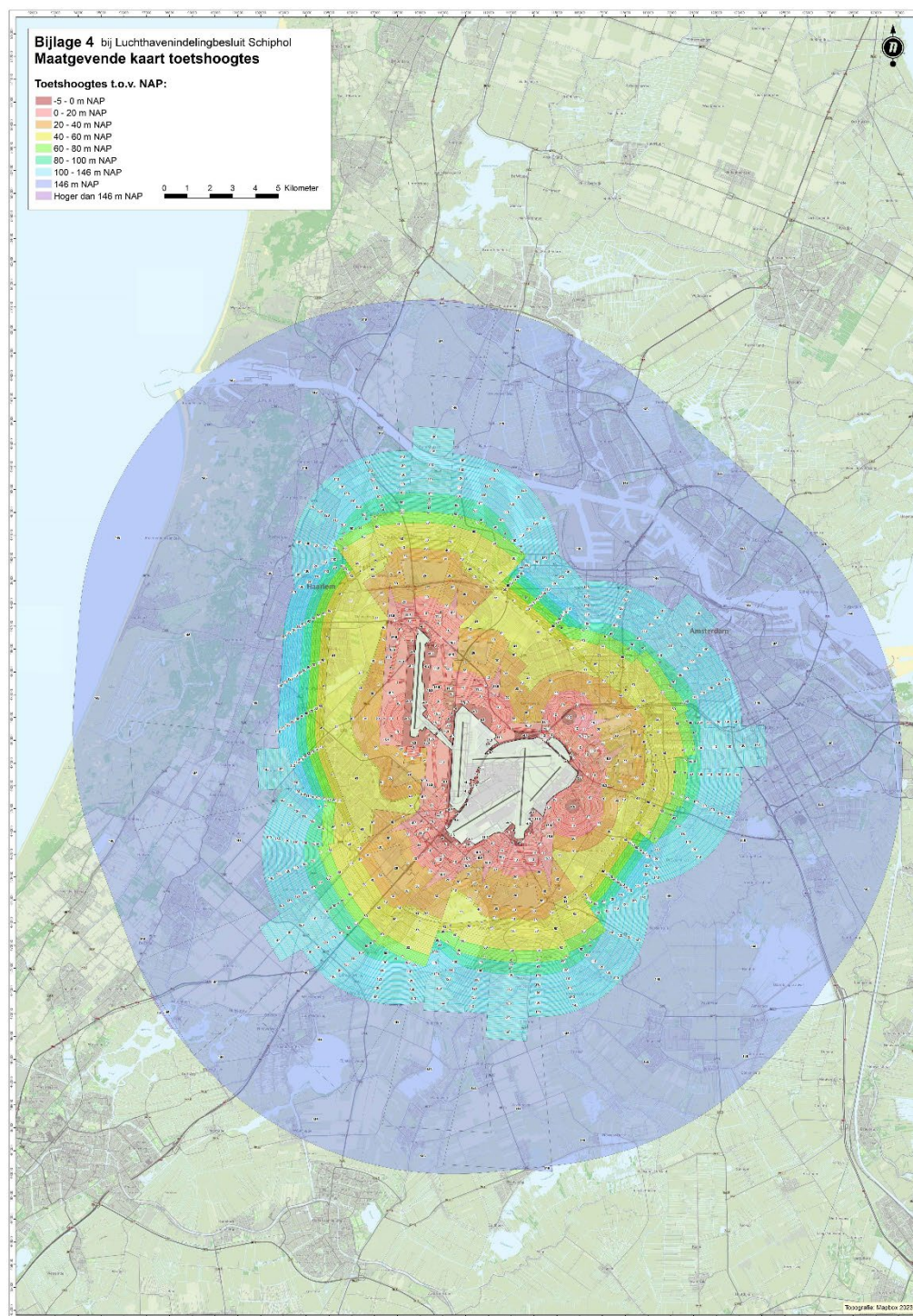
Bijlage 2 als bedoeld in artikel I, onderdeel C

Bijlage 2. bij artikel 1.2.1, tweede lid



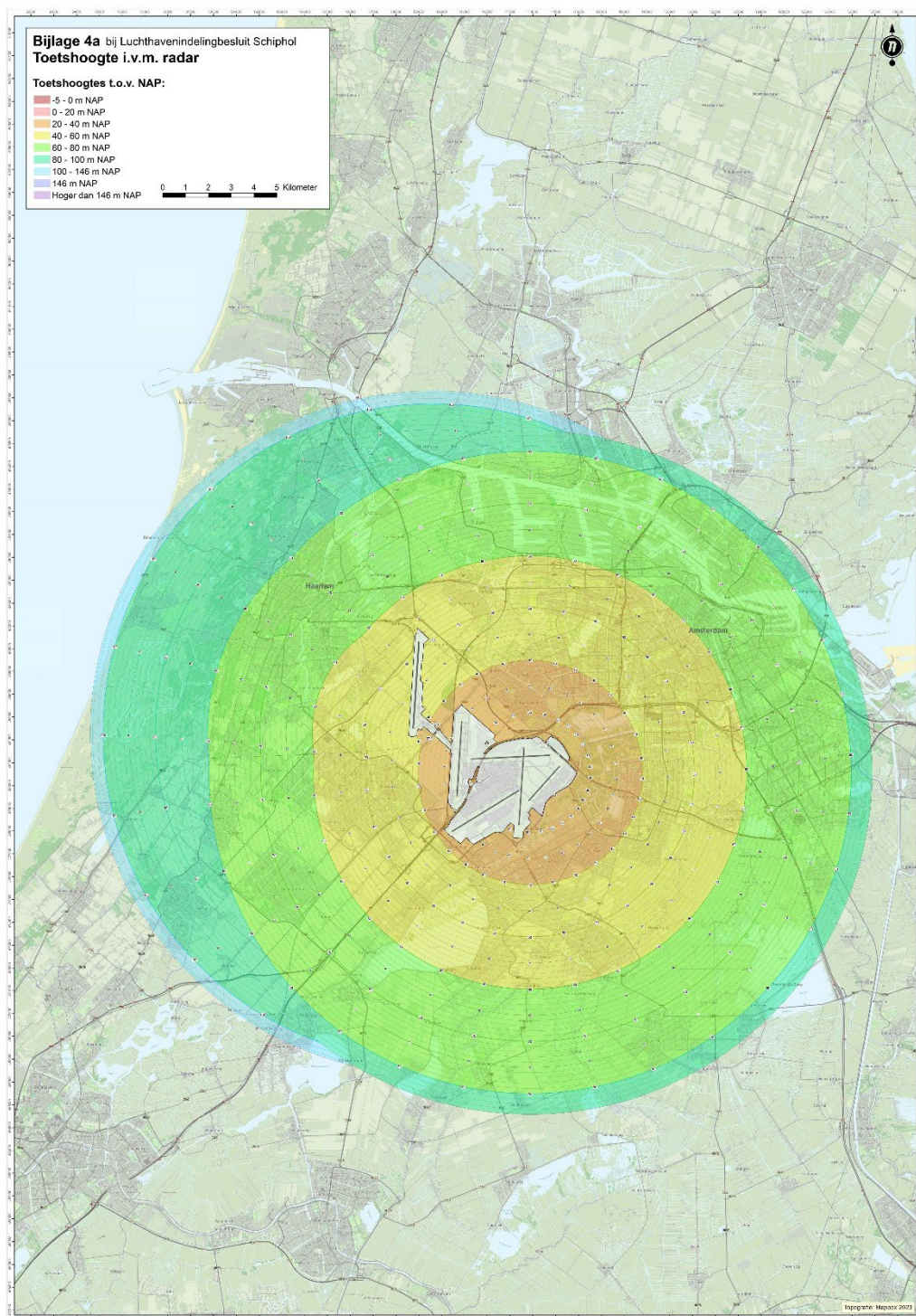
Bijlage 3 als bedoeld in artikel I, onderdeel D

Bijlage 4. bij de artikelen 2.2.2, eerste en tweede lid, en artikel 2.2.4, eerste lid



Bijlage 4 als bedoeld in artikel I, onderdeel E

Bijlage 4a. bij de artikelen 2.2.2a, eerste en tweede lid, en artikel 2.2.4, tweede lid



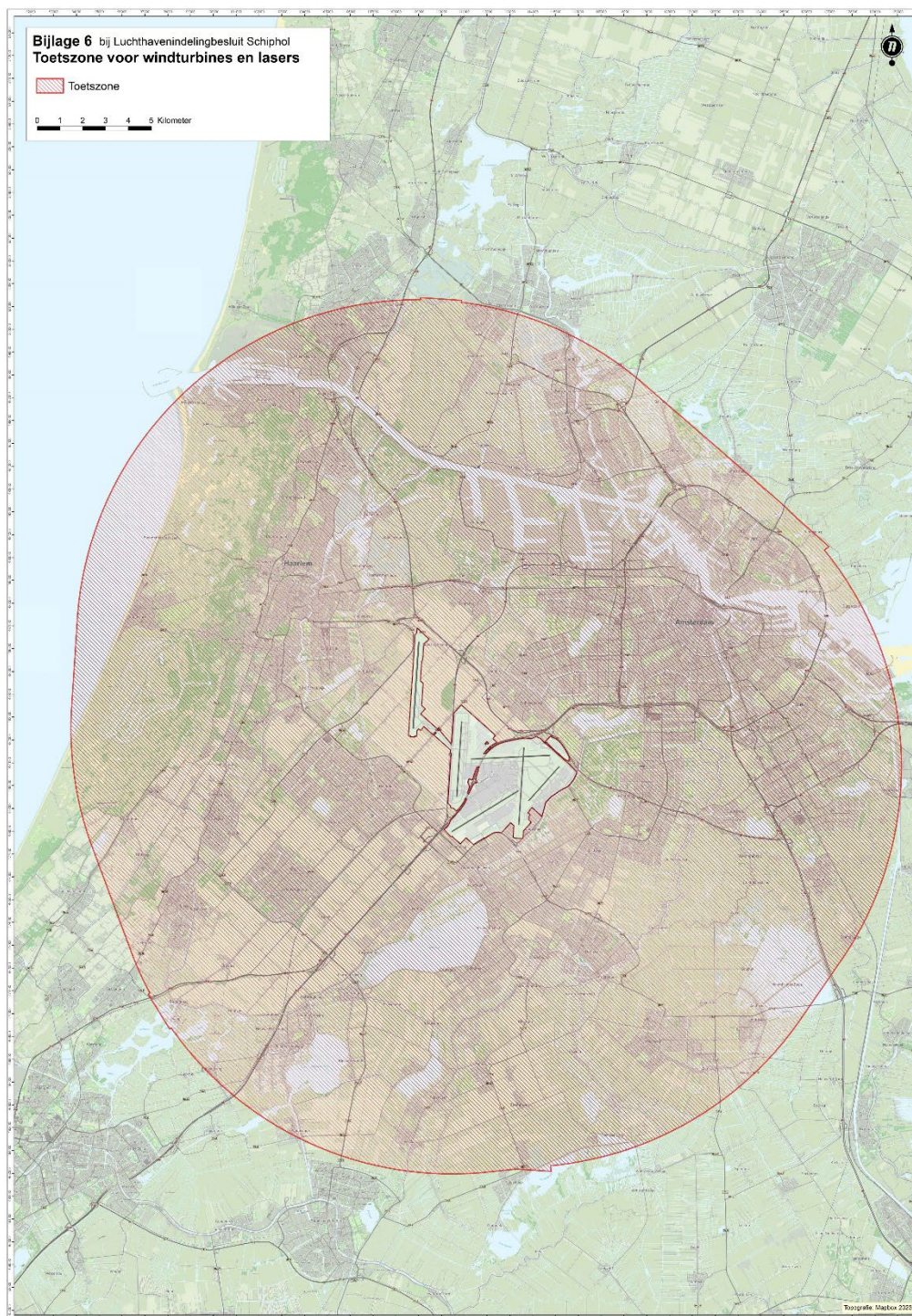
Bijlage 5 als bedoeld in artikel I, onderdeel F

Bijlage 5. bij artikel 2.2.3, eerste lid



Bijlage 6 als bedoeld in artikel I, onderdeel G

Bijlage 6. bij artikel 2.2.4, eerste lid en tweede lid



NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) zijn ruimtelijke regels op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol vastgelegd. Het LIB omvat het ruimtelijke beperkingengebied en bijbehorende regels met het oog op geluidbelasting, externe veiligheid en de vliegveiligheid. Met deze wijziging is het kaartmateriaal naar aanleiding van een verplaatsing van een radar en enkele andere technische wijzigingen aangepast.

De wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) betreft het vervallen van ruimtelijke beperkingen rondom communicatie-, navigatie- en radarapparatuur voor burgerluchtvaart buiten Schiphol of overige burgerluchthavens van nationale en regionale betekenis, omdat meerdere navigatiebakens zijn verwijderd. De verwijdering van bakens is het resultaat van een landelijke vermindering van het aantal civiele navigatiebakens tot een minimaal back-up netwerk dat nodig is voor veilige luchtvaarnavigatie.

2. Toelichting wijzigingen LIB en Bkl

2.1 Aanpassing kaartmateriaal LIB

Om het vliegverkeer te beschermen tegen obstakels en verstoring van radar- en navigatieapparatuur te voorkomen, stelt het LIB bepaalde beperkingen aan de bouw van objecten rondom Schiphol. Deze beperkingen zijn vastgelegd in de artikelen 2.2.2, 2.2.2a en 2.2.4 en de bijbehorende bijlagen 4 (maatgevende kaart toetshoogtes), 4a (toetshoogte i.v.m. radar) en 6 (toetszone voor windturbines en lasers).

De volgende aanpassingen worden hierna kort toegelicht:

- Actualisatie van de maatgevende kaart toetshoogtes (bijlage 4) naar aanleiding van wijzigingen met betrekking tot communicatie- en navigatieapparatuur van Schiphol en de inkorting van baan 06-24 aan de noordoostzijde;
- Actualisatie van de toetshoogtes in verband met radar (bijlage 4a) als gevolg van de radarverplaatsing in 2017;
- Actualisatie van de toetszone voor windturbines en laser (bijlage 6).

Actualisatie van bijlage 4, de maatgevende kaart toetshoogtes, met betrekking tot toetshoogtevlakken CNS-apparatuur en de inkorting van baan 06-24 aan de noordoostzijde.

Internationaal worden door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) richtlijnen opgesteld omtrent de veiligheid van de burgerluchtvaart, waaronder richtlijnen voor bouwen in gebieden waar verstoring van communicatie-, navigatie- en surveillance-apparatuur (CNS) kan optreden.¹ De kaart met maatgevende toetshoogtes wordt aangepast om deze in lijn te brengen met voornoemde ICAO-richtlijnen. Er zijn daarom toetshoogtevlakken voor de glijpadantennes van in totaal zeven ILS-installaties (Instrument Landing System) opgenomen. Tevens zijn de toetshoogtevlakken gewijzigd

¹ International Civil Aviation EUR Doc 015, "European guidance material on managing building areas", third edition 2015.

als gevolg van verplaatsing van ILS-localizer-antennes en nieuwe coördinaten van baandrempels van baan 06-24. Ook is een aanpassing doorgevoerd in verband met de vervanging en verplaatsing van de communicatiezenders bij Schiphol-Oost.

Baan 06-24 (de Kaagbaan) is aan de noordoostzijde met 50 meter ingekort zodat deze baan niet meer fysiek verbonden is met baan 18L-36R (de Aalsmeerbaan). Dit is een aanpassing ten behoeve van de vliegveiligheid. Als gevolg van deze wijziging zijn de baangebonden toetshoogtevlakken ook aangepast. De geactualiseerde toetshoogtevlakken zijn opgenomen in de gewijzigde maatgevende kaart toetshoogtes.

De ruimtelijke effecten van de wijziging van de toetshoogtevlakken als gevolg van de wijziging in CNS-apparatuur en inkorting van de baan 06-24 zijn beperkt. Het gaat om verschuiving van ruimtelijke beperkingen van enkele meters in een gebied net buiten het luchthaventerrein.

Actualisatie van bijlage 4a, toetshoogte in verband met radarverplaatsing

In 2017 is een nieuwe radartoren (Terminal Approach Radar, TAR) op een locatie nabij de Polderbaan (TAR-West) in gebruik genomen ter vervanging van de radartoren in het Amsterdamse Bos (TAR-4). TAR-4 is vervangen omdat de apparatuur voorbij de economische levensduur was.

Hergebruik van de oude locatie of een locatie in de buurt van het Amsterdamse Bos lag niet voor de hand, omdat TAR-4 werd gehinderd door de omringende bomen. Ook vormde de nabijheid van kantoren en hangaars op Schiphol-Oost en hoogbouw op de Zuidas een belemmering voor de radardekking. De nieuwe locatie nabij de Polderbaan is gekozen omdat de radar daar in een relatief open gebied staat.

De nieuwe radartoren benut de maximaal toegestane obstakelhoogte. Daarom ligt het toetsingsvlak hoger dan dat van de oude TAR-4. Als gevolg van de radarverplaatsing is het bijbehorende toetshoogtevlak met ruim zeven kilometer in noordwestelijke richting verschoven. Met deze actualisatie is de verschuiving van het toetshoogtevlak opgenomen in de gewijzigde kaartbijlage 4a.

Actualisatie van bijlage 6, toetszone voor windturbines en laser

De voornoemde radarverplaatsing van het Amsterdamse Bos naar de locatie nabij de Polderbaan (TAR-4 naar TAR-West) heeft ook geleid tot een aanpassing van de toetszone voor windturbines en lasers. Tevens is de omtrek van deze toetszone geactualiseerd in verband met een verkleining van specifieke windturbine toetsvlakken in verband met navigatieapparatuur.

Overzicht technische wijzigingen LIB kaartmateriaal

Bijlage	LIB-kaart	Aanpassing
1	Luchthavengebied (bijlage 1)	Baanstelsel aangepast i.v.m. inkorting baan 06-24
2	Beperkingengebied (bijlage 2)	Aangepast i.v.m. verplaatsing radar (TAR-4 -> TAR West)
3	Maatgevende kaart toetshoogtes (bijlage 4)	Toevoeging ILS glidepathvlakken
		Verplaatste ILS-localizer-antennes baan 06 en baan 22 (coördinaten ILS-localizer 36R en 18R ook gewijzigd, maar verschuiving < 1 m)

		Wijziging van coördinaten DME baan 06, 22, 36R, 18R (Verschuiving < 1 m)
		Wijzigingen baangebonden vlakken baan 06-24 i.v.m. nieuwe coördinaten baandrempels, met name de inkorting van de baan bij het noordoostelijke baaneinde
		Toevoeging van clearway baan 27, waardoor de vlakken ter bescherming van de straight- en omnidirectional departures van baan 27 zijn verschoven met 60 m.
		Verwijdering VOR AMS, waardoor alleen DME AMS overblijft. Dat resulteert in een kleiner beschermingsvlak (cilinder rondom antenne 300 m i.p.v. 600 m)
		Vervanging en verplaatsing van de communicatiezenders bij Schiphol-Oost
4	Toetshoogte i.v.m. radar (bijlage 4a)	Aangepast i.v.m. verplaatsing radar (TAR 4 -> TAR West)
5	Beperking aantrekken vogels (bijlage 5)	Aangepast i.v.m. nieuwe baancoördinaat baandrempel 06 (deze aanpassing is verwaarloosbaar)
6	Toetszone voor windturbines en laser (bijlage 6)	Toetszone voor windturbines en laser -> aangepast i.v.m. vervanging/verplaatsing radarvlak (TAR West) en i.v.m. verkleining windturbinevlak DVOR/DME SPL en verdwijnen windturbinevlak DVOR/DME AMS. Het toetsvlak voor windturbines en laser is gekoppeld aan de buitenste grens van alle toetshoogtevlakken.
1-6	Alle kaarten	Baanstelsel aangepast i.v.m. inkorting baan 06-24
		Aangepast i.v.m. update van de ondergrondtopografie

Kaarten en achtergrondinformatie

De kaartbijlagen 1, 2, 4, 4a, 5 en 6 met de grens van het luchthavengebied en de beperkingengebieden worden – naast dat zij opgenomen zijn in dit wijzigingsbesluit – ook digitaal gepubliceerd via het Digitaal Stelsel Omgevingswet. Bovendien zijn via de webapplicatie www.hoogtebeperkingen-luchtvaart.nl alle beperkingengebieden met de regels die daarbinnen gelden inzichtelijk gemaakt.

2.2 Aanpassing bijlage XVa Bkl

Er is ook communicatie-, navigatie- en radarapparatuur die niet op of nabij een luchthaven staat, maar elders in het land. Om ook deze apparatuur te beschermen tegen voor luchtvaartveiligheid onacceptabele verstoring, gelden beperkingengebieden zoals opgenomen in bijlage XVa bij het Bkl. Deze apparatuur zorgt ervoor dat de luchtverkeersleiding en piloten met elkaar kunnen communiceren, piloten kunnen navigeren en de luchtverkeersleiding de vliegtuigen op het radarbeeld kan zien. In lijn met de Nederlandse PBN Roadmap 2020-2030² is de luchtvaart grotendeels overgestapt

² <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/luchtvaartnota-2020-2050/documenten/publicaties/2021/05/27/performance-based-navigation-pbn-roadmap-for-the-netherlands-2020-2030>.

op moderne GNSS-navigatie (Global Navigation Satellite System, waar GPS één voorbeeld van is). Hierdoor zijn vele grondgebonden navigatiebakens overbodig geworden en inmiddels fysiek verwijderd. Met de onderhavige wijziging van het Bkl zijn de ruimtelijke beperkingen die horen bij deze grondgebonden navigatiebakens vervallen.

Er zijn drie typen navigatiebakens verwijderd in deze stap: Very high frequency Omnidirectional Range bakens (VOR's), Distance Measuring Equipment (DME's) en Non-Directional Beacons (NDB's). VOR-bakens geven een piloot richting informatie rondom het baken. DME's geven afstandsinformatie. Vaak staan VOR's en DME's op dezelfde plek, op die manier weet een piloot de richting én afstand vanaf het gecombineerde baken zodat een positie van het vliegtuig bepaald kan worden. NDB's zijn oudere bakens die alleen de relatieve en vrij onnauwkeurige richting ten opzichte van dat baken aan de piloot geeft. In deze verandering zijn alle NDB's in Nederland verwijderd. Ook is een aantal gecombineerde VOR/DME bakens verwijderd. Bij enkele gecombineerde VOR/DME's zijn alleen de VOR-onderdelen weggehaald, zodat alleen een DME-baken overblijft. Omdat de beperkingengebieden voor een DME kleiner zijn dan voor VOR is de geometrie van het beperkingengebied op deze locaties aangepast.

Ook na de verwijdering van deze bakens is veilige luchtvaartnavigatie mogelijk. Er blijft een zorgvuldig samengesteld netwerk van grondbakens over dat als terugvaloptie kan dienen voor GNSS-navigatie. Deze bakens staan bijvoorbeeld op luchthavens en er is een landelijk netwerk van DME-bakens voor nauwkeurige navigatie op basis van afstandspeilingen. Daarnaast bestaat GNSS uit meerdere satellietssystemen, zo bestaat naast het bekende Amerikaanse GPS ook het Europese Galileosysteem, en beschikken meerdere luchthavens over speciale apparatuur om nauwkeurig te kunnen landen, ook bij slechte weersomstandigheden.

3. Wettelijke grondslag en doorwerking

LIB

Het LIB wordt op grond van artikel 8.4 van de Wet luchtvaart bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. Het LIB werkt door via gemeentelijke omgevingsplannen en andere instrumenten uit de Omgevingswet en daarop gebaseerde regelgeving, zoals een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit. Dat daarbij het LIB in acht wordt genomen, is geregeld in de artikelen 8.8 en 8.9 van de Wet luchtvaart.

Dit besluit treedt in werking met ingang van [1 juli 2025]. Om er zeker van te zijn dat deze regels vanaf dat moment als toetsingsgrond voor vergunningaanvragen worden gehanteerd, kan door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 4.16, tweede lid, van de Omgevingswet worden genomen. Dit voorbereidingsbesluit wordt genomen met het oog op een instructieregel aan de gemeenteraad over het stellen van regels in het omgevingsplan.³ Dergelijke instructieregels zijn feitelijk reeds vervat in de verplichting dat de gemeenteraad overeenkomstig het LIB een omgevingsplan moet vaststellen.⁴ Met het voorbereidingsbesluit worden gedurende ten minste 18 maanden voorbeschermingsregels gecreëerd in het geldende omgevingsplan. Wanneer de instructieregels binnen 18 maanden na het nemen van het voorbereidingsbesluit zijn

³ Op grond van artikel 8.8, tweede lid, van de Wet luchtvaart kan bij de vaststelling van het LIB toepassing worden gegeven aan artikel 4.16, tweede lid, van de Omgevingswet, dat de grondslag biedt voor een rijksvoorbereidingsbesluit.

⁴ Artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart en artikel 3.1, eerste lid, van het LIB.

bekendgemaakt, lopen de voorbeschermingsregels door tot het moment waarop het omgevingsplan overeenkomstig de instructieregel is gewijzigd.⁵

Omgevingsplannen 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 omgevingsplannen conserveren slechts de bestaande gebouwde situatie en bieden geen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen die mogelijk de vliegveiligheid schaden.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 zijn instructieregels over ruimtelijke beperkingen opgenomen in hoofdstuk 5 van het Bkl. Dit besluit is gebaseerd op de Omgevingswet. De specifieke instructieregels met betrekking tot luchthavens zullen pas op een later moment een plaats krijgen in dit besluit. Zij worden dan via een apart wijzigingsbesluit ingevoegd. Tot dat moment bevat het LIB nog de instructieregels met betrekking tot Schiphol.

Bkl

Artikel 2.24 van de Omgevingswet biedt een algemene grondslag om bij algemene maatregel van bestuur (Rijks)instructieregels op te stellen om te voldoen aan omgevingswaarden of voor het bereiken van andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving. Om te voorkomen dat belemmeringen optreden in communicatie-, navigatie- en radarapparatuur voor burgerluchtvaart buiten Schiphol of overige burgerluchthavens van nationale en regionale betekenis, zijn in artikel 5.161a van het Bkl instructieregels vastgelegd voor de gebieden waar bouwwerken deze apparatuur kan verstoren. De geometrische begrenzing van deze gebieden is vastgelegd in bijlage III bij de Omgevingsregeling.⁶ Deze bijlage is aangepast gelet op artikel II van dit besluit. De instructieregels richten zich tot gemeenten en schrijven voor dat omgevingsplannen geen bouwwerken mogen toelaten die de maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken en windturbines, bedoeld in bijlage XVa bij het Bkl, overschrijdt. Eventueel kan in een omgevingsplan een vergunningplicht worden opgenomen, waarbij een omgevingsvergunning kan worden verleend indien vast komt te staan dat bouwwerken of windturbines, die hoger zijn dan de maximale toelaatbare hoogte, geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor deze apparatuur.

4. Handhaving

LIB

Aangezien het LIB doorwerkt via gemeentelijke omgevingsplannen en andere instrumenten uit de Omgevingswet liggen ook de handhaving en het toezicht primair bij de gemeenten. Met het handhaven van de gemeentelijke omgevingsplannen wordt ook het LIB gehandhaafd, voor zover een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 4.16, tweede lid, van de Omgevingswet is genomen. De gemeente toetst een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit dan aan het LIB. Indien de aanvraag daarmee in strijd is, past de gemeente het omgevingsplan aan het LIB aan of vraagt op grond van artikel 8.9 Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar aan.

De wijzigingen van dit wijzigingsbesluit die betrekking hebben op het LIB zijn door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. ILT heeft geconstateerd dat er geen gevolgen

⁵ Artikel 4.16, derde en vijfde lid, van de Omgevingswet.

⁶ Artikel 2.31 van de Omgevingsregeling.

zijn voor de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid van dit wijzigingsbesluit.

Bkl

Handhaving van omgevingsplannen is in het stelsel van de Omgevingswet belegd bij het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente. De gemeente toetst een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit aan de maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken en windturbines zoals vastgesteld in het Bkl.

5. Gevolgen

5.1 Ruimtelijke gevolgen

De wijzigingen van de toets- en obstakelvlakken vanwege de aanwezigheid en locatiewijziging van CNS-apparatuur en de hiervoor vermelde radarverplaatsing leiden tot een zeer beperkte wijziging van de beperkingengebieden. In de gebieden waar dit ruimtelijke gevolgen zou kunnen hebben, is met gemeenten in overleg getreden. Op basis van dit overleg is geconstateerd dat vanwege de aangescherpte hoogtebeperkingen voor deze gebieden geen directe ruimtelijke gevolgen zijn te verwachten. Om die reden is geen overgangsrecht opgenomen.

De verwijdering van navigatiebakens uit het Bkl resulteert in het opheffen van ruimtelijke beperkingen. Derhalve zijn er geen negatieve ruimtelijke gevolgen te verwachten van dit besluit.

5.2 Bestuurlijke lasten en lasten voor burgers, bedrijven en instellingen

De lasten zijn beperkt tot het wijzigen van de toets- en obstakelvlakken als gevolg van wijzigingen in de CNS- en radarapparatuur. Indien in deze gebieden een omgevingsplan wordt aangepast waarin ruimte wordt geboden voor ontwikkelingen die raken aan de toets- en obstakelvlakken dan dient hiermee rekening te worden gehouden. In sommige gevallen vereist dit besluit nadere onderzoeken voor partijen die een ontwikkeling willen realiseren in de gebieden die te maken krijgen met een verzwaring van het beperkingenregime als gevolg van dit besluit. Echter is uit een rondgang bij gemeenten gebleken dat er geen directe gevolgen te verwachten zijn en er geen bestuurlijke lasten dan wel lasten voor burgers, bedrijven en instelling te verwachten zijn.

De verwijdering van navigatiebakens uit de Bkl resulteert in minder bestuurlijke lasten voor burgers, bedrijven en instelling omdat er beperkingen komen te vervallen.

5.3 Beschrijving van regeldrukkosten bedrijven en instellingen

Er zijn als gevolg van dit besluit geen extra administratieve lasten voor burgers, bedrijven en instelling te verwachten.

Dit besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen (omvangrijke) gevolgen voor de regeldruk heeft.

5.4 Gevolgen voor het milieu

Dit besluit heeft geen negatieve gevolgen voor het milieu. Aanpassingen van toets- en obstakelvlakken in het LIB en verwijdering van navigatiebakens uit het Bkl hebben geen effect op emissies noch op geluidbelasting.

6. Totstandkoming

6.1 Overleg en consultatie

De aanpassing van het LIB en het Bkl is tot stand gekomen in overleg met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in haar rol als eigenaar en beheerder van de apparatuur. Daarnaast zijn de luchtvaartsector, provincies, gemeenten en omwonenden in de omgeving van Schiphol geïnformeerd over de wijzigingen in dit besluit.

6.2 Zienswijzen en voorhang

Artikel 8.14 in samenhang met artikel 8.13 van de Wet luchtvaart regelt dat voor een wijziging van het LIB een zienswijzeprocedure⁷ geldt die gelijktijdig met de voorhang bij de beide kamers der Staten-Generaal plaatsvindt. In de zienswijzenprocedure hebben alle partijen die willen reageren op het wijzigingsbesluit de mogelijkheid om hun zienswijze te geven.

De artikelen 23.4 en 23.5 van de Omgevingswet schrijven voor dat een wijziging van het Bkl gepaard gaat met een vorm van publieksparticipatie en een voorhangprocedure bij beide kamers der Staten-Generaal gedurende vier weken. Deze participatie vindt plaats via de hiervoor aangehaalde zienswijzeprocedure.

PM uitkomst zienswijzen en voorhang

⁷ Als in de voorbereiding op een besluit van de ministerraad een zienswijzeprocedure dient te worden uitgevoerd, kan worden afgezien van internetconsultatie (Kamerstukken II 2009/10, 29279, nr. 114). Er mag verwacht worden dat tweemaal kort op elkaar hetzelfde wijzigingsbesluit ter consultatie voorleggen niet leidt tot inhoudelijk andere zienswijzen. Om op een efficiënte en effectieve manier invulling te geven aan de consultatie van het wijzigingsbesluit van het LIB is ervoor gekozen geen internetconsultatie te laten plaatsvinden.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de krachtens die wet vastgestelde uitvoeringsregelgeving alsmede de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Daarbij is artikel 8.9 van de Wet luchtvaart gewijzigd en zijn enkele leden vernummerd.⁸ De verklaring van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dat hij geen bezwaar heeft tegen de vaststelling van een omgevingsplan of de verlening van een omgevingsvergunning die niet in lijn is met het LIB (de verklaring van geen bezwaar) is nu opgenomen in het tweede lid van artikel 8.9. Voor 1 januari 2024 gebeurde dat in het derde lid. Abusievelijk is op dat moment verzuimd om de verwijzing naar de verklaring van geen bezwaar in artikel 2.2.1e, vijfde lid, en artikel 3.1, tweede lid, van het LIB hierop aan te passen. Met dit artikelonderdeel is dit alsnog gebeurd. Er is voor gekozen om uitsluitend nog naar artikel 8.9 van de Wet luchtvaart te verwijzen en niet meer naar een specifiek lid. Dit is in lijn met de overige verwijzingen naar de verklaring van geen bezwaar in artikel 2.2.2, vierde lid, artikel 2.2.3, derde lid en artikel 2.2.4, vierde lid, van het LIB.

Artikel I, onderdelen B tot en met G

Deze onderdelen wijzigen de bijlagen 1, 2, 4, 4a, 5 en 6 bij het LIB. Dit in verband met een aanpassing van de toetsvlakken. In dit verband wordt verwezen naar de tabel 'Overzicht technische wijzigingen LIB kaartmateriaal' in het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Artikel II, onderdeel A

Dit onderdeel wijzigt drie regels van bijlage XVa bij het Bkl. Dit betreft luchtvaartnavigatiebakens waarvan een onderdeel fysiek is verwijderd. Voorheen bestonden deze locaties uit zowel een VOR-baken welke richtingsinformatie geeft als een DME- baken welke afstandsinformatie geeft, alleen het DME-baken is overgebleven. Omdat een DME-baken een kleiner beperkingengebied kent dan een gecombineerd VOR-DME-baken wordt ook het beperkingengebied aangepast in lijn met de berekeningsvoorschriften uit bijlage 6 bij de Regeling burgerluchthavens.

Artikel II, onderdeel B

Dit onderdeel verwijdt meerdere regels van bijlage XVa bij het Bkl. Dit betreft luchtvaartnavigatiebakens die fysiek zijn verwijderd.

Artikel III

Het besluit treedt in werking [*per 1 juli 2025*]. Dit betreft een vast verandermoment [*waarbij rekening wordt gehouden met de minimuminvoeringstermijn van 3 maanden*].

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

⁸ Artikel 2.44a, onderdeel E, van de Invoeringswet Omgevingswet.