

166

Besluit van 16 juni 2025, houdende wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en van het Besluit kwaliteit leefomgeving (technische wijzigingen in verband met onder meer verplaatsing van een radar en vervallen van navigatiebakens) [KetenID W GK025394]

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 24 februari 2025, nr. IenW/BSK-2025/29086, 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 16 april 2025, nr. W17.25.00048/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 3 juni, nr. IenW/BSK/2025-116446, 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

Bijlage XVa bij het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt vervangen door bijlage 7 bij dit besluit.

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.

Gegeven te 's-Gravenhage, 16 juni 2025

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

Uitgegeven de *zevenentwintigste* juni 2025

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

Beroepsmogelijkheid

Termijn indienen beroepschrift

Binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit in het Staatsblad kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen dit besluit, voor zover dat betrekking heeft op de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Voor niet-belanghebbenden staat deze mogelijkheid open indien zij over het ontwerp van dit besluit een zienswijze naar voren hebben gebracht. Dit geldt ook voor niet-belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen tegen het ontwerpbesluit hebben ingediend.

Terinzagelegging

Gelijktijdig met de bekendmaking in het Staatsblad van dit besluit zullen, totdat de beroepstermijn is verstreken, de op de zaak betrekking hebbende stukken ter inzage worden gelegd op de volgende locatie:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijnstraat 8, Den Haag, telefoon 070-456 96 07.

De op de zaak betrekking hebbende stukken worden ook geplaatst op www.platformparticipatie.nl/luchthavenindelingbesluitschiphol.

Inhoud beroepschrift

Het beroepschrift moet worden ingediend bij:

- De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State Postbus 20019 2500 EA Den Haag

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;

- zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt;
- een afschrift van het beroepschrift.

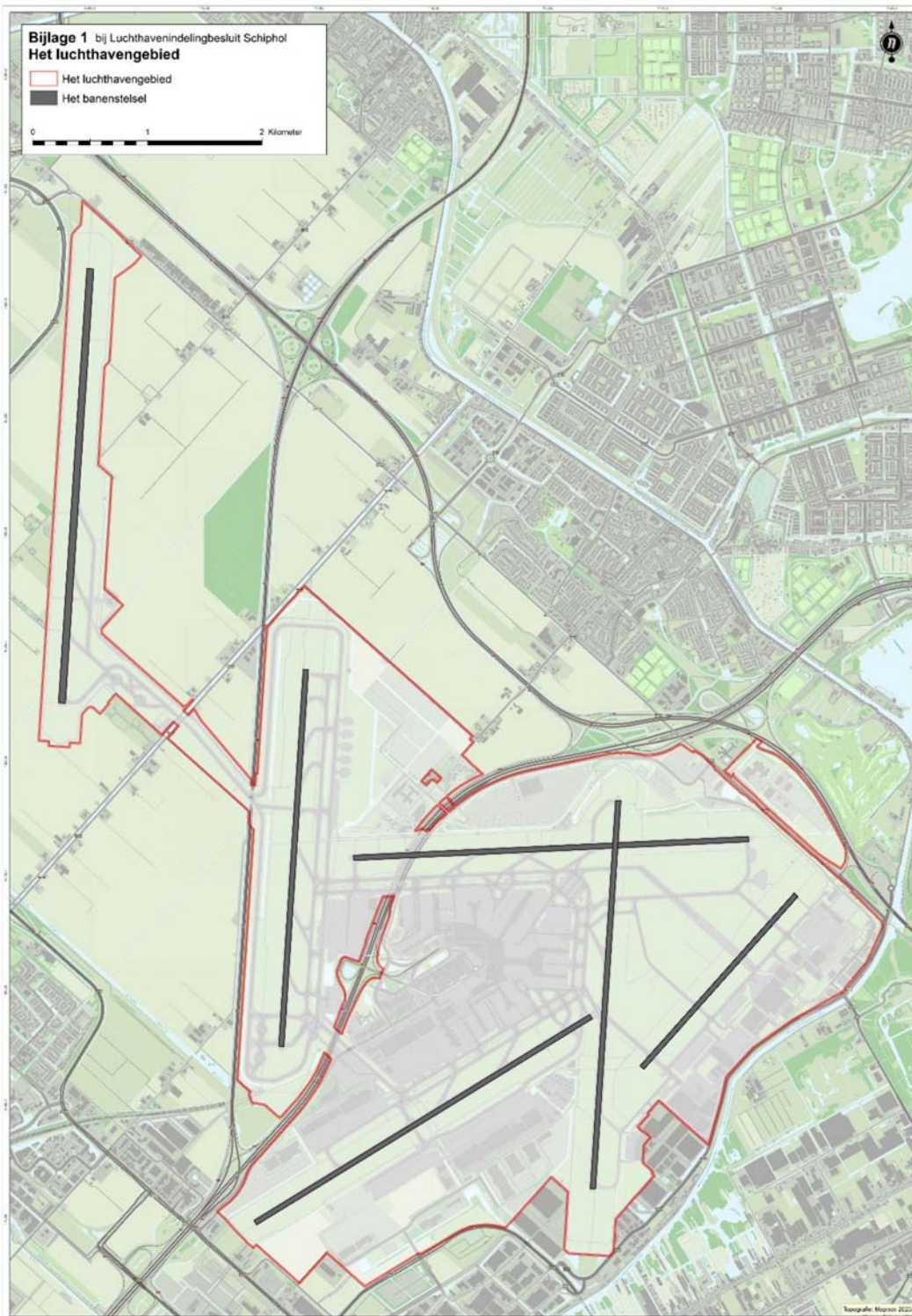
Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

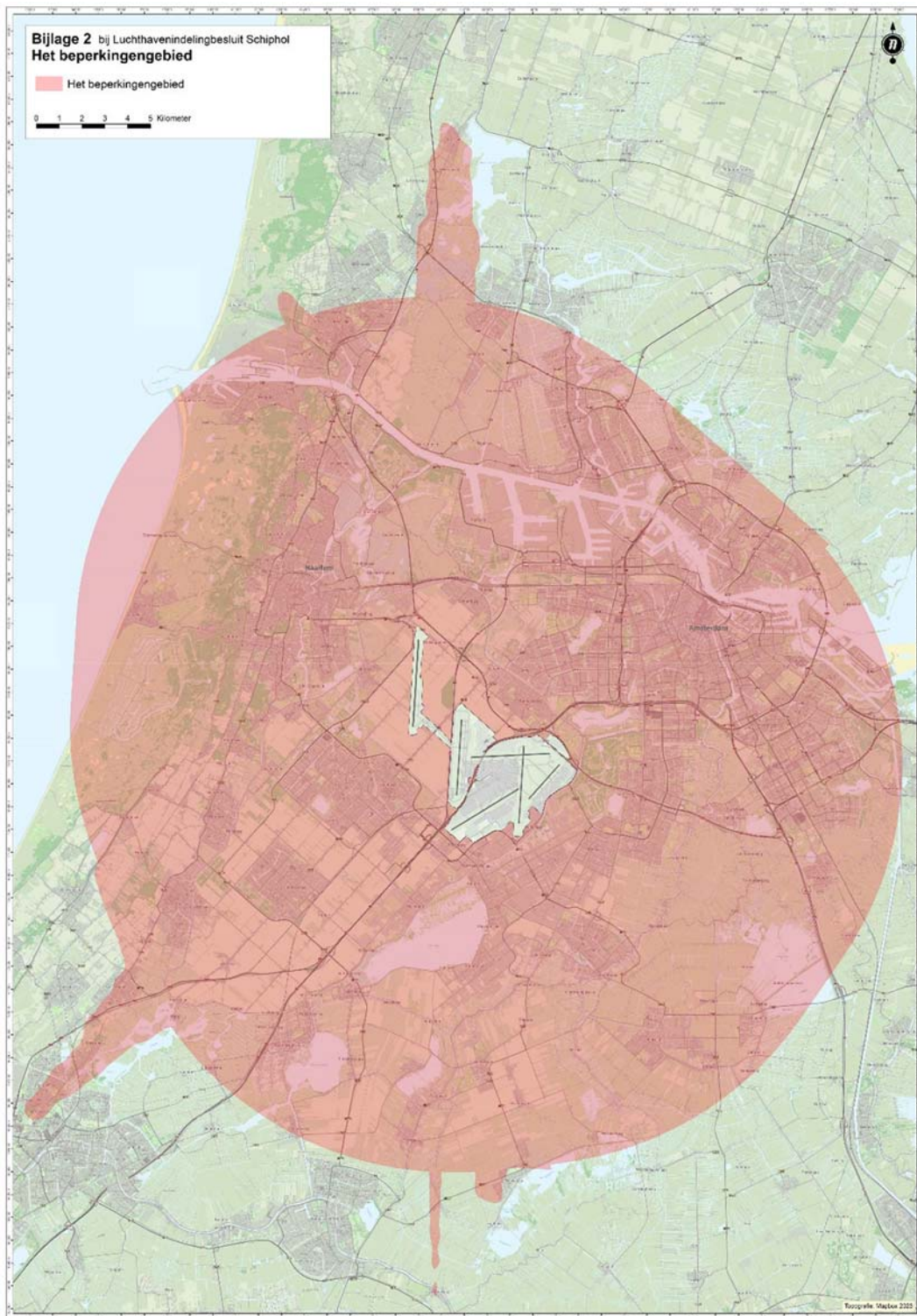
Bijlage 1 als bedoeld in artikel I, onderdeel B

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



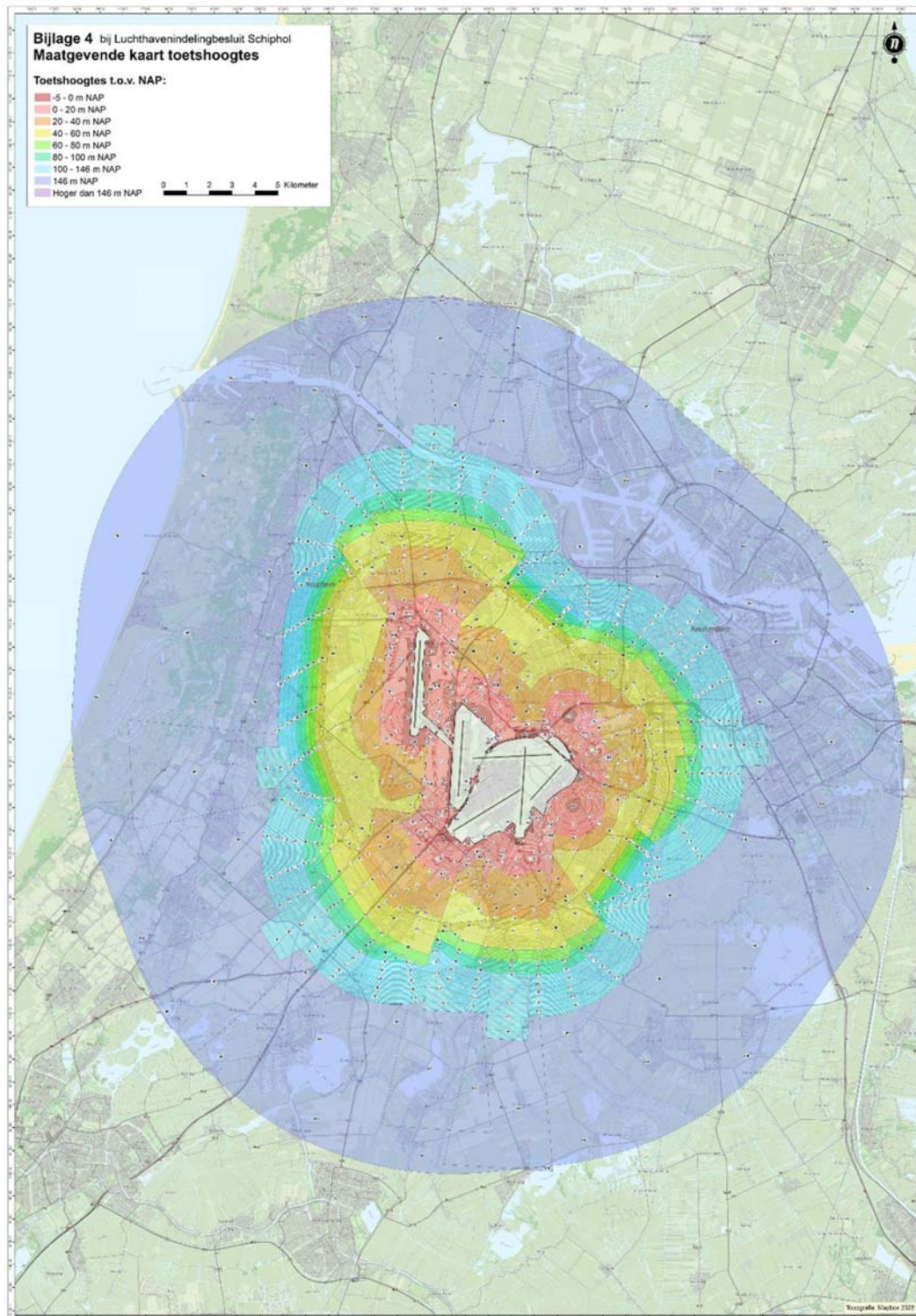
Bijlage 2 als bedoeld in artikel I, onderdeel C

Bijlage 2. bij artikel 1.2.1, tweede lid



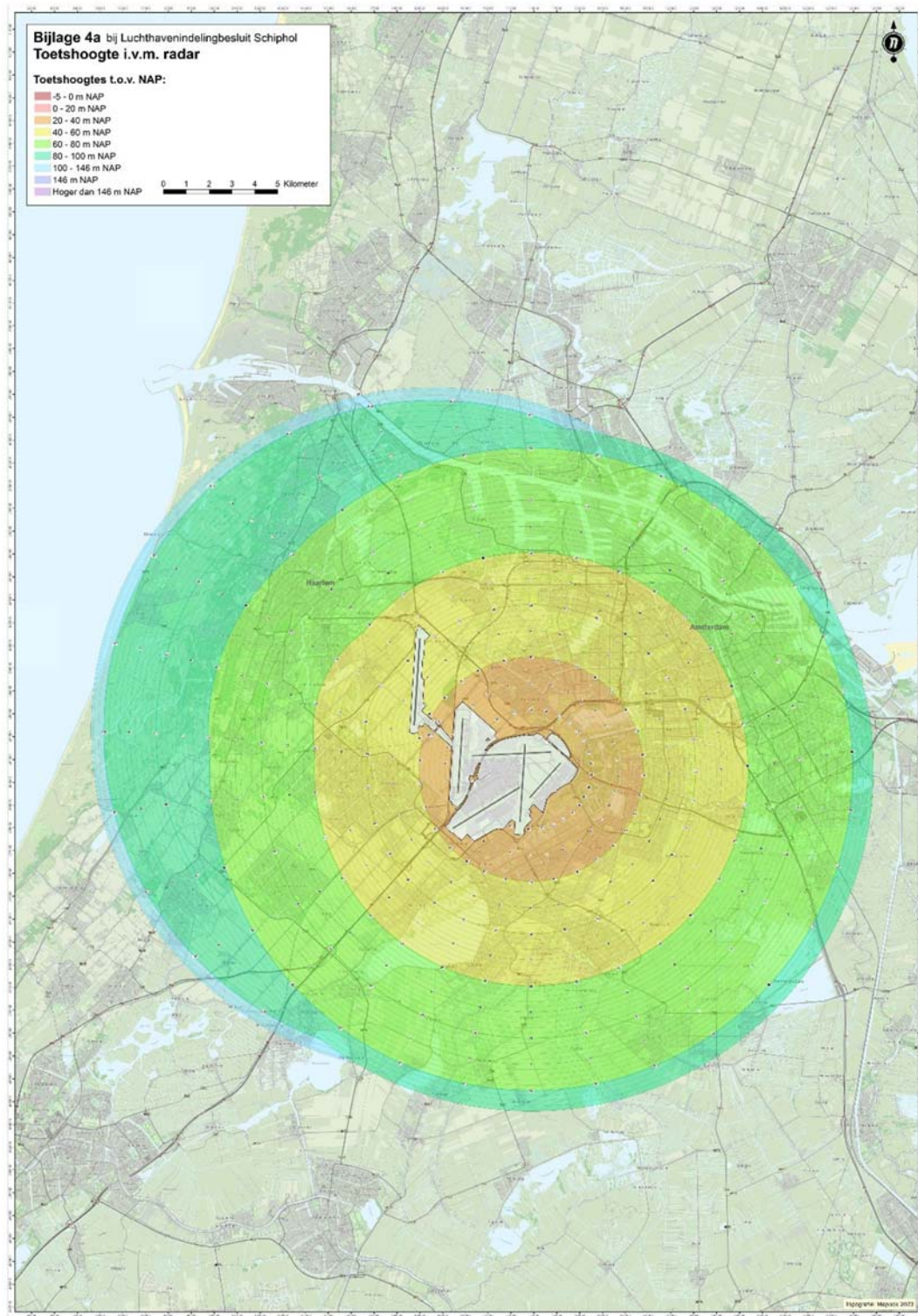
Bijlage 3 als bedoeld in artikel I, onderdeel D

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



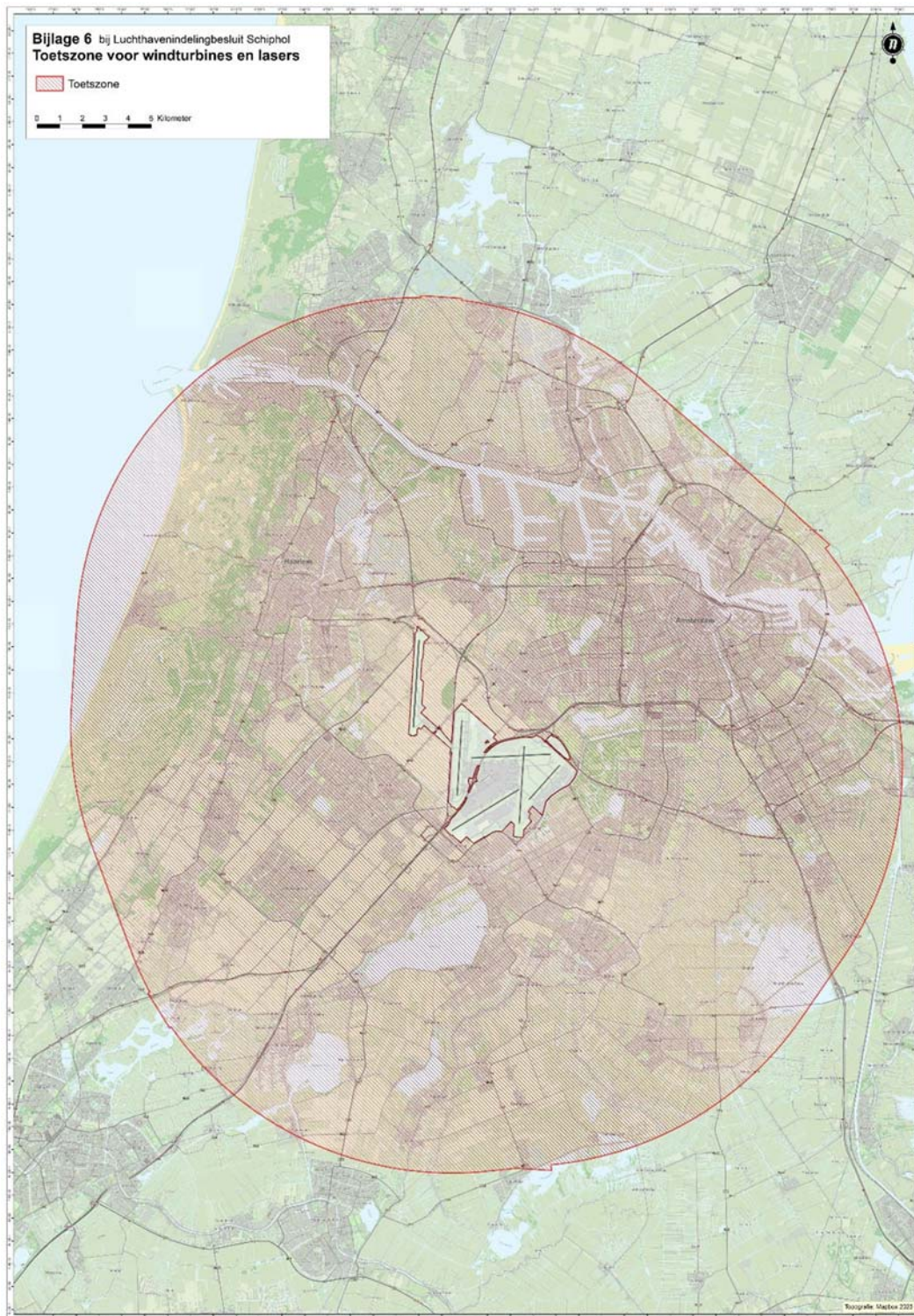
Bijlage 5 als bedoeld in artikel I, onderdeel F

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



Bijlage 7 als bedoeld in artikel II

Bijlage XVa. bij artikel 5.161a van dit besluit (locaties van communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige luchthavens van nationale en regionale betekenis en maximale hoogte van bouwwerken in gebieden waar deze de werking van die apparatuur kunnen verstoren)

Gebieden waar bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur kunnen verstoren zijn de locaties rondom de volgende apparatuur		Bouwwerken (met inbegrip van windturbines)				Windturbines		
		<i>Straal r vanaf de apparatuur in m</i>	<i>Maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken en windturbines ten opzichte van NAP tot straal r vanaf de apparatuur in m</i>	<i>Straal R vanaf de apparatuur in m</i>	<i>Begin-hoogte op straal r in m</i>	<i>Maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken en windturbines ten opzichte van NAP vanaf straal r tot straal R vanaf de apparatuur in m</i>	<i>Straal j vanaf de apparatuur in km</i>	<i>Maximale hoogte voor windturbines ten opzichte van NAP tot straal j vanaf de apparatuur in m</i>
<i>Locatie</i>	<i>Gemeente</i>							
ASS (VDF Assendelft)	Zaanstad	500	-1,7	3.000	7,03	De	10	50,66
FRT DME (Haastrecht)	Krimpenerwaard	300	-1,4	3.000	3,84	maximaal	n.v.t.	n.v.t.
HDR (DME Den Helder)	Den Helder	300	0,1	3.000	10,57	toelaatbare	n.v.t.	n.v.t.
MAS (VOR DME Maastricht)	Maastricht	600	76,3	3.000	86,77	hoogte is de	15	128,66
MSL (VDF Maasland)	Midden-Delfland	500	-1,7	3.000	7,03	begin-hoogte,	10	50,66
NYK (VDF Nijkerk)	Nijkerk	500	-0,3	3.000	8,43	vermeer-	10	52,06
Ontvangstation Mariekerke	Veere	300	-0,7	2.000	4,74	derd met	n.v.t.	n.v.t.
PAM (DME Pampus)	Gooise Meren	300	-0,8	3.000	9,67	0,01746 keer	n.v.t.	n.v.t.
RKN (DME Rekken)	Berkelland	300	33,1	3.000	38,34	de afstand	n.v.t.	n.v.t.
SPY (DME Spijkerboor)	Wormerland	300	-3,4	3.000	7,07	van straal r	n.v.t.	n.v.t.
TEX (VDF Texel)	Texel	500	0,5	3.000	9,23	tot de	n.v.t.	n.v.t.
VHN (VDF Veldhoven)	Veldhoven	500	19,2	3.000	27,93	locatie waar	10	52,86
Zendstation Domburg	Veere	300	-0,2	2.000	4,84	het	10	71,56
						bouwwerk	n.v.t.	n.v.t.
						wordt		
						toegelaten.		

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 als gevolg van verplaatsing van ILS-localizer-antennes en nieuwe coördinaten van baandrempels van baan

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

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 bij dit besluit	Corresponderende 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)

Bijlage bij dit besluit	Corresponderende LIB-kaart	Aanpassing
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 daarin 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 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.

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

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. Gemeenteraden van de gemeenten waarop dit besluit betrekking heeft, moeten het omgevingsplan bij een eerstvolgende wijziging in overeenstemming te brengen met het LIB. Dit volgt uit artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart juncto artikel 3.1, eerste lid, van het LIB.

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.

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.³ 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, waarbij ervan wordt uitgegaan dat deze omgevingsplannen in overeenstemming zijn (of worden gebracht) met het LIB. De gemeente zorgt ervoor dat bij de verlening van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit het LIB in acht wordt genomen. 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 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 beperkin-

³ Artikel 2.31 van de Omgevingsregeling.

gegebieden. 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 regels voor beperking van woningbouw uit het oogpunt van externe veiligheid en geluidbelasting en de daarbij behorende beperkingengebieden LIB 1 tot en met LIB 5, die zijn opgenomen in bijlage 3 van het LIB, wijzigen met dit besluit niet. Dit besluit heeft daarom geen gevolgen voor de beperkingen van nieuwe woningen in de omgeving van Schiphol. De effect van deze bouwbeperkingen op het aantal gehinderden rond Schiphol blijft daarmee ongewijzigd.

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 zienswijzeprocedure⁴ 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.

Voorhang

Bij brieven van 2 december 2024 is het ontwerpbesluit toegezonden aan de Eerste en Tweede Kamer. Beide Kamers hebben niet van de mogelijkheid gebruik gemaakt zich uit te spreken over het ontwerpbesluit.

Zienswijzen

Dit besluit heeft in de periode van dinsdag 3 december 2024 tot en met maandag 13 januari 2025 als ontwerp voorgelegen voor zienswijzen. Daarbij is, conform het besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 december 2024⁵, toepassing gegeven aan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze procedure voorziet in een termijn van zes weken om een zienswijze naar voren te brengen⁶, in plaats van de in de Wet luchtvaart genoemde termijn van 4 weken⁷.

Er zijn 6 zienswijzen ingediend op het ontwerpbesluit, waaronder één foto zonder nadere toelichting. In de zienswijzen wordt voornamelijk gevraagd om meer (locatie) specifieke toelichting op de wijzigingen. Een deel van de zienswijzen bevatten ook procedurele opmerkingen. De zienswijzen leiden niet tot het wijzigen van het ontwerpbesluit. Op enkele punten is de toelichting van het ontwerpbesluit gewijzigd op basis van de ingediende zienswijzen. In de Nota van Antwoord is een uitgebreidere toelichting op de zienswijzenpunten opgenomen.

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

⁴ 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, 29 279, 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.

⁵ Stcrt. 11 december 2024, nr. 38785.

⁶ Artikel 3.16, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

⁷ Artikel 8.13 van de Wet luchtvaart.

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

Dit artikel wijzigt bijlage XVa bij het Bkl. Bij drie luchtvaartnavigatiebakens (locaties: Den Helder, Pampus en Spijkerboor) is een onderdeel fysiek 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 in de bijlage ook het beperkingengebied voor deze locaties aangepast in lijn met de berekeningsvoorschriften uit bijlage 6 bij de Regeling burgerluchthavens. Tevens zijn meerdere regels uit de bijlage verwijderd. Dit betreft luchtvaartnavigatiebakens die fysiek zijn verwijderd (locaties: Haamstede, Haarlemmermeer, Eindhoven, Nieuwstadt, Nieuwkoop, Assendelft, Heenvliet, Rotterdam, Haastrecht, Slochteren, Stad en Veenhuizen).

Artikel III

Het besluit treedt in werking per 1 juli 2025. Dit betreft een vast verandermoment Omdat de wijzigingen, zoals nader beschreven in paragraaf 2 van deze nota van toelichting, al zijn gerealiseerd en met dit besluit kaartmateriaal in overeenstemming wordt gebracht met de feitelijke situatie en de ruimtelijke effecten hiervan zeer beperkt zijn, wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van 3 maanden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

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