

WIJ **W**ILLEM **A**ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met  
wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de  
vliegveiligheid alsmede wijziging van het luchthavengebied**

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 ;  
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

Aan artikel 1.1.1 wordt een lid toegevoegd, luidend:

3. In dit besluit wordt onder "laserinstallatie" verstaan: alle lichtbronnen waarvan de lichtintensiteit zo hoog is dat deze ernstige hinder veroorzaakt of kan veroorzaken voor de luchtvaart.

B

Artikel 2.2.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste, tweede, derde, vierde en zesde lid wordt "bijlage 3A" respectievelijk "bijlage 3B" telkens vervangen door: bijlage 3.
2. In het vijfde en het zesde lid wordt "de datum van inwerkingtreding van dit besluit" telkens vervangen door: 20 februari 2003.

## C

Artikel 2.2.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na "objecten" ingevoegd: en geen bomen of struiken.
2. In het tweede lid wordt na "aanlegvergunning" ingevoegd: dan wel een omgevingsvergunning.
3. In het tweede lid, onderdeel b, wordt "de datum van inwerkingtreding van dit besluit" vervangen door: 1 juli 2014, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.
4. Aan het slot wordt een lid toegevoegd, luidend:
  5. Op de in het eerste lid bedoelde gronden worden bomen en struiken zodanig onderhouden dat zij niet hoger worden dan de in dat lid bedoelde maximale waarden.

## D

In artikel 2.2.3, tweede lid, wordt "de datum van inwerkingtreding van dit besluit" vervangen door: 20 februari 2003.

## E

In Hoofdstuk 2 wordt na artikel 2.2.3 een artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 2.2.4

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6, behorend bij dit besluit, is geen gebruik toegestaan van:
  - a. een windturbine die met de tiphoogte steekt door een vlak met een maatgevende toetshoogte zoals opgenomen in de in bijlage 4 opgenomen kaart, met een ashoogte van meer dan 35 meter, of in geval van plaatsing op een gebouw, met een tiphoogte van meer dan 5 meter dan wel meer dan 35 meter voor gebouw en tiphoogte tezamen;
  - b. een vaste laserinstallatie.
2. In afwijking van het eerste lid is het gebruik, bedoeld in dat lid, toegestaan voor zover dit rechtmatig is op 1 juli 2014.
3. In afwijking van het eerste lid is het gebruik, bedoeld in dat lid, toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.

## F

Artikel 3.1 komt te luiden:

### **Artikel 3.1**

Het recht zoals dat gold onmiddellijk voor 1 juli 2014 blijft van toepassing ten aanzien van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet waarvan de aanvraag is ingediend voor dat tijdstip.

## **Artikel II**

De bijlagen behorend bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol worden als volgt gewijzigd:

### **A**

De kaart, opgenomen in bijlage 1, wordt vervangen door de kaart met het opschrift "Bijlage 1 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2014) – Het luchthavengebied", opgenomen in bijlage A, behorend bij dit besluit.

### **B**

De kaart, opgenomen in bijlage 2, wordt vervangen door de kaart met het opschrift "Bijlage 2 bij Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (2014), Het beperkingengebied", opgenomen in bijlage B, behorend bij dit besluit.

### **C**

De bijlage 3A en 3B worden als volgt gewijzigd:

1. De aanduiding "Bijlage 3A" wordt vervangen door: Bijlage 3.
2. De aanduiding "Bijlage 3B" vervalt.
3. De kaarten worden vervangen door de kaart met het opschrift "Bijlage 3 bij Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (2014), Beperking bebouwing", opgenomen in bijlage C, behorend bij dit besluit.

### **D**

De kaarten, opgenomen in bijlage 4, worden vervangen door de kaart met het opschrift "Bijlage 4 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2014) – Maatgevende kaart toetshoogtes", opgenomen in bijlage D, behorend bij dit besluit.

### **E**

De kaarten, opgenomen in bijlage 5, worden vervangen door de kaart met het opschrift "Bijlage 5 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2014) – Beperking aantrekken vogels", opgenomen in bijlage E, behorend bij dit besluit.

### **F**

Aan het slot wordt een nieuwe bijlage 6 met kaart met het opschrift "Bijlage 6 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2014) – Toetszone voor windturbines en lasers" toegevoegd, opgenomen in bijlage F, behorend bij dit besluit.

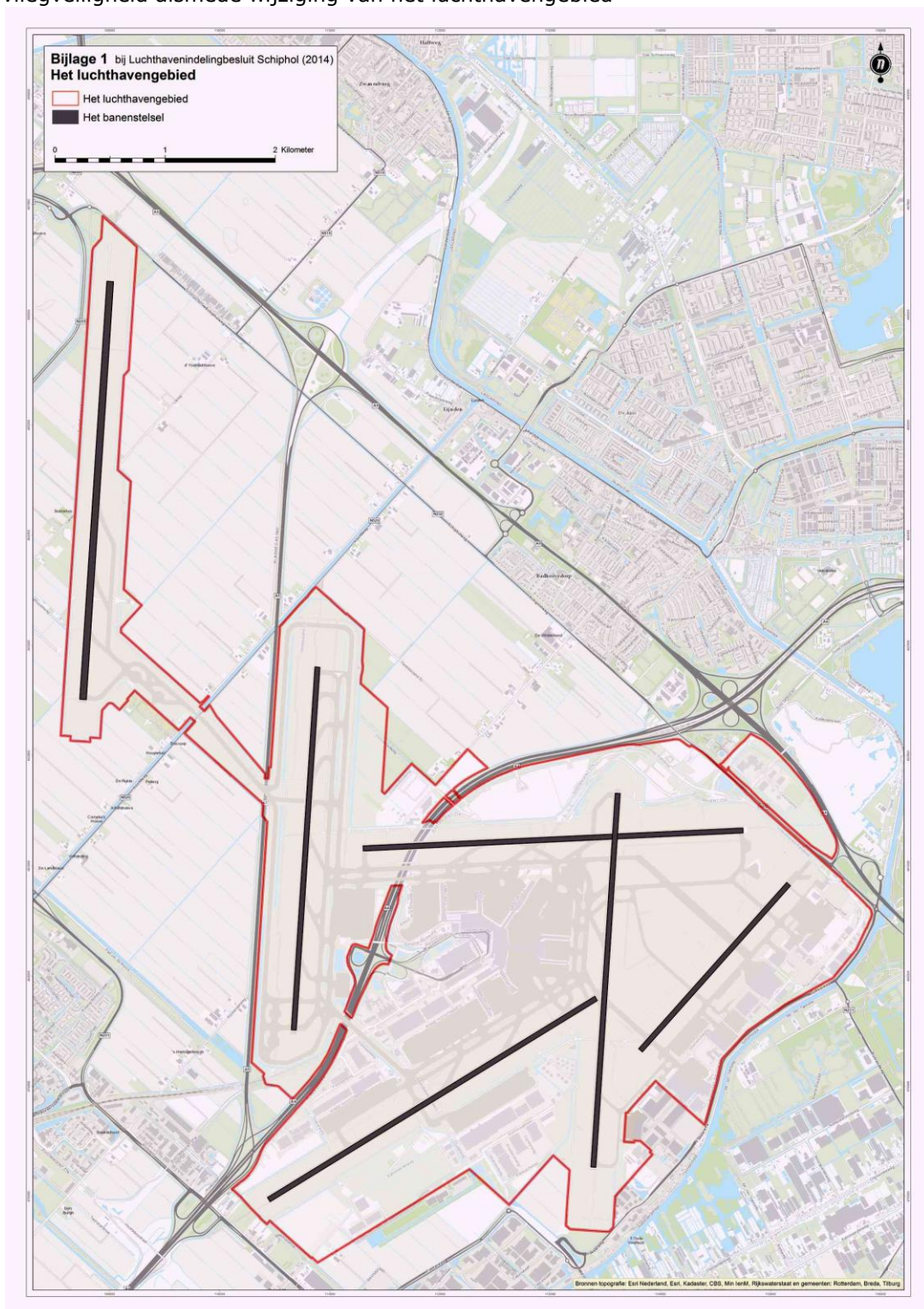
### **ARTIKEL III**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2014.

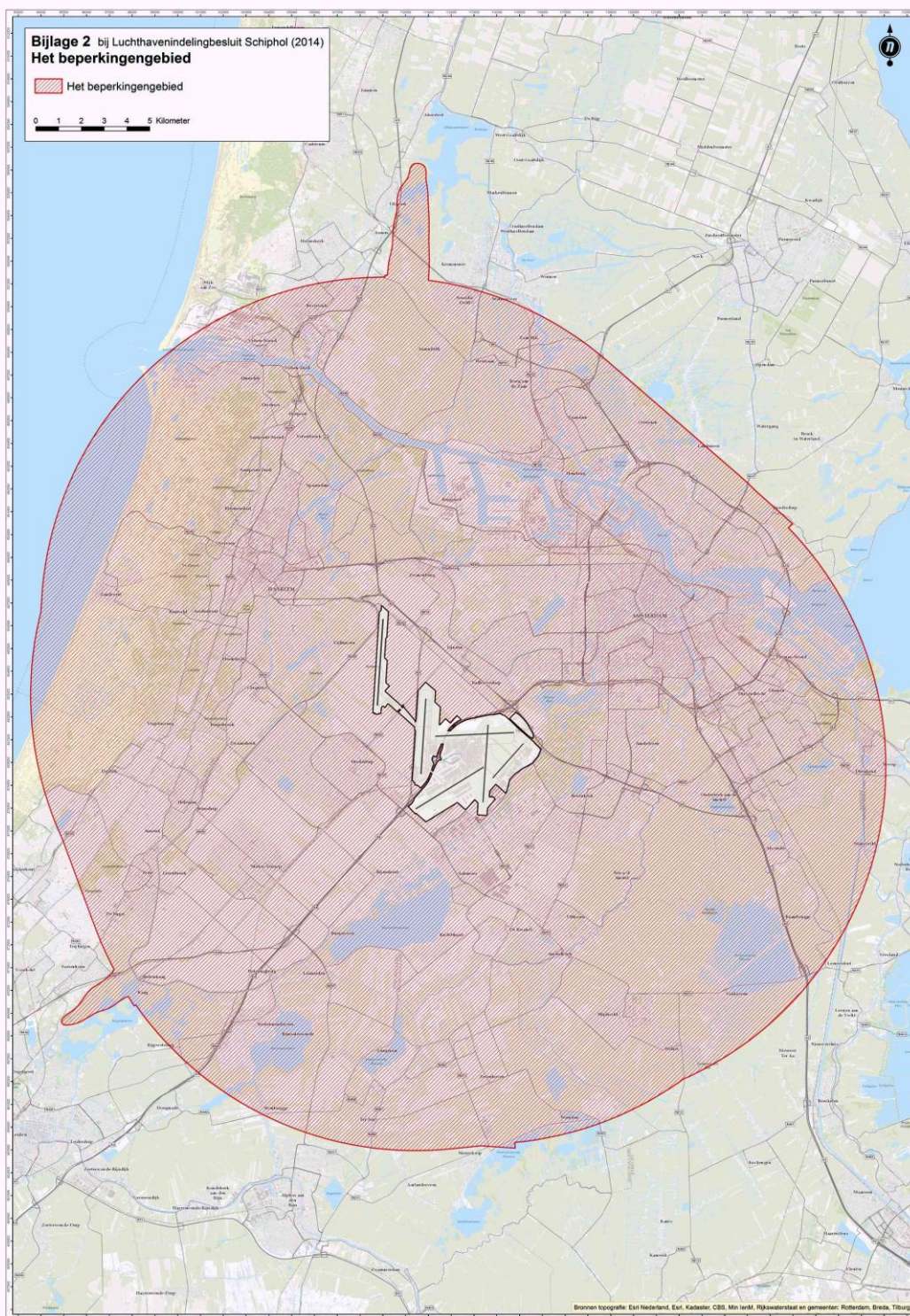
Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Bijlage A bij het Besluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid alsmede wijziging van het luchthavengebied



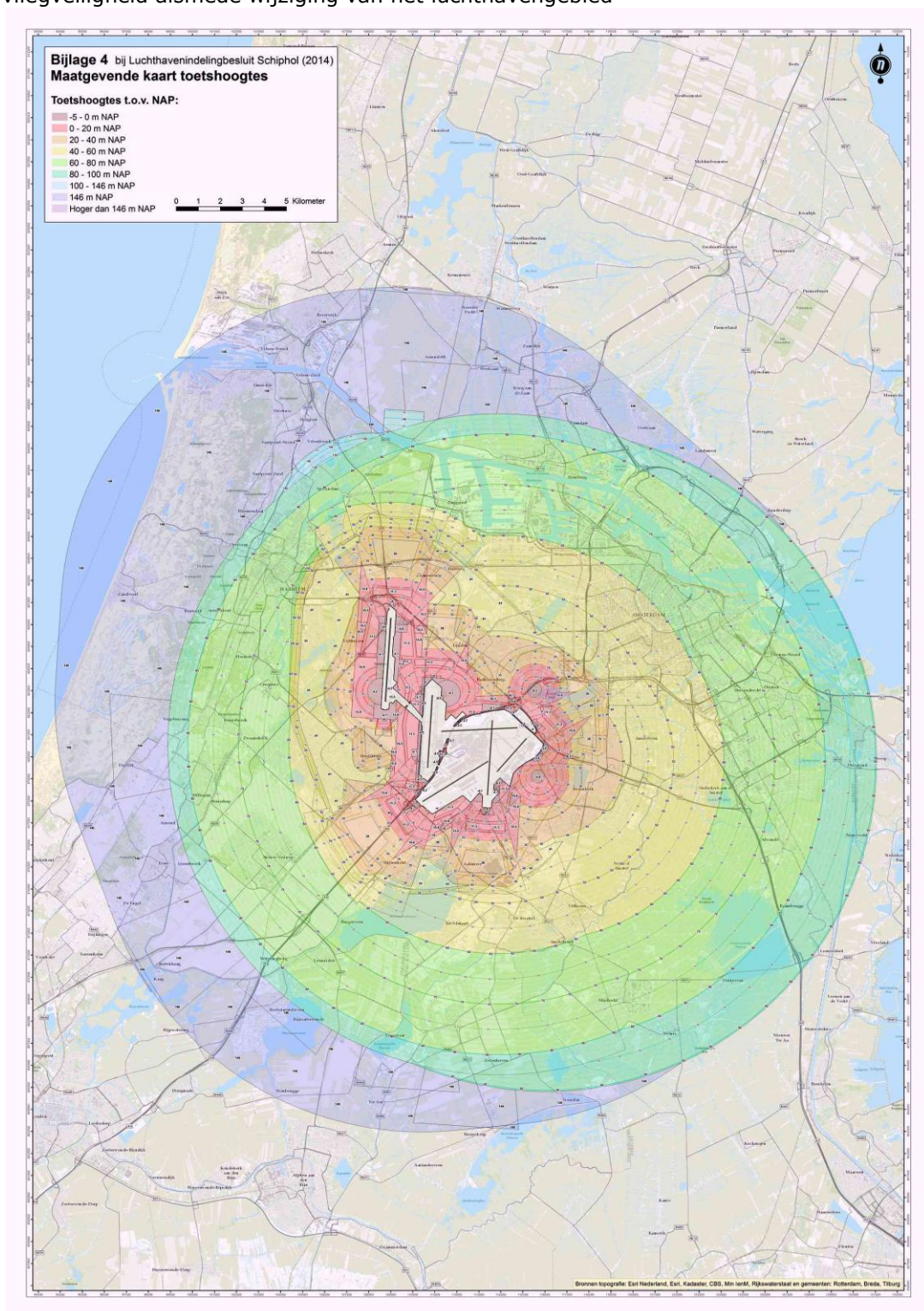
Bijlage B bij het Besluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid alsmede wijziging van het luchthavengebied



Bijlage C bij het Besluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid alsmede wijziging van het luchthavengebied

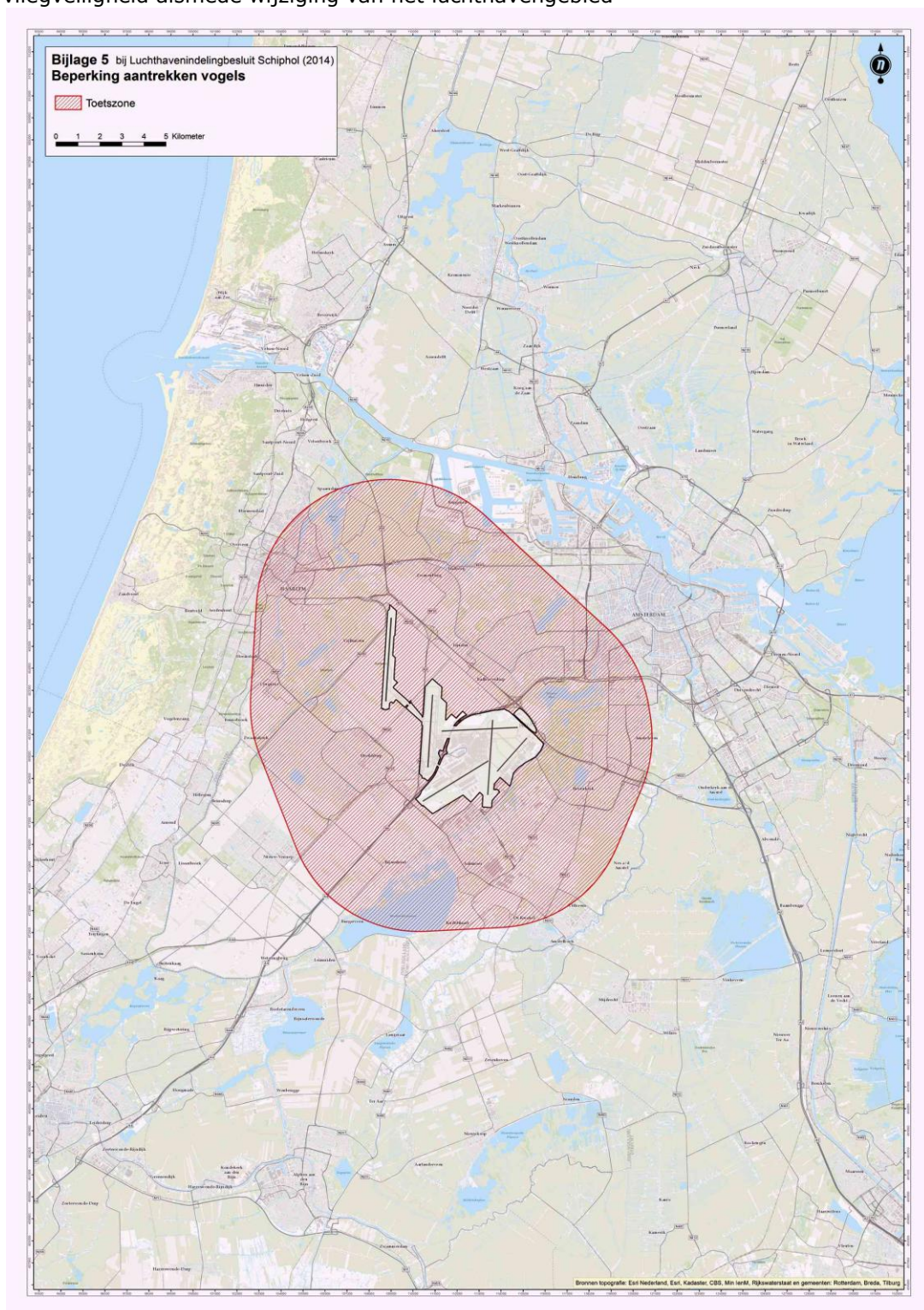


Bijlage D bij het Besluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid alsmede wijziging van het luchthavengebied

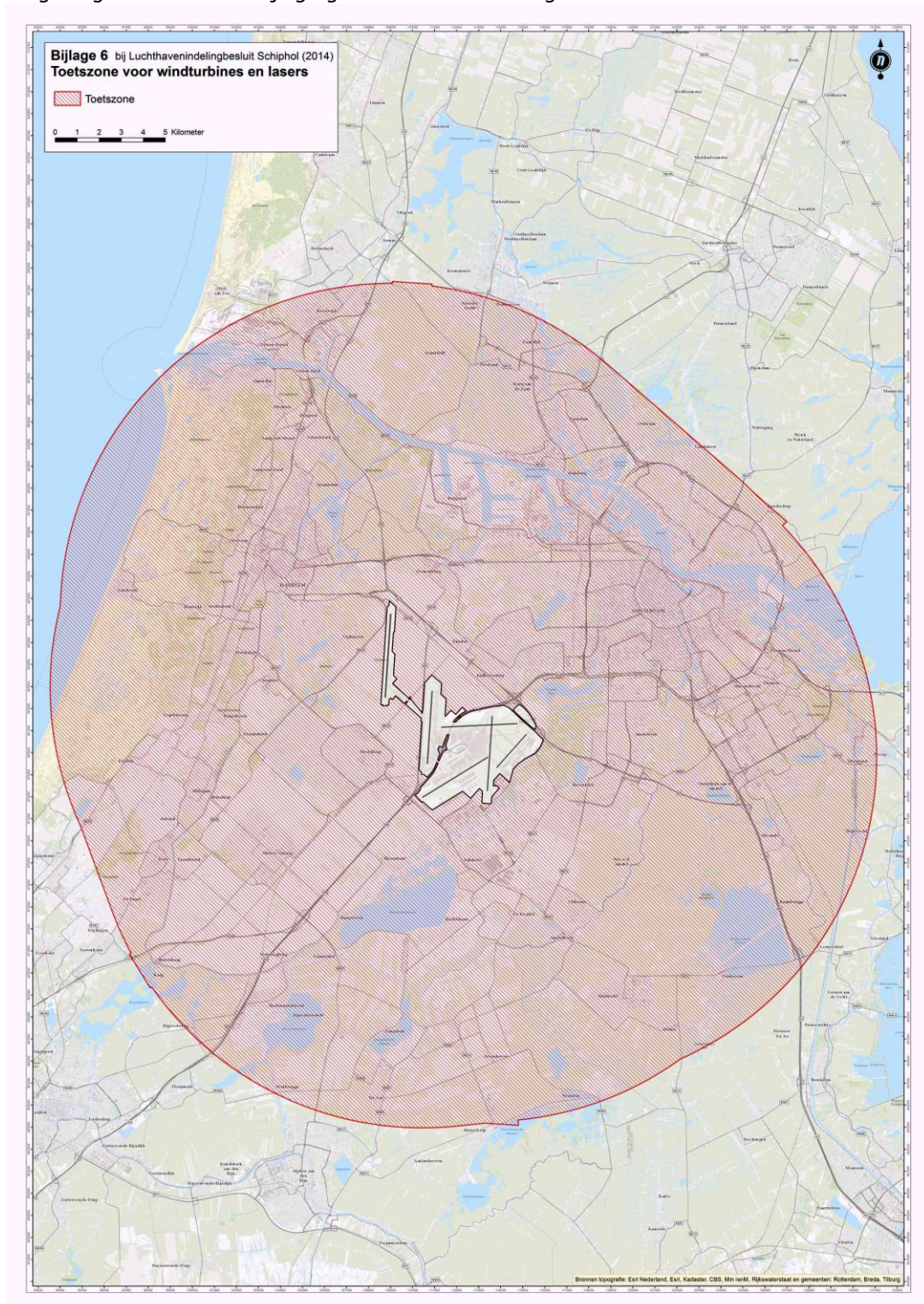




Bijlage E bij het Besluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid alsmede wijziging van het luchthavengebied



Bijlage F bij het Besluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid alsmede wijziging van het luchthavengebied



## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **ALGEMEEN DEEL**

#### **1. Inleiding**

##### **1.1 Wijziging van het LIB**

Het onderhavige besluit wijzigt het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (hierna LIB), om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te blijven waarborgen. Hiertoe is een deel van het beperkingengebied en de regels die hiervoor gelden gewijzigd. Het beperkingengebied is gewijzigd op basis van actualisatie van de onderliggende toetsvlakken.

Wijziging van het beperkingengebied en regels vloeien in belangrijke mate voort uit inmiddels gewijzigde, dan wel op handen zijnde internationale regelgeving op het vlak van vliegveiligheid.

Tevens is het luchthavengebied beperkt aangepast.

##### **1.2 Beknopte inhoud van het voorstel**

Er is ingezet op een actueel en robuust LIB, dat voldoet en de komende jaren kan blijven voldoen aan de mondiale en Europese eisen op het vlak van vliegveiligheid. Dit met het oog op planologische rust en continuïteit van het ruimtelijk beleid.

Een aantal regels in het LIB is niet aangepast, omdat internationale regelgeving daartoe geen aanleiding geeft.

Voor het overgrote deel samenhangend met inmiddels gewijzigde of nieuwe internationale regelgeving, zijn voor een achttal onderwerpen gewijzigde of nieuwe regels in dit besluit opgenomen. Dit betreft:

- Verlagen van de noodklimtoetsvlakken, om de vliegveiligheid van met name tweemotorige vliegtuigen met uitval van een motor te waarborgen.
- Completeren en actualiseren van de toetsvlakken voor luchtverkeersapparatuur, met het oog op het blijvend borgen van de goede werking van alle (bestaande) luchtverkeersapparatuur.
- Toevoegen van een nieuw toetsvlak op een hoogte van 150 m tot op 15 km van de luchthaven, bedoeld om ook verder weg van de luchthaven objecten te kunnen toetsen op een voldoende veilig verloop van de vliegprocedures.
- Instellen van een toetszone voor windturbines, vanwege specifieke risico's van windturbines voor het vliegverkeer en de werking van luchtverkeersapparatuur.
- Instellen van een toetszone voor het gebruik van laserinstallaties, om hinder bij piloten te voorkomen door laserlicht of andere lichtbronnen met een hoge lichtintensiteit.
- Opnemen van toetsvlakken in verband met het voorkomen van windhinder (turbulentie) door gebouwen in de nabijheid van de banen.
- Toevoegen van toetsvlakken in verband met de standaard vliegoperatie, voor zover deze niet reeds worden afgedekt door de overige toetsvlakken.

- Opnemen van beperkingen voor bomen en struiken, omdat deze ook obstakels kunnen vormen en kunnen leiden tot hinder of gevaar voor het vliegverkeer en verstoring van luchtverkeersapparatuur.

Tevens is ingezet op een transparanter LIB, bedoeld om de uitvoering, handhaving en doorwerking van het LIB te verbeteren. Ook voor derden is veel inzichtelijker gemaakt binnen welke vlakken en aan welke criteria wordt getoetst.

Omdat het gewenst wordt geacht de onderhavige wijziging van het LIB zo snel mogelijk in werking te laten treden, is er voor gekozen om deze wijziging van het LIB, die zich specifiek richt op de vliegveiligheid, vooruitlopend uit te brengen op wijziging van het LIB met betrekking tot de aspecten geluid en externe veiligheid.

Tot slot is het luchthavengebied beperkt gewijzigd. Deze wijziging houdt verband met een nieuw geplande opstelplaats voor vliegtuigen op Schiphol-Noordwest.

### **1.3 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op achtergronden en overwegingen bij het onderhavige wijzigingsbesluit. Naast aanleiding en urgentie, wordt met name ingegaan op het doel en de uitgangspunten van het LIB. Deze laatste vormen een belangrijk richtinggevend kader voor de inhoud van dit besluit.

Hoofdstuk 3 gaat nader in op de inhoud van dit besluit i.c. op de wijzigingen in het LIB. Eerst wordt ingegaan op wat wijzigt en wat niet. Vervolgens wordt in par. 3.2. elke wijziging kort beschreven en toegelicht. In par. 3.3. wordt de wijziging van het luchthavengebied toegelicht en in par. 3.4. wordt ingegaan op de bijbehorende kaarten en achtergrondinformatie.

In hoofdstuk 4 wordt beknopt de verhouding tot bestaande regelgeving geschetst.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de uitvoerings- en handhavingsaspecten. Dit mede op basis van de daartoe door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgevoerde toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF toets).

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de gevolgen van de wijzigingen van het LIB. Dit betreft de niet beoogde effecten en financiële gevolgen. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de ruimtelijke gevolgen, de financiële gevolgen voor de Rijksoverheid, de bestuurlijke lasten en gevolgen voor de andere overheden, de lasten voor burgers, bedrijven en instellingen en de gevolgen voor het milieu. De resultaten zijn gebaseerd op daartoe uitgevoerde toetsen.

Hoofdstuk 7 gaat beknopt in op de wijze waarop het LIB tot stand is gekomen.

Hoofdstuk 8 gaat over de doorwerking, de inwerkingtreding en het overgangsrecht.

## **2 Achtergronden en overwegingen**

### **2.1 Aanleiding wijziging van het LIB**

Het LIB omvat het ruimtelijke beperkingengebied en bijbehorende regels met het oog op geluidhinder, externe veiligheid en de vliegveiligheid. Het LIB dateert van 2003<sup>1</sup>.

Internationaal worden door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) voorschriften opgesteld omtrent de veiligheid van de burgerluchtvaart. Nederland heeft zich via afspraken aan deze voorschriften geconformeerd. Met het LIB worden deze voorschriften vertaald in nationale regelgeving. Met dit besluit wordt het LIB in overeenstemming gebracht met de meest recente ICAO voorschriften.

Verder noopt nieuwe in voorbereiding zijnde EU-regelgeving voor de grotere luchthavens, waartoe Schiphol behoort en die per 1 januari 2014 in werking treedt, tot wijziging van het LIB. Doorwerking daarvan in Nederlandse regelgeving, middels actualisatie van het LIB, dient daarom bij voorkeur zo snel mogelijk plaats te vinden.

Met het voorliggende besluit is er tijdig duidelijkheid voor partijen aan welke nieuwe regels vanuit oogpunt van vliegveiligheid moet worden voldaan.

Het kabinet is na afronding van dit besluit op grond van vliegveiligheid, vervolgens voornemens het beperkingengebied en de bijbehorende regels op grond van geluid en externe veiligheid te actualiseren. Omwille van de planologische rust zal het vliegveiligheidsdeel binnen het LIB dan niet opnieuw geactualiseerd worden.

## **2.2 Doel en uitgangspunten**

Doel van de wijziging van het LIB in verband met vliegveiligheid is het borgen van de vliegveiligheid. Dit allereerst door de actuele regels die daarvoor gelden in internationaal verband te laten doorwerken.

Internationale regels worden frequent aangepast en geactualiseerd. Het LIB voor wijziging middels dit besluit dateert van 2003 en betreft de doorvertaling van de voorschriften van de International Civil Aviation Organisation (hierna ICAO) die begin 2000 golden. Deze voorschriften zijn op onderdelen vervangen door nieuwe of aanvullende voorschriften. Nederland heeft zich verplicht om de internationale regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving te implementeren en deze aan te passen aan eventuele wijzigingen. Daarnaast stelt de Europese Commissie regelgeving op voor de (grotere) Europese luchthavens, gebaseerd op de ICAO-voorschriften. Deze regelgeving<sup>2</sup> voorbereid door het Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) zal na de vaststellingsprocedure in de Europese Commissie en het Europese Parlement naar verwachting per begin 2014 in werking treden. Deze Europese regelgeving heeft onmiddellijke doorwerking.

Daarbij zijn tevens voorgestelde verbeterpunten uit de adviezen van IVW, LVNL en NLR meegenomen.

---

<sup>1</sup> In 2004 is het LIB beperkt gewijzigd in verband met het herstel van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. In 2012 is een beperkte wijziging van het luchthavengebied doorgevoerd in verband met het nieuwe justitieel complex en nieuwbouw van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol.

<sup>2</sup> Dit betreft uitwerking van de EC verordening 216/2008 en 1108/2009.

Het kabinet zet in op een robuust en toekomstvast LIB, dat voldoet aan en de komende jaren kan blijven voldoen aan de mondiale en Europese eisen op het vlak van vliegveiligheid. Dit met het oog op gewenste planologische rust en continuïteit van het ruimtelijk beleid. Het kabinet kiest om deze redenen niet voor minimumeisen, maar voor eisen die aansluiten bij het Europese ambitieniveau en uitgangspunt zijn voor de Europese regelgeving. Beperkingengebieden met bijbehorende regels in het LIB zijn daarmee robuust, omdat ze langer gevrijwaard zullen zijn van voorkomende wijzigingen, die veelal aanscherpingen zullen inhouden. Tevens wordt hiermee gekozen voor eisen waarmee Schiphol in de hoogste categorie luchthavens wordt gehouden.

Daarnaast is voor het LIB uitgegaan van de huidige categorie-indeling van de luchthaven, qua uitrustings- en inrichtingsniveau, en van de huidige rendabiliteit van de luchthaven en van de luchtvaartmaatschappijen. In voorkomende gevallen is er mogelijk ruimte voor nadere afwegingen, maar nooit ten koste van de vliegveiligheid.

Binnen de kaders van de internationale regelgeving is voor maatwerkoplossingen gekozen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de maatvoering van sommige toetsvlakken. Daarnaast is vanwege de beoogde transparantie van de regels in het LIB (zie ook hierna) en om beter aan te sluiten bij de huidige toezichtpraktijk, er voor gekozen om alle toetsvlakken, ook de niet-wettelijk verplichte vlakken, in het LIB op te nemen. Voor windhinder en de bomen- en struikenproblematiek gelden weliswaar geen specifieke internationale regels, maar wordt wel internationaal aandacht voor deze problematiek gevraagd<sup>3</sup> en lopen er ook al verkenningen om tot oplossingen te komen. In lijn hiermee is er voor gekozen om hiervoor toch regels in het LIB op te nemen. Er is niet gekozen voor een kop op de internationale regels.

Het kabinet kiest, mede op verzoek van de andere overheden, voor een transparanter LIB, bedoeld om de uitvoering, handhaving en doorwerking van het LIB in belangrijke mate te verbeteren. Het LIB werd door andere overheden, maar ook door initiatiefnemers van projecten, als weinig transparant ervaren. Transparantie wordt met name verbeterd door het zichtbaar maken van alle vlakken waar aan wordt getoetst, welke regels voor deze vlakken gelden en welke criteria hierbij worden gehanteerd. Hierdoor ontstaat een scherper beeld van de beperkingen en mogelijkheden. De geboden transparantie wordt deels gegeven met het LIB zelf, maar daarnaast middels de separate achtergrondinformatie bij het LIB.

Voor het beperkingengebied geldt dat objecten, indien zij toetsvlakken doorsnijden of binnen een toetszone vallen, geen doorgang kunnen vinden, tenzij een verklaring van geen bezwaar is verkregen. In het geval van tijdelijke objecten, is een ontheffing nodig. Voor sommige vlakken geldt dat er geen of slechts beperkt mogelijkheden zijn voor doorsnijding met objecten. Andere vlakken laten meer ruimte voor nadere afweging door het bevoegde gezag. In het LIB geldt dat, van de nieuwe of gewijzigde toetsvlakken, alleen de (aangescherpte) noodklimvlakken in beginsel per definitie geen doorsnijding toelaten. Alle overige nieuwe of gewijzigde toetsvlakken bieden binnen randvoorwaarden enige ruimte voor doorsnijdingen op basis van een nadere afweging. In de achtergrondinformatie bij het LIB wordt nader ingegaan op de mate waarin de

---

<sup>3</sup> Zie ICAO EUR DOC 015, European guidance material on managing building restricted areas, art. 3.1.1

onderscheiden beperkingengebieden, ook de niet gewijzigde vlakken, al dan niet ruimte bieden voor een nadere afweging.

Voor de in het LIB opgenomen nieuwe of geactualiseerde toetsvlakken voor luchtverkeersapparatuur en die in verband met de standaard vliegoperatie, gold dat al voor opname in het LIB aan bijna al deze vlakken werd getoetst door de verantwoordelijke toetsende instanties. Toetsing vindt plaats op het moment dat projecten door het maatgevende toetsvlak in het LIB heen steken en ze om die reden ter toetsing worden aangeboden. Toetsing aan deze vlakken door de verantwoordelijke instanties vindt plaats omdat zij hieraan gehouden zijn vanwege internationale regels. Dit was dus ook al het geval toen deze vlakken niet in het LIB waren opgenomen. Deze vlakken zijn thans in het LIB opgenomen omwille van de transparantie. Omdat toetsing aan het merendeel van deze vlakken al bestaande toetspraktijk is, is er met het opnemen van deze vlakken in het LIB materieel geen sprake van nieuwe of aangescherpte regels.

Tot slot wordt alle kaartinformatie in het LIB ook digitaal ontsloten. Ook dit draagt bij aan meer transparantie en een betere doorwerking.

### **3 Inhoud van het besluit**

#### **3.1 Wat wijzigt en wat niet**

In het LIB zijn ten behoeve van een veilig gebruik van de luchthaven en van het luchtruim in bepaalde zones toetshoogtes voor bouwwerken in de omgeving van de luchthaven ingesteld om het luchtruim te vrijwaren van obstakels voor het luchtverkeer, en om de werking van de luchtverkeersapparatuur niet te verstoren. Tevens gelden binnen het betreffende beperkingengebied regels om vogelaanvaringen te voorkomen.

Met het oog op borging van de vliegveiligheid in algemene zin en gewijzigde internationale regelgeving terzake in het bijzonder, kiest het kabinet ervoor:

1. Een aantal reeds in het LIB opgenomen toetsvlakken binnen het beperkingengebied niet te wijzigen, omdat internationale regelgeving daartoe geen aanleiding geeft. Dit betreft:
  - De naderingsvlakken<sup>4</sup>; een hellend vlak ( helling 2-2,5 %) en een horizontaal deel, in het verlengde van de landingsbaan, bedoeld voor het naderend verkeer.
  - Het horizontale obstakelvlak in een straal van 4 km rondom de banen op een hoogte van 45 meter (inner horizontal).
  - Het hellend vlak, dat aansluit op de buitenrand van de 'inner horizontal' op 45 m en oploopt naar 145 m op een afstand van 6 km gerekend vanaf de start- en landingsbanen ("conical"). Dit vlak zorgt samen met het 'inner horizontal'-vlak voor een obstakelvrije ruimte, om vliegprocedures voldoende veilig te kunnen laten verlopen.

---

<sup>4</sup> Vanwege het inmiddels in de praktijk gewijzigde gebruik, vervalt het naderingsvlak voor de Aalsmeerbaan in noordelijke richting en schuift het naderingsvlak voor de Polderbaan beperkt op. Dit betreft echter geen beleidsmatige aanpassingen en worden om die reden niet als wijzigingen van het LIB aangemerkt.

- De RESA (Runway End Safety Area), een horizontaal vlak (150 m breed, 900 m lang) op maaiveld niveau in het verlengde van de startbaan waarin zich géén of slechts breekbare obstakels mogen bevinden in verband met mogelijk doorschieten of juist vóór de baan landen van vliegtuigen.
  - De Transitional Surface, een complex trogvormig hellend vlak, direct aansluitend op de strook rond de start- en landingsbaan, met een hellingshoek van 14,3%, dat vrij moet zijn van obstakels en dient als beschermingsstrook voor vliegtuigen direct naast de baan. Dit vlak ligt vrijwel geheel binnen het luchthaventerrein.
  - Balked Landing Surface: een schuin vlak dat vanaf een bepaalde afstand na de drempel van de landingsbaan omhoog loopt naar het inner horizontal surface en tussen de inner transitional surfaces ligt.
  - De opgenomen 6 km zone met beperkingen voor nieuwe vogelaantrekkende functies en bestemmingen.
2. Met het onderhavige besluit de volgende wijzigingen door te voeren:
- Verlagen van de noodklimvlakken, om de vliegveiligheid van met name tweemotorige vliegtuigen met uitval van een motor te waarborgen.
  - Completeren en actualiseren van de toetsvlakken voor luchtverkeersapparatuur, met het oog op het blijvend borgen van de goede werking van alle (bestaande) luchtverkeersapparatuur.
  - Toevoegen van een nieuw toetsvlak op een hoogte van 150 m tot op 15 km van de luchthaven, bedoeld om ook verder weg van de luchthaven objecten te kunnen toetsen op een voldoende veilig verloop van de vliegprocedures.
  - Instellen van een speciale toetszone voor windturbines, vanwege specifieke risico's van windturbines voor het vliegverkeer en de werking van luchtverkeersapparatuur.
  - Instellen van een toetszone voor het gebruik van laserinstallaties, om piloten geen hinder te laten hebben van laserlicht en overige lichtbronnen met een hoge lichtintensiteit.
  - Opnemen van toetsvlakken in verband met het voorkomen van windhinder (turbulentie) door gebouwen in de nabijheid van de banen.
  - Toevoegen van toetsvlakken in verband met de standaard vliegoperatie, voor zover deze niet reeds worden afgedekt door de overige toetsvlakken.
  - Opnemen van beperkingen voor bomen en struiken, omdat deze ook obstakels kunnen vormen en kunnen leiden tot hinder of gevaar voor het vliegverkeer en verstoring van luchtverkeersapparatuur.

De regels in het LIB hebben geen betrekking op het luchthavengebied. Het luchthavengebied valt onder de werking van *de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen*. Binnen de hekken van de luchthaven gelden reeds eisen conform hetgeen met het LIB thans ook buiten het luchthavengebied wordt geregeld.

### **3.2 Nadere beschrijving van de wijzigingen**

In deze paragraaf worden de verschillende wijzigingen nader beschreven en onderbouwd.

#### **3.2.1 Verlagen noodklimvlakken**



In het LIB zijn noodklimvlakken opgenomen. Deze vlakken maken het mogelijk dat vliegtuigen bij uitval van een motor onder alle omstandigheden (weersomstandigheden, beladingsgraad) eventuele obstakels veilig (met voldoende klaring) kunnen passeren, om daarmee voldoende hoogte te kunnen maken voor het inzetten van een bocht om terug te keren naar de luchthaven. De hellingshoek van deze noodklimvlakken in het LIB voorafgaand aan wijziging was 2%.

Conform internationale regels, wordt de hellingshoek met dit besluit verlaagd van 2 naar 1,6% en wordt de breedte van deze (divergerende) vlakken beperkt tot 1800 m. Belangrijkste aanleiding om aan te scherpen naar 1,6% is omdat deze hellingshoek is gedimensioneerd op tweemotorige vliegtuigen, waarbij een motor uitvalt. Aan de verschillende typen vliegtuigen (twee-, drie- en viermotorig) worden verschillende prestatie-eisen gesteld bij motoruitval. Deze prestatie-eisen in combinatie met de minimale klaringsruimte tussen vliegtuig en obstakel maken van tweemotorige vliegtuigen het meest restrictieve toestel waar rekening mee gehouden moet worden. Het aandeel tweemotorige vliegtuigen op Schiphol is de laatste jaren sterk toegenomen en bedraagt thans ca. 90%, en dit aandeel is nog groeiende.

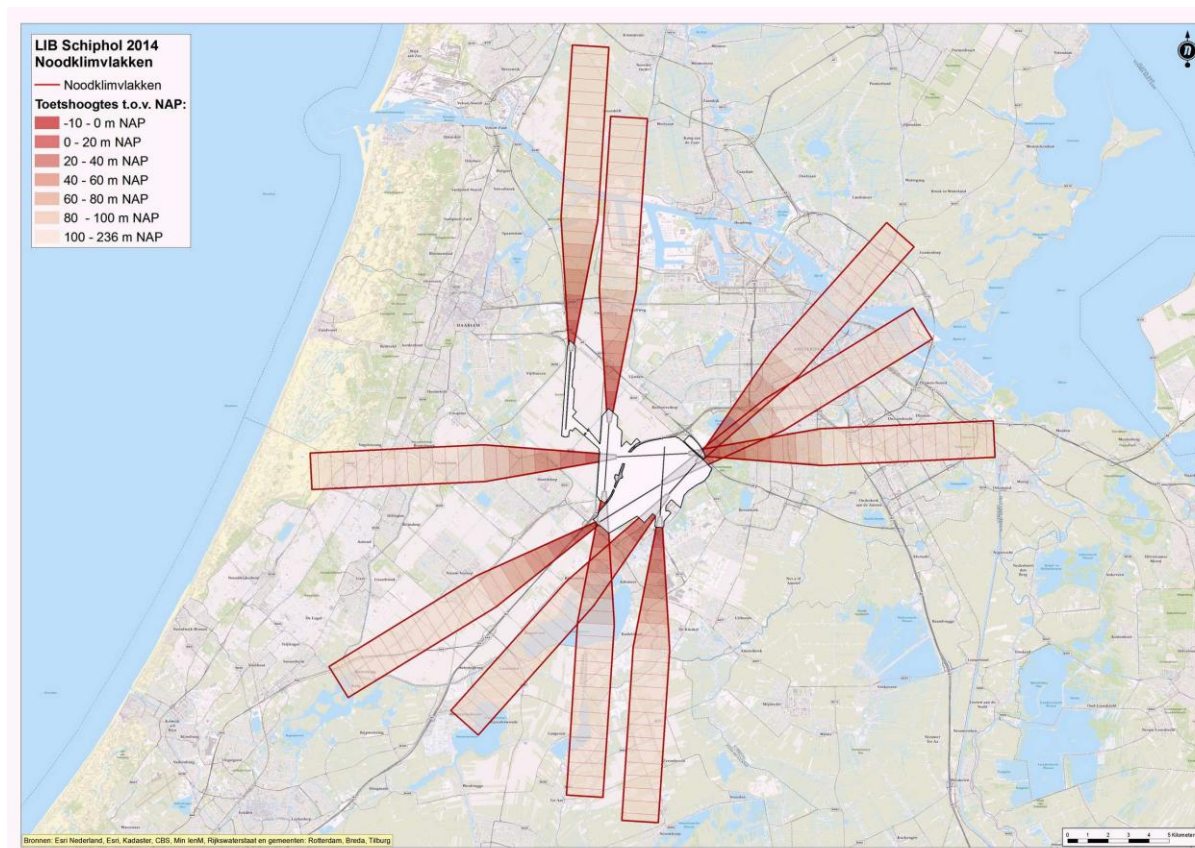
Het kabinet kiest voor de volgens internationale regels meest maatgevende hellingshoek, en voor het doorvoeren daarvan voor alle banen op Schiphol. Belangrijkste redenen daarvoor zijn:

- Het blijvend accommoderen van (het grote aandeel van) tweemotorige vliegtuigen op Schiphol, vanwege het grote belang daarvan voor de rendabiliteit van Schiphol.
- Het bij voorkeur willen kiezen voor robuuste en generieke maatregelen, omdat deze meer garantie bieden voor de vliegveiligheid. Zo bieden een inrichting en uitrusting die voldoen aan de veiligheidseisen, betere veiligheidsgaranties dan operationele beperkingen. En wordt om die reden ook de voorkeur gegeven om voor alle banen uit te gaan van eenzelfde hellingshoek, omdat verschillende hellingshoeken de complexiteit en daarmee de kansen op missers (met bijbehorende veiligheidsrisico's) zouden vergroten.
- Operationele beperkingen, zoals bijvoorbeeld het beperken van de beladingsgraad van toestellen (vliegtuigen met minder belading kunnen wel veilig vertrekken bij een grotere hellingshoek) hebben op basis van het voorgaande punt niet de voorkeur, maar zijn ook omwille van de rendabiliteit van de luchtvaartmaatschappijen ongewenst.
- Bestaande en ook geplande objecten vormen niet een zodanige belemmering dat deze een verlaging in de weg zouden staan.

Doorsnijding van het noodklimvlak is in beginsel niet toegestaan. Soms kan wel een ontheffing worden verkregen voor een tijdelijk object.

Het invoeren van de gewijzigde noodklimvlakken, de aanscherpte hellingshoek naar 1,6% en het beperken van de maximale breedte tot 1800 meter, krijgt in het onderhavige besluit vorm door de bij artikel 2.2.2 van het LIB behorende kaart in bijlage 4 van het LIB te vervangen.

Figuur 1. Noodklimvlakken



### 3.2.2 Completeren en actualiseren toetsvlakken voor de luchtverkeersapparatuur

In het LIB zijn toetsvlakken opgenomen voor de bescherming van de correcte werking van de luchtverkeersapparatuur. Objecten die door een dergelijk toetsvlak heen steken, moeten worden getoetst op mogelijke verstoring van deze apparatuur. Alle communicatie-, navigatie- en surveillance (cns) apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Obstakels, zowel vast (bijvoorbeeld gebouwen, windturbines, bomen e.d.) als mobiel (bijvoorbeeld bouwkransen, heistellingen e.d.) kunnen de radiosignalen en daarmee de correcte werking van de apparatuur verstoren. De verstoring kan zich manifesteren in de vorm van reflectie, diffractie (buiging) of afscherming van het signaal. De mate van verstoring is sterk afhankelijk van het soort apparatuur en de hoogte, de vorm en de plaats van eventuele obstakels. Verstoring van de apparatuur maakt radiobakens minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar, waardoor de veiligheid van het luchtverkeer wordt beïnvloed.

De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), die eigenaar is van de luchtverkeersapparatuur op en rondom Schiphol, toetst op verzoek van de ILT in het kader van een aanvraag van een verklaring van geen bezwaar, of een toetsvlak doorsnijdend object leidt tot verstoring van de cns apparatuur rond Schiphol en brengt hierover advies uit aan de ILT die de aanvraag beoordeelt. Doorsnijding van een

toetsvlak is niet toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar of een ontheffing is verkregen. Projecten moeten een redelijke mate van (detail)uitwerking kennen voordat ze getoetst kunnen worden.

De werking van de apparatuur toetst de LVNL aan de hand van internationaal vastgelegde criteria<sup>5</sup>. De Surface Movement Radar (SMR) en het MultiLateTeratie systeem (MLT) maken gebruik van een techniek waarvan de beschermingscontouren niet in een driedimensionaal toetsvlak zijn te beschrijven. Om tevens de werking van deze twee surveillancesystemen te beschermen tegen verstoring door op te richten objecten betreft de LVNL deze twee systemen ook bij haar advies aan de ILT.

In het LIB voor dit besluit was niet alle cns apparatuur die staat opgesteld op en rondom Schiphol beschermd. Het kabinet kiest ervoor de bescherming van de cns apparatuur in het LIB te completeren en te actualiseren op grond van de gewijzigde internationale regels (ICAO EUR DOC 015, september 2009).

Conform het gestelde in paragraaf 2.2, geldt dat er in de huidige praktijk reeds aan deze nieuwe vlakken wordt getoetst. En dat ze thans alleen vanwege de beoogde transparantie vooraf, met alle daarbij behorende voordelen, in het LIB worden opgenomen. Omdat toetsing aan de vlakken al bestaande toetspraktijk is, is er met het opnemen van nieuwe vlakken op dit onderdeel in het LIB, geen sprake van nieuwe of aangescherpte regels.

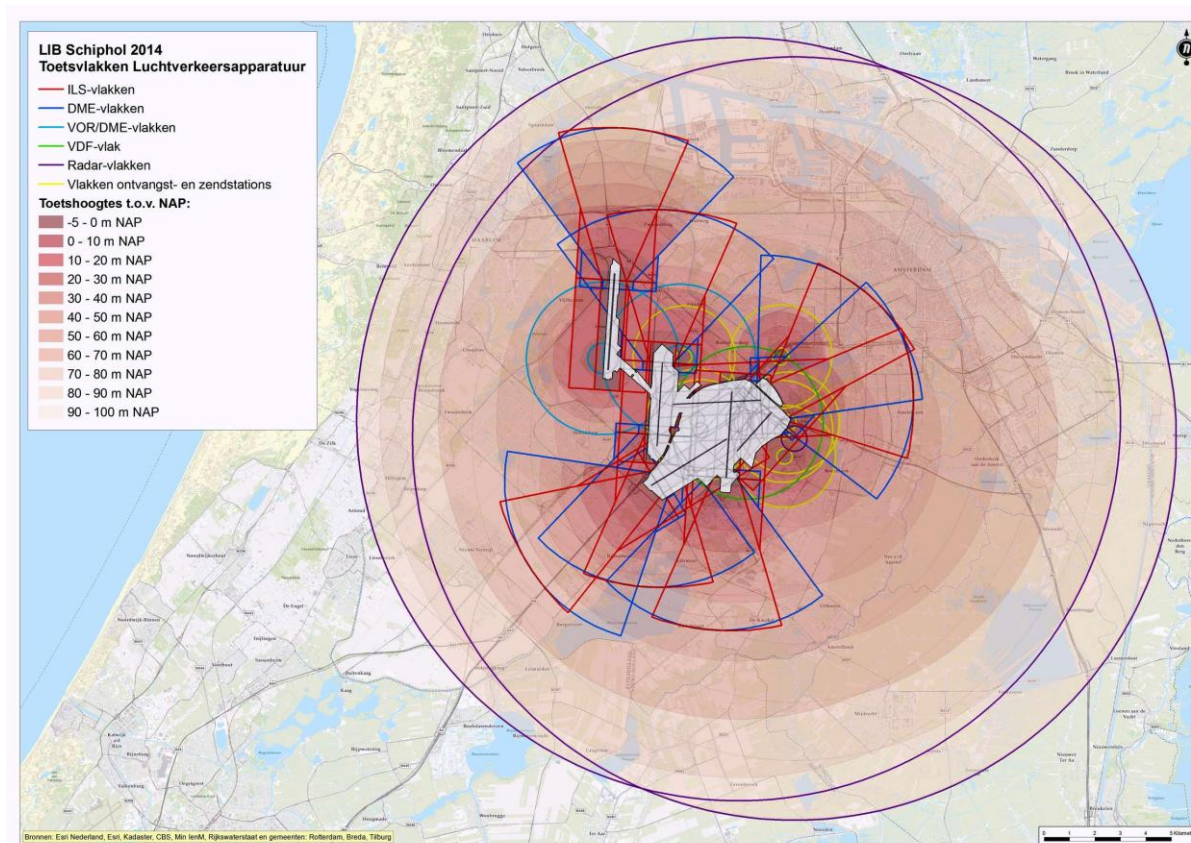
Een deel van de luchtverkeersapparatuur voor het verkeer van en naar Schiphol staat op enige afstand van Schiphol (onder andere VDF Assendelft, locator Haarlemmermeer) en valt buiten de werkingssfeer van het LIB.

Completering en actualisatie van de toetsvlakken die behoren bij de luchtverkeersapparatuur krijgt vorm in dit besluit, door de bij artikel 2.2.2 van het LIB behorende kaart in bijlage 4 van het LIB te vervangen.

---

<sup>5</sup> LVNL toetst aan de hand van onder andere internationale burgerluchtvaartcriteria, in het bijzonder van Annex 10 van ICAO. Daarnaast wordt getoetst aan de hand van ICAO EUR DOC 015 'European guidance material on managing building restricted areas'.

Figuur 2. Toetsvlak Luchtverkeersapparaatuur



### 3.2.3 Toevoegen van het toetsvlak outer horizontal

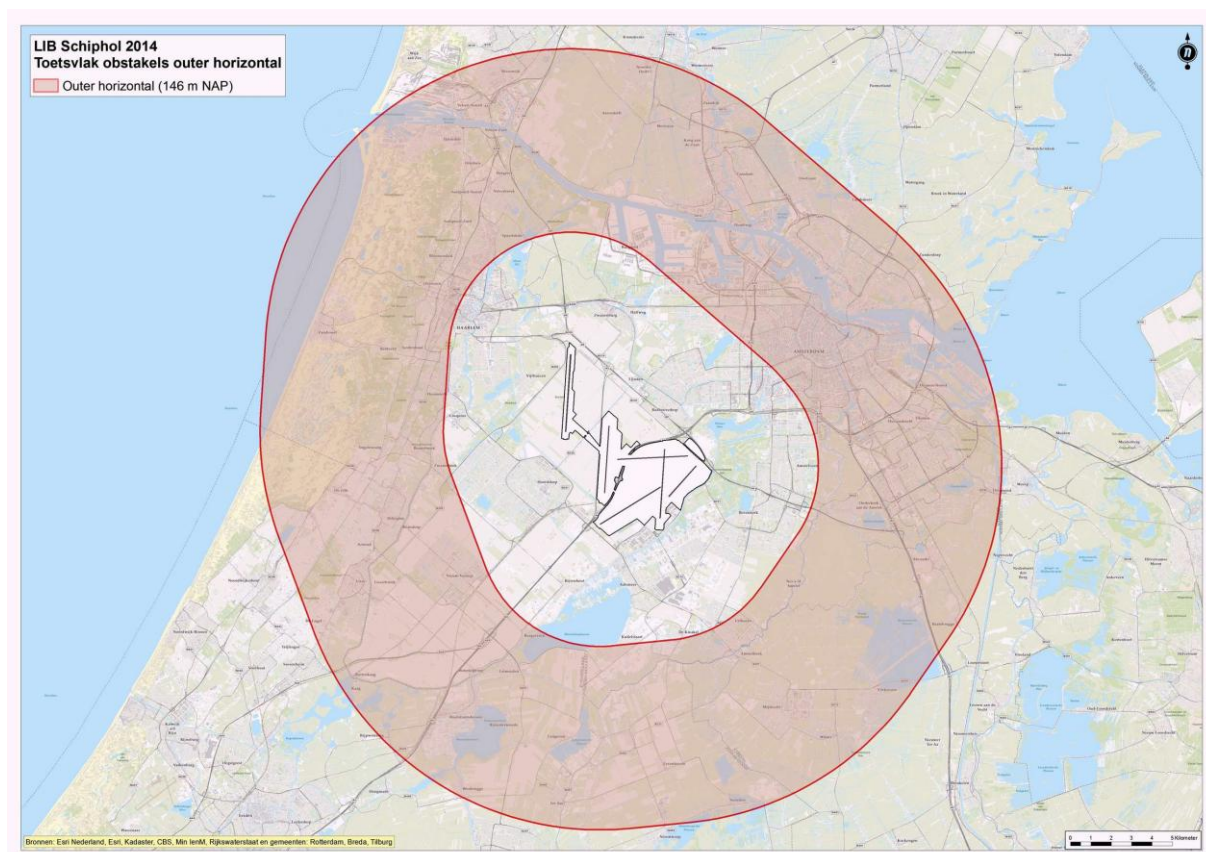
In het LIB zijn toetsvlakken opgenomen, bedoeld om een obstakelvrije ruimte te creëren om vliegprocedures voldoende veilig te kunnen laten verlopen. Dit veilig verloop heeft onder meer betrekking op goede uitvoerbaarheid van instrument naderingen en het garanderen van voldoende ruimte om visueel te kunnen manoeuvreren in de nabijheid van de luchthaven. Deze toetsvlakken betreffen de "inner horizontal", een horizontaal vlak op 45 m hoogte, in een straal van 4 km gerekend vanaf de start- en landingsbanen. En de "conical", een hellend vlak dat aansluit op de buitenrand van de 'inner horizontal' op 45 m en oploopt naar 145 m op een afstand van 6 km gerekend vanaf de start- en landingsbanen.

In lijn met de aanbeveling van ICAO wordt in aansluiting op genoemde vlakken, een additioneel horizontaal toetsvlak ingesteld, op een hoogte van 150 m tot 15 km van het centrum van de luchthaven. Dit betreft de zogenoemde "outer horizontal". Deze toevoeging is bedoeld om ook verder weg van de luchthaven objecten te kunnen toetsen op een voldoende veilig verloop van de vliegprocedures.

Doorsnijding van dit toetsvlak is niet toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar of ontheffing is verkregen. Objecten die het vlak doorsnijden, zullen door de ILT getoetst worden op effecten op de vliegoperatie.

Toetsing aan de outer horizontal wordt geregeld in het LIB, door de werkingsfeer van artikel 2.2.2 van het LIB hiermee te verbreden. Dit krijgt vorm door de outer horizontal onderdeel te maken van de nieuwe kaart in bijlage 4 van het LIB.

Figuur 3. Toetsvlak outer horizontal



### 3.2.4 Toetszone voor windturbines

In het LIB is een aantal toetsvlakken opgenomen ter voorkoming van bouwwerken die hinder kunnen veroorzaken voor landend en startend vliegverkeer, en om de goede werking van de luchtverkeersapparatuur te waarborgen. Windturbines verdienen in dit kader bijzondere aandacht, enerzijds vanwege hun hoogte en materiaalgebruik, anderzijds vanwege de aanwezigheid van bewegende delen. Dit maakt dat windturbines extra verstoring kunnen veroorzaken voor cns apparatuur, in het bijzonder radar- en navigatieapparatuur. Tevens is de 'zichtbaarheid' van deze obstakels voor vliegtuigen lastig bij mindere zichtomstandigheden (hevige neerslag, mist e.d.). Windturbines worden daarom aangemerkt als 'gevaarlijke objecten', die in de omgeving van een luchthaven en onder de aan- en uitvliegroutes worden gezien als potentieel risicovol.

Internationaal worden, vanwege deze specifieke risico's, aanvullend en aangescherpt eisen geformuleerd voor deze bijzondere categorie van objecten<sup>6</sup>. Om die reden kiest het kabinet ervoor om het LIB, gezien de bijzondere positie van de windturbines, in overeenstemming te brengen met de verwachte EU regelgeving en daartoe een specifieke toetszone in te stellen.

De toetszone is zodanig gedimensioneerd, dat windturbines zowel op hun effecten voor cns apparatuur worden getoetst, alsook op hun mogelijke effecten op alle vastgestelde en gepubliceerde aan- en uitvliegprocedures. Dat komt erop neer dat een buitengrens van het toetsgebied is gekozen, die het omhullend gebied betreft van alle toetsvlakken met het oog op de vliegveiligheid tezamen.

Om het aantal te toetsen projecten te beperken, is ervoor gekozen om in lijn met het lokaal ruimtelijke beleid, kleinere windturbines, waarvoor bij veel gemeenten ook geen omgevingsvergunning nodig is, uit te zonderen. Dit betreft windturbines die maximaal een ashoogte hebben van 35 meter. Bij plaatsing van een dakturbine op een gebouw geldt een maximale tiphoogte van de turbine van 5 meter, en mag de hoogte van het gebouw inclusief de tiphoogte van de turbine de 35 meter niet overschrijden. Uiteraard blijft daarnaast gelden, dat de windturbine net als alle andere objecten, niet door een toetsvlak mag steken zoals geregeld in art 2.2.2 lid 1.

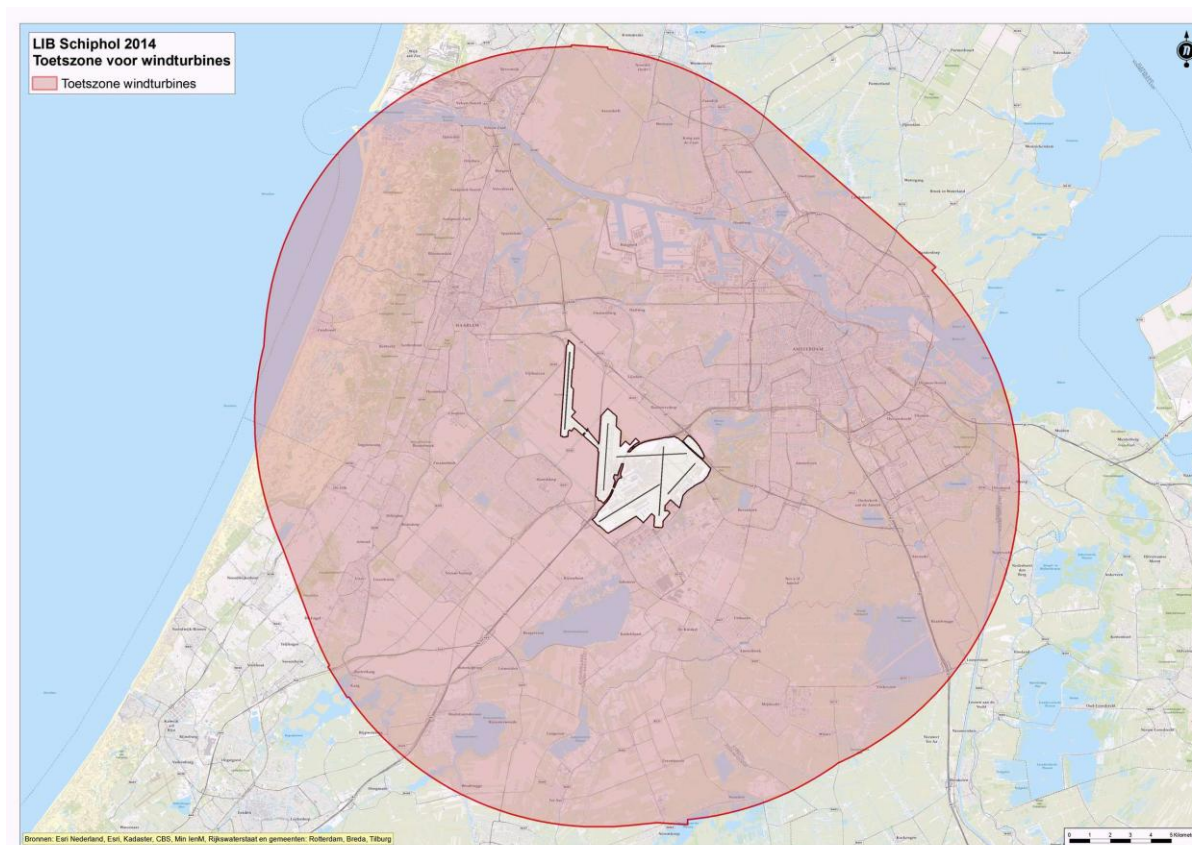
Voor de toetszone is derhalve gedefinieerd dat geen windturbines mogen worden gerealiseerd die door een toetsvlak steken, een ashoogte hebben van meer dan 35 meter, in geval van plaatsing op een gebouw meer dan 5 meter of meer dan 35 meter voor gebouw en dakturbine tezamen, tenzij een verklaring van geen bezwaar is verkregen. Om deze verklaring van geen bezwaar te verkrijgen, worden projecten getoetst op hun verstorende werking voor cns apparatuur en mogelijke effecten op de vastgestelde en gepubliceerde aan- en uitvliegprocedures. Toetsingscriteria zijn de hoogte, situering, materiaalgebruik en zichtbaarheid. Voor de toetsing op mogelijke verstoring van de cns apparatuur kan het nodig zijn dat een extern bureau wordt ingeschakeld voor onderzoek. De kosten van dat onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Toetsing van de windturbines wordt geregeld middels een nieuw artikel 2.2.4 in het LIB, met bijbehorende, nieuwe kaart in een nieuw toegevoegde bijlage 6 van het LIB.

---

<sup>6</sup> ICAO Eurdoc 015

Figuur 4. Toetszone voor windturbines



### 3.2.5 Toetszone voor lasers

Het gebruik van laserinstallaties, alsmede van overige lichtbronnen waarvan de lichtintensiteit meer bedraagt dan  $5\mu\text{W}/\text{cm}^2$  (= maximum permissible exposure) (bijvoorbeeld "sky-beamers", sportveldverlichting, niet-luchtvaartbakens) op de grond en in de directe omgeving van Schiphol, kan de vliegveiligheid beïnvloeden. Deze felle lichten kunnen leiden tot schrikreacties bij vliegers, afleiding, verwarring, hinder, (tijdelijke) verblinding en in uitzonderlijke gevallen zelfs tot blindheid en luchtvaartongevallen. Om het risico van laserinstallaties op de luchtvaartveiligheid te beperken wordt internationaal aanbevolen om zones in te stellen ter regulering van het gebruik hiervan.

Op grond hiervan stelt het kabinet rondom Schiphol een toetszone in voor laserinstallaties en overige felle lichtbronnen. De zone, alsmede de daarbij behorende regels, wordt aangeduid als 'toetszone voor lasers', maar omvat ook overige lichtbronnen met een hoge intensiteit die de luchtvaartveiligheid in gevaar kunnen brengen. Het gebruik van laserinstallaties en overige felle lichtbronnen betreft zowel vaste als tijdelijke installaties.

Binnen de internationale ICAO regelgeving wordt onderscheid gemaakt tussen een laserstraalvrije zone, een laserstraalkritische zone en een lasergevoelige zone. Voor de laserstraalvrije zone wordt een zone van circa 3700 m aanbevolen rondom de banen,

voor de laserstraalkritische zone een cirkel rondom een centraal punt op het luchthaventerrein van 18500 m. De omvang van een lasergevoelige zone wordt ter beoordeling overgelaten aan de lokale luchtvaartautoriteit. Om de zonering rondom Schiphol niet te ingewikkeld te maken, kiest het kabinet voor één toetszone, met een buitenrand die het omhullend gebied betreft van alle toetszones met het oog op de vliegveiligheid tezamen. Dit komt redelijk overeen met de door ICAO voorgestelde cirkel van 18500 m voor de laserkritische zone<sup>7</sup>. Tevens valt met deze keuze de toetszone voor lasers samen met die voor windturbines, hetgeen de eenvoud van het LIB ten goede komt.

Het gebruik van een vaste laserinstallaties en overige lichtbronnen met een hoge lichtintensiteit die de luchtvaartveiligheid in gevaar kunnen brengen wordt in deze zone niet toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar is verkregen. Een initiatiefnemer dient hiertoe een vergunningsverzoek in bij de betreffende gemeente. Om de vergunning te verstrekken heeft de gemeente een verklaring van geen bezwaar (vvgb) nodig. De ILT kan een vvgb verstrekken als gemandateerde van de minister, die hierover advies inwint bij de LVNL. De gemeente neemt het besluit over de vergunning mede op basis van het oordeel van de ILT. In het kader van het luchtvaarttechnische onderzoek voorafgaand aan de verklaring van geen bezwaar, zal LVNL toetsen aan de door ICAO gehanteerde criteria (maximum permissible exposure) voor een laserstraalvrije en een laserstraal kritische zone. Bij de verlening van de verklaring van geen bezwaar kunnen gebruiksafspraken worden gemaakt, gekoppeld aan hetgebruik van de banen.

De vaste installaties (lasers en overige lichtbronnen met een hoge lichtintensiteit) worden gereguleerd door via het bestemmingsplan de bestemmingen en het grondgebruik, waarvan het oprichten van een dergelijke installaties onderdeel uitmaakt, niet toe te staan. Daarnaast zullen de bedrijven, betrokken bij het oprichten en in gebruik hebben van laserinstallaties, geïnformeerd worden over de beperkingen die voor dergelijke installaties gelden in de omgeving van Schiphol.

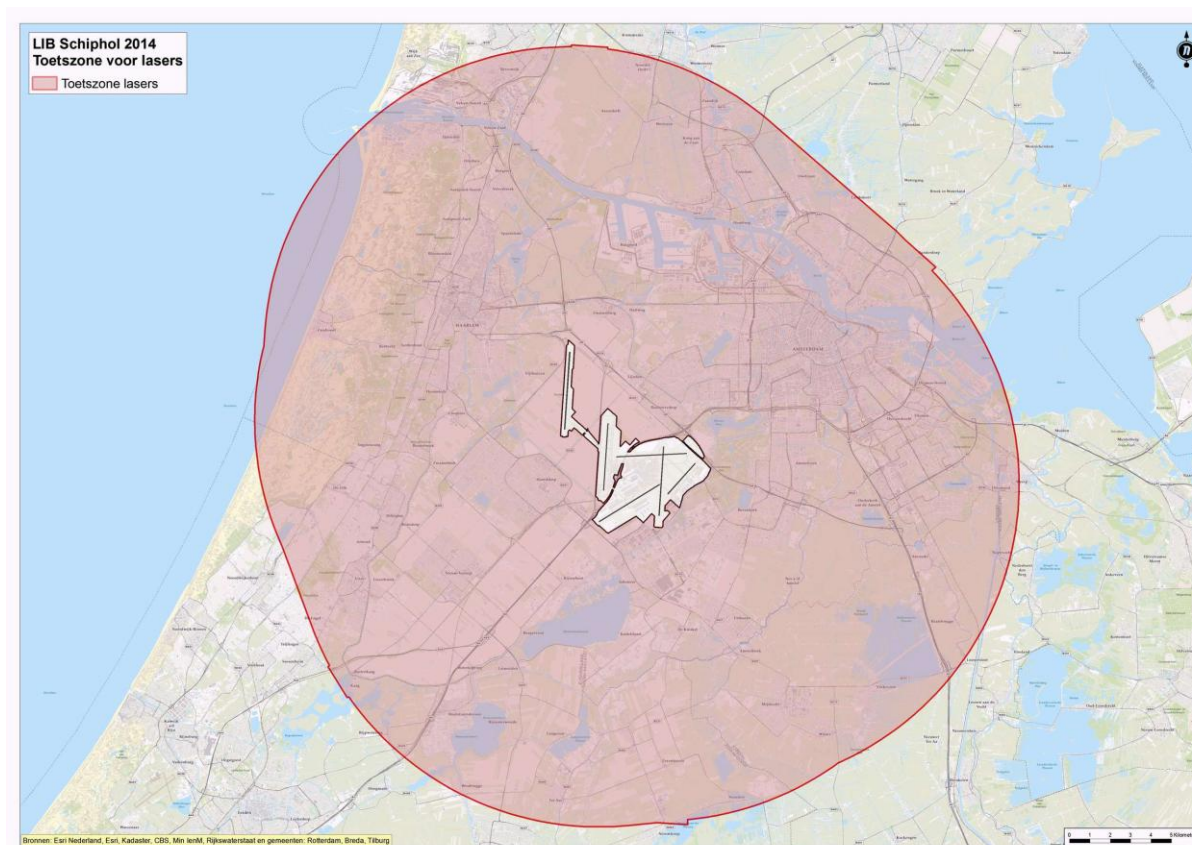
Het gebruik van laserinstallaties wordt geregeld in een nieuw artikel 2.2.4 van het LIB, met bijbehorende, nieuwe kaart in bijlage 6.

---

<sup>7</sup> Er wordt niet gekozen voor een lasergevoelige zone. Normaal zou dit het plaatselijk luchtverkeersleidinggebied omvatten, maar dat is voor Schiphol te omvangrijk.



Figuur 5. Toetszone voor lasers



### 3.2.6 Toetsvlakken i.v.m. windhinder

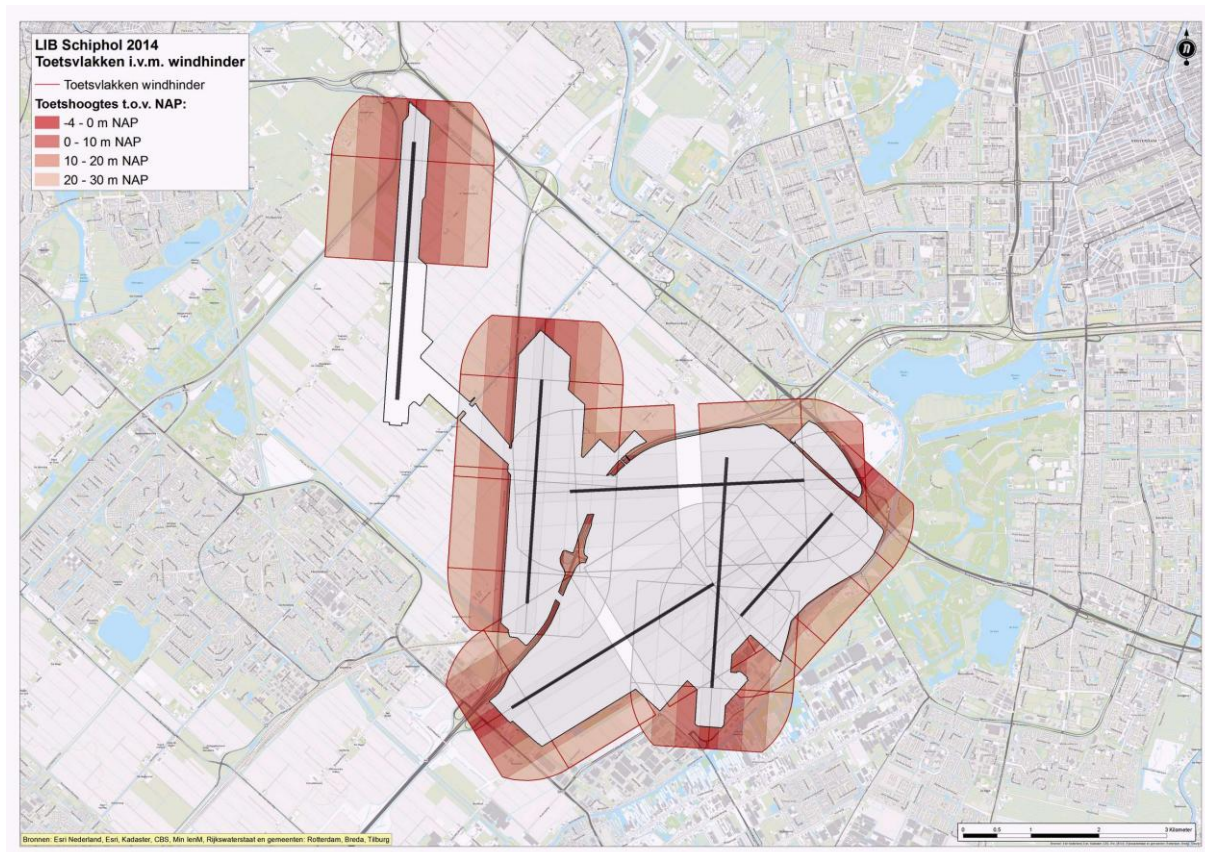
Gebouwen nabij de baankoppen, op de luchthaven of buiten het luchthaventerrein kunnen gevaarlijke windhinder (turbulentie, zogturbulentie en wervelstraten) veroorzaken voor startende en landende vliegtuigen. Hoewel dit probleem internationaal erkend wordt als een reëel risico, is er slechts zeer beperkt regelgeving en wettelijke normering voor deze problematiek ontwikkeld. In Europese regelgeving wordt bepaald dat het gevaar van door obstakels geïntroduceerde turbulentie beschouwd en mogelijk gemitigeerd moet worden.

In ICAO verband zijn maximale waarden voor toelaatbare zijwind vastgelegd. Deze maximale waarde stelt dat er in het dwarswindveld vanaf 25 knopen dwarswind een object geen grotere verandering dan 7 knopen mag veroorzaken. Op basis hiervan heeft het NLR in 2006 onderzoek gedaan naar de effecten van bebouwing op landende vliegtuigen, zowel dichtbij de baan als ver weg. Op basis van dit onderzoek zijn windvlakken gedefinieerd. Een bouwwerk in een windvlak kan substantiële consequenties hebben voor de beschikbaarheid van de betreffende landingsbaan. De door een bouwwerk veroorzaakte turbulentie kan ertoe leiden dat de maximaal toegestane zijwind eerder wordt overschreden en de landingsbaan derhalve gesloten moet worden. Op jaarbasis kan dit oplopen tot een afname van de beschikbaarheid van 25%.

In lijn met de eisen die op het luchthaventerrein gelden, neemt het kabinet toetsvlakken voor windhinder op in het LIB voor objecten die in de nabijheid van de luchthaven worden opgericht en mogelijk windhinder kunnen veroorzaken. Dit vlak heeft, conform aanbeveling van het NLR, een hellingshoek van 1:35, tot op een afstand van 1200 m gerekend vanaf de middellijn van de landingsbaan, en 900 m voor de baandrempeel. Bouwwerken die een breedte of diepte hebben groter dan 30 m zijn niet toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar is verkregen. Om hiervoor in aanmerking te komen moet een windhinderonderzoek overlegd worden. Dit onderzoek moet voldoen aan de criteria zoals in het NLR-onderzoeksrapport vastgesteld.

De toetsing op windhinder wordt geregeld in het LIB door de werkingsfeer van artikel 2.2.2 van het LIB hiermee te verbreden. Dit krijgt vorm door de toetsvlakken voor windhinder onderdeel te maken van de kaart in bijlage 4 van het LIB.

Figuur 6. Toetsvlakken i.v.m. windhinder



### 3.2.7 Toevoegen toetsvlakken voor obstakels i.v.m. de standaard vliegoperatie

Naast het obstakelvrij houden van toetsvlakken in verband met vliegtuigen die in nood verkeren, is het ook zaak om bouwwerken of objecten te toetsen die mogelijk de standaard vliegoperatie i.c. de standaard aan- en uitvliegroutes doorkruisen. Immers, voorkomen moet worden dat dit tot ongewenste of onaanvaardbare gevolgen leidt voor de standaard vliegoperatie. Maar er kunnen ook landzijdig ongewenste gevolgen aan

vast zitten, omdat soms op een bepaalde manier wordt gevlogen om geluidoverlast te beperken, dat mogelijk gefrustreerd zou kunnen worden door een bouwwerk dat een dergelijke route doorsnijdt.

Projecten werden reeds getoetst door de ILT aan de standaard aan- en uitvliegroutes, op het moment dat deze door de toetsvlakken heen steken. Echter, deze vlakken dekken niet overal de standaard aan- en uitvliegroutes af, waardoor projecten ongemerkt zouden kunnen passeren. Bovendien werd tot dit besluit nog niet aan alle standaard aan- en uitvliegroutes getoetst.

Om deze redenen heeft het kabinet besloten om twee samengestelde toetsvlakken in verband met de standaard vliegoperatie in het LIB op te nemen:

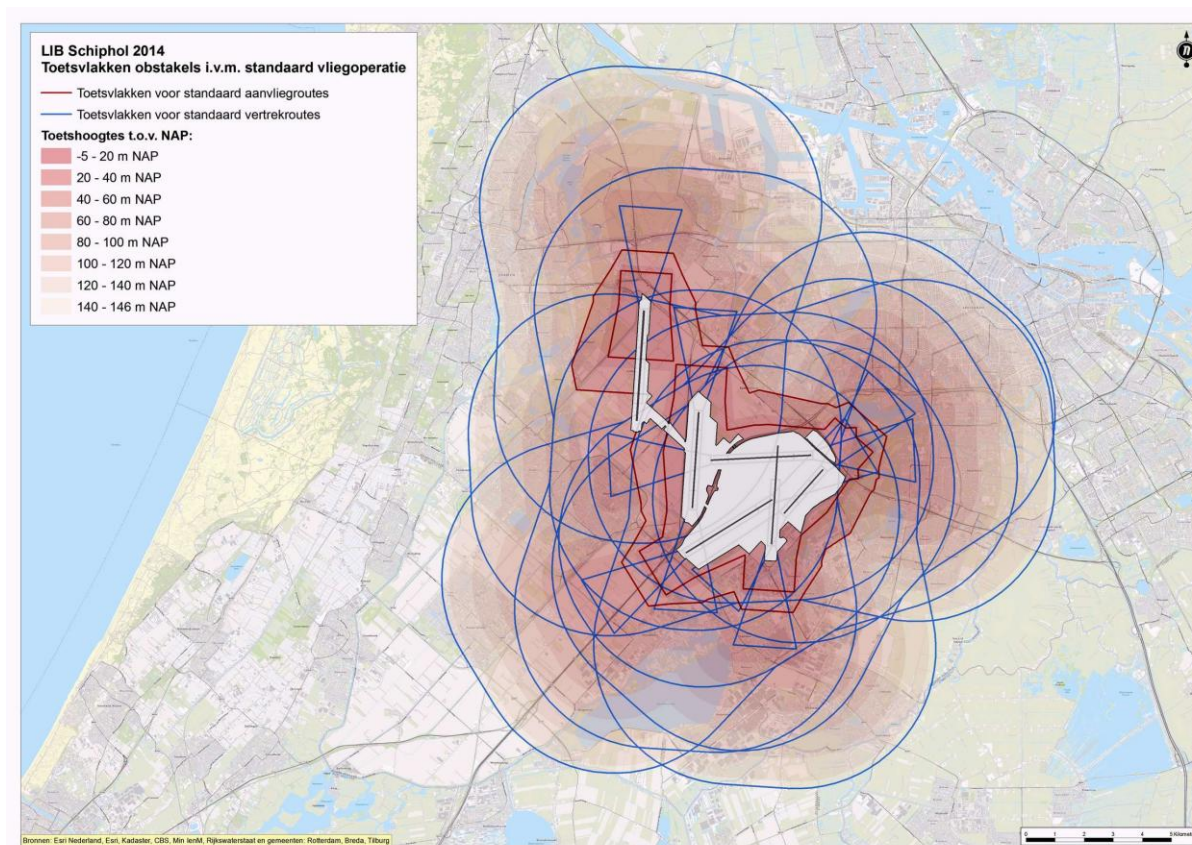
- Toetsvlakken voor de standaard uitvliegoperatie, die het mogelijk maken om direct na verlaten van de baan een bocht te kunnen inzetten. In de praktijk wordt op Schiphol vanwege geluid en capaciteitsredenen, snel na vertrek een bocht ingezet. Met de toenemende groei van Schiphol en verdere verstedelijking rondom Schiphol is het noodzakelijk om dit ook in de toekomst mogelijk te blijven maken. Aan deze vlakken wordt nu reeds getoetst door de ILT.
- Toetsvlakken voor de standaard aanvliegprocedures, die GPS-naderingen mogelijk maken. Deze modernere manier van navigatie maakt vliegprocedures mogelijk die ook vanuit de terugdringing van geluidhinder gewenst zijn. Denk hierbij aan gekromde naderingen, een nauwkeuriger vliegpad en intensiever gebruik van glijlandingen. Aan deze vlakken wordt nu nog niet getoetst door de ILT.

Doorsnijding van de toetsvlakken voor de standaard vliegoperatie is niet toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar of ontheffing is verkregen. Indien objecten door deze vlakken en/of het onderste maatgevende toetsvlak in het LIB heen steken, zullen ze door de ILT worden getoetst op hun gevolgen voor de standaard vliegoperatie.

Conform het gestelde in paragraaf 2.2, geldt dat voor die vlakken waar reeds nu aan wordt getoetst, er bij vaststelling van het LIB geen sprake is van nieuwe of aangescherpte regels. Deze zijn in dit besluit opgenomen met het oog op de transparantie. Het toetsvlak voor de GPS-naderingen is wel nieuw.

Toetsing van obstakels i.v.m. de standaard vliegoperatie wordt geregeld in het LIB, door de werkingsfeer van artikel 2.2.2 van het LIB hiermee te verbreden. Dit krijgt vorm door de twee geselecteerde vlakken onderdeel te maken van de kaart in bijlage 4 van het LIB.

Figuur 7. Toetsvlakken voor obstakels i.v.m. de standaard vliegoperatie



### 3.2.8 Beperkingen bomen en struiken

Het LIB voorzag voor dit besluit niet in de mogelijkheid om de aanplant van (toekomstige) hoge bomen en struiken te voorkomen op vanuit vliegveiligheid gezien ongewenste locaties. Ook voorzag het LIB niet in mogelijkheden om bomen en struiken te saneren als die door een toetsvlak heen zijn gegroeid en hinder veroorzaken voor het vliegverkeer of voor de veilige werking van de luchtverkeersapparatuur.

Bomen en struiken die buiten de hekken staan van de luchthaven of in de directe omgeving van luchtverkeersleidingapparatuur, kunnen door een toetsvlak heen groeien en aanzienlijke hinder of gevaar voor het vliegverkeer of verstoring van de apparatuur veroorzaken. De verstoring door bomen kan in sommige gevallen vergelijkbare consequenties hebben met de verstoring door een bouwwerk.

Gelet op de vergaande consequenties die deze hinder of verstoring voor de veiligheid kunnen hebben, kiest het kabinet ervoor om in het LIB ook voor bomen en struiken aan te geven dat ze niet door toetsvlakken mogen steken. Vanaf het moment dat bomen en struiken door een toetsvlak heen zijn gegroeid kan de eigenaar/beheerder op basis

hiervan worden aangesproken op de hinder die hierdoor ontstaat voor het vliegverkeer of de werking van de luchtverkeersleidingapparatuur<sup>8</sup>.

Om de aanpak van bomen en struiken mogelijk te maken, wordt artikel 2.2.2, eerste lid van het LIB aangepast door naast 'objecten' ook 'bomen en struiken' op te nemen. Tevens is een nieuw vijfde lid aan het artikel toegevoegd, waarin wordt bepaald dat bomen en struiken zodanig moeten worden onderhouden door eigenaar/beheerder dat zij niet door de maatgevende beperkingenvlakken heen groeien. Indien bomen en struiken toch door een maatgevend beperkingenvlak heen groeien kan de eigenaar/beheerder verplicht worden onverwijld te snoeien of te kappen.

Gemeenten kunnen in hun bestemmingsplan gebruiksbepalingen opnemen die gelden voor 'gebruik anders dan bouwen'. Via deze gebruiksbepalingen kunnen regels gesteld worden aan de aanplant van nieuwe bomen en struiken die mogelijk hinder kunnen veroorzaken voor het vliegverkeer en/of voor de luchtverkeersleidingapparatuur.

Het LIB heeft ook betrekking op bestaande bomen en struiken. Het Rijk voert een inventarisatie uit naar welke bestaande bomen en struiken door toetsvlakken heen steken en of deze getopt of gekapt dienen te worden, of dat een vvgb kan worden afgegeven. Op basis van deze inventarisatie wordt besloten over een actief saneringsbeleid. Naar verwachting zal er slechts beperkt een mogelijke noodzaak voor kap bestaan. Er zal steeds, in goed overleg tussen de handhavende partij en de eigenaar/beheerder van de bomen en struiken, naar een aanvaardbare oplossing worden gezocht. De problematiek van bomen en struiken beperkt zich overigens tot enkele gemeenten, met grondgebied in de directe omgeving van het luchthavengebied. Mede op basis van ervaringen uit het verleden, zal het aantal probleemgevallen ook beperkt zijn (slechts enkele probleemgevallen in de afgelopen tien jaar).

### **3.2.9 Verminderen van risico's op vogelaanvaringen rond Schiphol**

Artikel 2.2.3 van het LIB bevat regels omtrent de beperking van bestemming en gebruik van gronden die vogels aantrekken.

De afgelopen jaren is het aantal vogelaanvaringen rond Schiphol gestegen. In het Convenant Reduceren Risico Vogelaanvaringen, van 16 april 2012, is als doel gesteld het aantal vogelaanvaringen terug te brengen. In opdracht van de Nationale Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) worden hiertoe voorstellen uitgewerkt, de actuele voorschriften in internationaal verband daarbij mede in ogenschouw nemend. Inpassing van deze voorstellen in het LIB kan in een later stadium nodig zijn. Op dit moment wordt het LIB op dit onderdeel niet gewijzigd.

In de kaart van bijlage 5 van het LIB, als gewijzigd door dit besluit, is alleen de binnengrens van het beperkingengebied aangepast op de geactualiseerde grens van het luchthavengebied.

### **3.3. Wijziging van het luchthavengebied**

---

<sup>8</sup> Zie ook ICAO Eurdoc 015, artikel 3.1.1.

Het luchthavengebied is met dit besluit beperkt gewijzigd. Deze wijziging volgt op de eerdere beperkte wijziging van het luchthavengebied in 2012, in verband met het nieuwe justitieel complex en nieuwbouw van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol. De thans aan de orde zijnde wijziging heeft betrekking op een nieuwe opstelplaats voor vliegtuigen op Schiphol-Noordwest. Deze nieuwe vliegtuigopstelplaats is nodig, omdat een aantal bestaande opstelplaatsen door ontwikkelingen van de luchthaven niet meer gebruikt kunnen worden en vanwege de autonome ontwikkeling van het vliegverkeer. De nieuwe opstelplaats is nodig vanaf het tweede kwartaal van 2014. De nieuwe vliegtuigopstelplaats valt binnen de bestemmingsplangrenzen waar airside gebonden functies zijn toegestaan. De wijziging van de begrenzing van het luchthavengebied in dit besluit laat onverlet dat eventueel nog benodigde procedures voor nieuw gebruik van de betreffende gronden door de verantwoordelijke instanties en partijen doorlopen moeten worden.

In de kaart van bijlage 1 van het LIB, als gewijzigd door dit besluit, staat de geactualiseerde grens van het luchthavengebied weergegeven.

### **3.4. Kaarten & achtergrondinformatie**

De beperkingenvlakken ten aanzien van vliegveiligheid in het LIB zijn vastgelegd in vier kaarten ten behoeve van de toetsing van projecten. Dit betreft:

1. De kaart in bijlage 2 van het LIB (opgenomen in bijlage B van dit besluit). De omhullende van alle toetsvlakken en beperkingenvlakken tezamen in het LIB.
2. De kaart in bijlage 4 van het LIB (opgenomen in bijlage D van dit besluit). Het maatgevende onderste vlak van alle toetsvlakken tezamen: de niet gewijzigde toetsvlakken uit het LIB zoals die al bestonden voor dit besluit, de noodklimvlakken, de toetsvlakken in verband met luchtverkeersapparatuur, de outer horizontal, de toetsvlakken in verband met windhinder en de toetsvlakken in verband met de standaard aan- en uitvliegroutes.
3. De kaart in bijlage 5 van het LIB (opgenomen in bijlage E van dit besluit). De toetszone in verband met vogelwering.
4. De nieuwe kaart in de nieuwe bijlage 6 van het LIB (opgenomen in bijlage F van dit besluit). De toetszone voor windturbines en vaste laserinstallaties.

Deze kaartbijlagen zijn als analoge kaarten bij het LIB gevoegd op een schaal van 1:50.000.

Daarnaast is als bijlage 1, de gewijzigde kaart bijgevoegd van het luchthavengebied, op een schaal van 1:10.000. Ook deze kaart wordt digitaal gepubliceerd via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

Vanwege de wijziging van de begrenzing van het luchthavengebied, is ook bijlage 3 van het LIB, de overzichtskaart beperking bebouwing, en bijlage 5 van het LIB, met het beperkingengebied voor aantrekken van vogels, gewijzigd. De enige wijziging betreft de binnengrens van het aangegeven gebied, dat gevormd wordt door het luchthavengebied. Ook bijlage 3 van het LIB is als analoge kaart toegevoegd aan dat besluit.

Bijlage 2 van het LIB, als gewijzigd door dit besluit, bevat de omhullende grens van alle beperkingengebieden en toetsvlakken in het LIB tezamen. Deze omhullende is geactualiseerd op basis van de geactualiseerde toetsvlakken en de begrenzing van het luchthavengebied in dit besluit.

De kaart in bijlage 4 van het LIB, opgenomen in bijlage D van dit besluit, betreft het maatgevende onderste vlak van de verschillende toetsvlakken tezamen. Dit is gedaan om het aantal verschillende kaarten waaraan projecten moeten worden getoetst zo beperkt mogelijk te houden. Op het moment dat een object door het maatgevende toetsvlak heen steekt is duidelijk dat er een nadere toetsing en een verklaring van geen bezwaar voor het betreffende project nodig is. Op het moment dat op basis hiervan een verklaring van geen bezwaar bij de ILT wordt aangevraagd, wordt het object ook aan alle bovenliggende vlakken getoetst. Alle relevante informatie over de bovenliggende vlakken is voor een ieder terug te vinden middels aangeboden achtergrondinformatie.

De kaartbijlagen worden ook, met het oog op gemakkelijker doorwerking in bestemmingsplannen, digitaal gepubliceerd via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) worden gebruikers doorgelinkt naar achterliggende informatie. Die achterliggende informatie geeft onder meer inzicht in alle in het LIB opgenomen vlakken, de bijbehorende regels en in welke mate vlakken wel of geen ruimte laten voor nadere afwegingen. Er wordt een kaartapplicatie aangeboden, die het mogelijk maakt om met een gepland project op elk punt op de kaart alle benodigde informatie te krijgen over de vlakken die met het project worden geraakt. Tevens wordt nadere informatie gegeven op welke wijze verklaringen van geen bezwaar of ontheffingen moeten worden aangevraagd, hoe de toetsing van projecten in zijn werk gaat, aan welke criteria wordt getoetst en tips en voorbeelduitwerkingen die een handvat geven om initiatiefnemers van projecten zo goed mogelijk vooraf te informeren over waar projecten aan moeten voldoen. Tot slot worden de vlakken in verschillende gangbare formats ter beschikking gesteld, waardoor alle gemeenten er goed mee uit de voeten kunnen.

#### **4. Verhouding tot bestaande regelgeving**

Het LIB is gebaseerd op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. De doorwerking van de inhoud van het LIB en de toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning vindt plaats via gemeentelijke bestemmingsplannen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het is de bedoeling dat de doorwerking van het LIB op termijn wordt geregeld op basis van de Omgevingswet die thans in voorbereiding is.

#### **5. Uitvoering en handhaving**

Verantwoordelijkheden voor uitvoering en handhaving van het LIB en op welke wijze de regeling wordt uitgevoerd, wijzigen in beginsel niet met de onderhavige wijziging van het LIB.

Het LIB werkt door via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wro en de Woningwet, zoals bouw-, aanleg-, en omgevingsvergunningen. Daarmee liggen uitvoering, handhaving en toezicht primair bij de gemeenten. Het beperkingengebieden, de onderliggende toetsvlakken en de bijpassende regels zoals deze in het LIB zijn opgenomen, moeten hun doorwerking vinden in bestemmingsplannen. Volgens de Wet luchtvaart dient het LIB zijn doorwerking te vinden in de bestemmingsplannen. Voor zover bestemmingsplannen nog niet in lijn zijn

met de regels in het LIB, werkt het LIB als voorbereidingsbesluit. Het toezicht op de uitvoering hiervan ligt bij de provincies.

Indien een initiatiefnemer een project wil realiseren waarmee het maatgevende toetsvlak wordt doorsneden, of dat binnen een toetszone komt te liggen, dient de initiatiefnemer hiertoe een vergunningsverzoek in bij de betreffende gemeente. Om de vergunning te kunnen verstrekken heeft de gemeente een verklaring van geen bezwaar nodig, die de ILT als gemandateerde van de minister kan verstrekken. Hierover wint de ILT zo nodig advies in bij de LVNL of een extern bureau. De gemeente neemt een besluit over de vergunning, mede op basis van het oordeel van de ILT. De ILT kan een verklaring van geen bezwaar verstrekken op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Voor de aanvraag van een ontheffing, in geval van een tijdelijk object waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist (zoals bouwkransen of tijdelijke laserinstallaties), maar die wel een toetsvlak doorsnijdt, geldt eenzelfde procedure. De ILT kan als gemandateerde van de minister ontheffing verlenen op grond van artikel 8.12 van de Wet luchtvaart.

## **6. Gevolgen**

### **6.1 Algemeen**

Met de wijzigingen van het LIB in dit besluit en de daarbij geboden achtergrondinformatie, zijn de nodige verbeteringen doorgevoerd op het vlak van transparantie en informatievoorziening. Met name door betere informatie "aan de voorkant", door het zichtbaar maken van de ligging van alle vlakken waar aan wordt getoetst, de betekenis van die vlakken en de criteria die worden gehanteerd, wordt positief bijgedragen aan de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en doorwerking.

Voordelen van de geboden verbeterde transparantie zijn:

- Initiatiefnemers van projecten weten vooraf beter waar ze aan toe zijn en kunnen vroegtijdig hun projecten toetsen en zo nodig bijstellen.
- Betere informatie aan de voorkant, zal mogelijk leiden tot een selectiever gebruik van pretoetsen en tot minder onnodige aanvragen van een verklaring van geen bezwaar.
- Doordat enkele nieuwe toetsvlakken in het LIB zijn opgenomen, worden projecten automatisch ter toetsing aangeboden en behoeven ze niet door de ILT of de LVNL op andere wijze (met een relatief grotere inspanning) en op een laat moment te worden "nagejaagd".
- De verwachte hogere mate van naleving wordt positief beoordeeld. Omdat thans alle toetsvlakken in het LIB zijn opgenomen, komen projecten automatisch ter toetsing langs en is de kans dat er projecten doorheen glippen kleiner.
- De gevolgen voor de werkbelasting van de rechterlijke macht worden positief beoordeeld. Omdat thans alle toetsvlakken in het LIB zijn opgenomen, komen projecten automatisch ter toetsing langs en wordt voorkomen dat projecten, onwetend van een beperkingenvlak, in een laat stadium, soms via de rechter, moeten worden tegengehouden.



De gevolgen van dit besluit voor burgers, bedrijven, instellingen en andere overheden apart nader onderzocht.<sup>9</sup> De belangrijkste conclusies zijn verwerkt in onderstaande paragrafen.

## **6.2 Ruimtelijke gevolgen**

Om de ruimtelijke gevolgen van dit besluit in beeld te brengen, is begin 2013 onderzocht welke en hoeveel voorgenomen projecten binnen de toetsvlakken van het LIB worden geraakt door gewijzigde of nieuwe vlakken. Bestaande objecten worden met het LIB ontzien, dus die zijn niet meegenomen. Het onderzoek is beperkt tot een vijftal, als maatgevend ingeschatte, gemeenten. Resultaten zijn daarmee representatief om een goede indruk te verkrijgen van de belangrijkste ruimtelijke gevolgen. Bij overige gemeenten kunnen beperkt aanvullend projecten worden geraakt.

Van de kleine honderd in het onderzoek geïnventariseerde projecten, wordt iets minder dan de helft geraakt door één of meer toetsvlakken. Vier voorgenomen projecten bleken geraakt te worden door de verlaagde noodklimvlakken, die in beginsel geen doorsnijding toelaten. Daarover heeft nader overleg plaatsgevonden met de betreffende gemeenten. Met relatief geringe bijstellingen van de projecten kon ervoor worden gezorgd dat ze onder het verlaagde noodklimvlak blijven. De overige projecten worden geraakt door een of meer van de overige toetsvlakken. Het betreft hierbij voor het merendeel toetsvlakken waar ook al aan werd getoetst voor wijziging van het LIB via dit besluit, waardoor geen sprake is van nieuwe / aanvullende ruimtelijke gevolgen. Een zeer beperkt aantal projecten wordt geraakt door de overige toetsvlakken (outer horizontal, windhinder en windturbines).

Tot slot blijkt uit het onderzoek dat voor de geraakte projecten geldt dat ze ook reeds werden geraakt door een of meer vlakken uit het LIB voor wijziging via dit besluit. Daarenboven geldt voor een paar projecten dat ze wel door het LIB voor wijziging werden geraakt, maar na wijziging niet meer. Per saldo neemt de "toetslast" vanwege het nieuwe LIB daardoor met minder dan tien projecten toe.

## **6.3 Bestuurlijke lasten en gevolgen voor andere overheden**

Bestuurlijke nalevingkosten voor gemeenten en provincies hebben voor dit besluit primair betrekking op eenmalige bestuurlijke nalevingkosten. Deze betreffen met name het kennis nemen van het LIB en het zorg dragen voor de doorwerking van het LIB in de bestemmingsplannen. Structurele bestuurlijke nalevingkosten, die verband houden met het naleven van de regels, worden nihil ingeschat.

Bestuurlijke nalevingskosten kunnen allereerst fors worden beperkt, doordat gemeenten een paraplubestemmingsplan kunnen gebruiken voor de bestemmingsplannen die al digitaal zijn. In dat geval hoeft elke gemeente maar één (paraplu)bestemmingsplan uit te brengen, in plaats van alle vigerende (digitale) bestemmingsplannen aan te passen. Daarmee kunnen vele honderden bestemmingsplannen in één keer in overeenstemming worden gebracht met dit besluit.

---

<sup>9</sup> Zie rapport: 'Mogelijke gevolgen Luchthavenindelingbesluit Schiphol/Vliegveiligheid. Den Haag, 2013.'

Daarnaast neemt het kabinet zich voor om de Wet luchtvaart aan te passen, zodat de verplichte doorwerkingstermijn in bestemmingsplannen van één jaar komt te vervallen en de doorwerking plaats kan vinden bij eerstvolgende aanpassing van het bestemmingsplan door de gemeente. Hier wordt in hoofdstuk 8 nader op ingegaan. Dit brengt een verdere beperking van de bestuurlijke nalevingskosten met zich mee. De bestuurlijke lasten worden zo beperkt dat deze verwaarloosbaar zijn (minder dan €1500 per gemeente).

De verbeterde toegankelijkheid van het LIB, de digitale beschikbaarheid van het kaartmateriaal en de daarbij behorende achtergrondinformatie en het begin 2013 al uitgevoerde onderzoek naar ruimtelijke gevolgen voor projecten, helpen om de doorwerking van dit besluit in bestemmingsplannen te optimaliseren en de kosten verder te minimaliseren. Dit leidt tot positieve effecten ten aanzien van de niet gewijzigde onderdelen in het LIB.

Op basis van het voorgaande wordt uitgegaan van verwaarloosbare extra bestuurlijke lasten ten gevolge van dit besluit, afhankelijk van wanneer, na aanpassing van de Wet luchtvaart, de bestemmingsplannen moeten worden herzien.

#### **6.4 Lasten voor burgers, bedrijven en instellingen**

Burgers zullen geen gevolgen ondervinden van de wijzigingen van het LIB met dit besluit. Al bestaande of vergunde objecten worden ontzien. Mogelijk dat incidenteel gevolgen aan de orde komen, vanwege bomen en struiken.

Ook de extra (administratieve) lasten voor bedrijven vanwege dit besluit tot wijziging van het LIB, zijn beperkt. Uit de uitgevoerde inventarisatie (zie 6.2) blijkt dat per saldo slechts minder dan tien projecten extra een verklaring van geen bezwaar nodig hebben en dat er daarnaast naar inschatting een twintigtal extra ontheffingen nodig zijn in verband met tijdelijke projecten.

In hoeverre mogelijke, op grond van dit besluit, noodzakelijke aanpassingen van projecten kunnen leiden tot meerkosten is niet op voorhand te ramen. Daarnaast kunnen, ook weer in een beperkt aantal gevallen, extra kosten aan de orde zijn in verband met gevraagd onderhoud van bomen en struiken. In voorkomende gevallen kan, op basis van artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, naar redelijkheid en billijkheid sprake zijn van schadevergoeding. Als een beroep wordt gedaan op dit artikel zal toepassing worden gegeven aan de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (Staatscourant 172). In deze regeling staan de procedure en de criteria toegelicht om in aanmerking te kunnen komen voor een tegemoetkoming.

Er is daarnaast beperkt sprake van extra financiële kosten, vanwege uit te voeren noodzakelijke specifieke toetsen vanwege dit besluit.

Tenslotte zijn er geen gevolgen voor de internationale concurrentiepositie van bedrijven.

In algemene zin wordt bedrijven geadviseerd om zo vroeg als mogelijk kennis te nemen van mogelijke beperkingen vanwege het LIB. Het is vele malen gunstiger om een project vroegtijdig bij te stellen of stop te zetten, in plaats van in een laat stadium plannen nog te moeten aanpassen of een project stop te zetten. De verbeterde toegankelijkheid van

het gewijzigde LIB, onder meer door verbeterd inzicht in de vlakken waaraan wordt getoetst en welke criteria daarvoor gelden middels de digitaal ontsloten kaarten en het achtergrondinformatie, helpt mee om dat mogelijk te maken. Daarmee staan er tegenover de beperkte extra kosten ook mogelijke kostenbesparingen ten gevolge van dit besluit.

Resumerend zijn er geen gevolgen van betekenis voor de burger. Voor bedrijven en instellingen is er in zijn algemeenheid eveneens geen sprake van extra nalevingskosten van betekenis vanwege dit besluit

### **6.5 Financiële gevolgen voor de rijksoverheid**

De wijzigingen van het LIB via dit besluit hebben geen financiële gevolgen voor de Rijksbegroting.

### **6.6 Gevolgen voor het milieu**

De wijzigingen in het LIB via dit besluit hebben naar verwachting geen of hooguit beperkte gevolgen voor het milieu

## **7 Totstandkoming**

Dit besluit tot wijziging van het LIB in verband met vliegveiligheid is voorbereid in goed overleg met vertegenwoordigers vanuit de luchtvaartsector en andere overheden. Deze partijen zijn betrokken geweest bij probleemanalyse, keuze van maatregelen en gevolgenbeoordeling. De effectiviteit van maatregelen en afwegingsruimte in internationaal verband binnen die maatregelen enerzijds en de ruimtelijke gevolgen van de maatregelen anderzijds is uitvoerig besproken. Het overleg met de andere overheden vond plaats met de meest direct geraakte gemeenten en provincies.

P.M. INSPRAAK

P.M. VOORHANG STATEN-GENERAAL

## **8 Doorwerking**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2014. Op basis van de Wet luchtvaart artikel 8.8, lid 3 betekent dit dat de doorwerking in bestemmingsplannen voor 1 juli 2015 moet hebben plaatsgevonden. Voornemen van het kabinet is de Wet luchtvaart aan te passen in lijn met de op handen zijnde wijzigingen in verband met de Omgevingswet, in die zin dat bij algemene maatregel van bestuur gestelde regels van het rijk voor bestemmingsplannen, en op termijn omgevingsplannen, moeten worden verwerkt binnen een termijn die daarvoor in de AMvB wordt gesteld. De verplichte doorwerking binnen 1 jaar zou daarmee komen te vervallen.

Vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit hebben de regels in dit besluit een rechtstreekse werking en dienen deze als toetsingsgrond gehanteerd te worden. Dit geldt tot het moment dat de betreffende bestemmings/omgevingsplannen in lijn zijn

gebracht met het LIB. Het LIB geldt daarmee als voorbereidingsbesluit zolang het bestemmings-/omgevingsplan nog niet is aangepast.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **ARTIKEL I**

#### **Onderdeel A**

In verband met het nieuwe artikel 2.2.4 wordt aan de begripsbepalingen in artikel 1.1.1 toegevoegd dat onder een laserinstallatie wordt verstaan alle lichtbronnen waarvan de lichtintensiteit zodanig hoog is dat deze ernstige hinder veroorzaakt of kan veroorzaken voor de luchtvaart. Dit wordt het geval geacht wanneer deze meer bedraagt dan  $5\mu\text{W}/\text{cm}^2$

#### **Onderdeel B**

De uitzonderingen van de hoogtebepalingen in artikel 2.2.1, tweede lid, voor bestaand gebruik zijn gerelateerd aan de inwerkingtreding van het oorspronkelijke besluit, zijnde 20 februari 2003. Om onduidelijkheid na de onderhavige wijziging van het besluit te voorkomen, is deze datum in deze bepalingen opgenomen.

#### **Onderdeel C**

De hoogtebepalingen gaan ook gelden voor bomen en struiken, deze worden toegevoegd aan artikel 2.2.2, eerste lid. Bomen en struiken die op het moment van inwerkingtreding van het onderhavige besluit hoger zijn dan de maximaal toegestane hoogte, dienen te worden afgetopt tot ten minste die maximale hoogte. Voorts wordt een nieuw vijfde lid toegevoegd waarin is bepaald dat de bomen en struiken zodanig moeten worden onderhouden dat zij de maximale hoogte niet overschrijden.

In het tweede lid, onder b, is bepaald dat afwijking van de maximale waarde is toegestaan voor objecten waarvoor vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van het onderhavige besluit.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in werking getreden. Daarin zijn de bouwvergunning en de aanlegvergunning opgenomen en vervangen door de omgevingsvergunning. Om die reden is aan artikel 2.2.2, tweede lid, de omgevingsvergunning toegevoegd.

#### **Onderdeel D**

De uitzonderingen van de hoogtebepalingen in artikel 2.2.2, tweede lid, voor bestaand gebruik en van het niet toegestane vogelaantrekkende grondgebruik in artikel 2.2.3 zijn gerelateerd aan de inwerkingtreding van het oorspronkelijke besluit, zijnde 20 februari 2003. Om onduidelijkheid na de onderhavige wijziging van het besluit te voorkomen, is deze datum in deze bepalingen opgenomen.

Daarnaast is in het tweede lid ook de datum van het oorspronkelijke besluit opgenomen met betrekking tot rechtmatige afwijkingen.

#### **Onderdeel E**

In het besluit is een nieuw artikel 2.2.4 opgenomen waarin is bepaald dat windturbines:

- die met de tiphoogte door een toetsvlak steken of waarvan de ashoogte hoger is dan 35 meter; of
- in geval van plaatsing op een gebouw een tiphoogte hebben van meer dan 5 meter, dan wel meer dan 35 meter voor het gebouw en de tiphoogte tezamen, alsmede vaste laserinstallaties die de vliegveiligheid kunnen verstoren, alleen zijn toegestaan met een verklaring van geen bezwaar.

De bepaling geldt in het gebied dat is aangegeven op de kaart opgenomen in de nieuw toegevoegde bijlage 6. Het tweede lid bepaald dat de bepaling niet van toepassing is op turbines en installaties die daar al aanwezig zijn op de datum van inwerkingtreding van het onderhavige besluit. Op grond van het lid is het gebruik eveneens toegestaan voor zover daarvoor een verklaring van geen bezwaar is verkregen.

#### **Onderdeel F**

Als overgangsrecht is in het besluit een nieuw artikel 3.1 opgenomen. Daarin is bepaald dat op aanvragen van een verklaring van geen bezwaar voor een afwijking van het oorspronkelijke LIB die zijn ingediend voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, het oorspronkelijk LIB van toepassing blijft.

### **ARTIKEL II**

#### **Onderdeel A en B**

In verband met een nieuw geplande opstelplaats voor vliegtuigen op Schiphol-Noordwest is het luchthavengebied en de kaart in bijlage 1 van het LIB aangepast alsmede het beperkingengebied en de kaart in bijlage 2. Laatstgenoemde kaart is eveneens aangepast in verband met de in het onderhavige besluit opgenomen wijzigingen met het oog op de vliegveiligheid. Op deze wijzigingen is uitgebreid ingegaan in het algemeen deel van deze nota van toelichting.

#### **Onderdeel C**

De kaarten in bijlagen 3, 3A en 3B zijn vervangen in verband met de wijziging van het luchthavengebied en het beperkingengebied.

#### **Onderdeel D**

Omdat de gebieden waar beperkingen ten aanzien van de maximale hoogte van objecten gelden ten dele zijn gewijzigd (zie hiervoor het algemeen deel van deze nota van toelichting) zijn de kaarten van bijlage 4 behorend bij artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB vervangen.

#### **Onderdeel E**

In artikel 2.2.3, eerste lid, is de kaart in bijlage 5 vervangen in verband met de wijziging van het luchthavengebied en het beperkingengebied.

De uitzonderingen van de hoogtebeperkingen in artikel 2.2.2, tweede lid, voor bestaand gebruik en van het niet toegestane vogelaantrekkende grondgebruik in artikel 2.2.3 zijn gerelateerd aan de inwerkingtreding van het oorspronkelijke besluit, zijnde 20 februari 2013. Om onduidelijkheid na de onderhavige wijziging van het besluit te voorkomen, is deze datum in deze bepalingen opgenomen.

#### **Onderdeel F**

Dit artikel voegt een nieuwe bijlage 6 bij het LIB met een kaart met de toetsvlakken voor windturbines en vaste laserinstallaties.

### **ARTIKEL III**

Het besluit treedt in werking op 1 juli 2014. 1 juli is een vast verandermoment voor algemene maatregelen van bestuur.

STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld