



**Nota van Antwoord**

bij het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid



## **Inleiding—4**

### **1 Beantwoording zienswijzen naar hoofdthema—9**

- 1.1 Nut en noodzaak ontwerpbesluit—9
- 1.2 Mogelijke gevolgen door wijziging (toets)vlakken—11
- 1.3 De bepaling voor Bomen en Struiken—15
- 1.4 Schadevergoeding—16
- 1.5 Informatievoorziening—17
- 1.6 Administratieve/Bestuurlijke lasten—18
- 1.7 Procedures informele pretoets en verklaring van geen bezwaar—21

### **Bijlage A Overzicht ingediende zienswijzen en vindplaats reactie—23**

### **Bijlage B Overzicht belangrijkste aanpassingen in het ontwerpbesluit naar aanleiding van de ingediende zienswijzen—27**

### **Bijlage C Overzicht resultaten pretoets bestaande plannen—30**

## Inleiding

### **Afbakening en fasering**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft besloten het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) te wijzigen. Deze voorgestelde wijziging van het LIB beoogt het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid te actualiseren. Deze Nota van Antwoord behandelt de zienswijzen voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met eerdergenoemde wijziging.

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) onder de Wet luchtvaart. Het bestaat uit de volgende drie onderdelen, die elk iets anders juridisch vastleggen:

1. Het luchthavengebied;
2. Het beperkingengebied<sup>1</sup> in verband met Vliegveiligheid:
  - Regels omtrent de beperking van de maximale hoogte van objecten in verband met de veiligheid van het luchtverkeer;
3. Het beperkingengebied in verband met Geluid en Externe Veiligheid:
  - Regels omtrent de beperking van de bestemming en het gebruik van de grond in verband met het externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer;
  - Regels omtrent de beperking van de bestemming en het gebruik van de grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchtverkeer.

Voorliggende Nota van Antwoord betreft het ontwerpbesluit tot wijziging van het LIB in verband met de wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid (hierna: het ontwerpbesluit).

Een wijziging van het luchthavengebied maakte ook deel uit van voorliggend ontwerpbesluit toen deze ter inzage lag. Echter vanwege de urgentie van deze wijziging<sup>2</sup>, is deze na de zienswijzenperiode als apart besluit vooruitlopend op het ontwerpbesluit met het oog op vliegveiligheid in procedure gebracht, vastgesteld en op 1 juli 2014 in werking getreden (Staatsblad 2014, 193). Over de wijziging van het luchthavengebied was overigens geen enkele zienswijze ingediend.

Het wijzigingsbesluit van het LIB met betrekking tot Geluid en Externe Veiligheid wordt later in procedure gebracht. Vanwege de samenhang met de wijziging van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, is de inzet om het wijzigingsbesluit van het LIB met betrekking tot Geluid en Externe Veiligheid en het wijzigingsbesluit van het LVB gelijktijdig in procedure te brengen, zodat deze in

---

<sup>1</sup> Het beperkingengebied is het gebied dat in verband met het LIB met ruimtelijke beperkingen te maken heeft.

<sup>2</sup> De wijziging van het luchthavengebied moest per 1 oktober 2014 gerealiseerd zijn, om schade voor de bedrijfsvoering op Schiphol door vertraging van de aanleg van een aantal nieuwe vliegtuigopstelplaatsen te voorkomen.

samenhang kunnen worden beoordeeld. Ook voor dit wijzigingdeel van het LIB zal dan de wettelijk voorgeschreven procedure - waaronder de zienswijzenprocedure - worden doorlopen. Zienswijzen met betrekking tot geluid en externe veiligheid kunnen op dat moment worden ingediend. Dit betekent dat dergelijke zienswijzen in voorliggende Nota van Antwoord met betrekking tot het ontwerpbesluit met het oog op de vliegveiligheid van Schiphol, niet ontvankelijk worden verklaard.

Een aantal zienswijzen bevat vragen en/of opmerkingen over kwesties die geen betrekking hebben op het LIB of over zaken die met dit ontwerpbesluit niet worden gewijzigd, zoals het (ongewijzigde) proces voor de tijdelijke vergunningen inzake het LIB of de (ongewijzigde) vlakken voor vogelaanvaringen. Hiervan is kennis genomen, maar deze vallen buiten de scope van het ontwerpbesluit en worden dus eveneens niet ontvankelijk verklaard. Dit geldt ook voor vragen en/of opmerkingen die betrekking hebben op de wijziging van de Wet luchtvaart of van het LVB.

Het ontwerpbesluit heeft betrekking op het beperkingengebied en de regels voor nieuwe ontwikkelingen, wat betreft de toegestane hoogte van objecten (veelal bouwwerken). Deze regels worden opgelegd om de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen. Het LIB dateert van 2004 en wordt in het ontwerpbesluit aangepast vanwege wijzigingen in de toetszones voor vliegveiligheid. Deze komen voort uit internationale regels en aanbevelingen. Alle plannen voor nieuwe of te wijzigen objecten en bouwplannen die een LIB-toetsvlak doorsnijden (zie de bijlage bij het wijzigingsbesluit voor de betreffende toetsvlakken), hebben voor vergunningverlening een verklaring van geen bezwaar (vvgb) nodig van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT toetst hiertoe het plan op mogelijke gevolgen voor de vliegveiligheid. Uitzondering hierop vormen de radarvlakken. Hiervoor geldt een apart regime waarbij men geen vvgb nodig heeft, maar een (bindend) advies aan de ILT moet vragen.

Bestaande bouwwerken mogen blijven staan en reeds afgegeven vergunningen voor (bouw-)plannen blijven gelden als het wijzigingsbesluit in werking treedt. Aanvragen voor een vvgb<sup>3</sup> die zijn ingediend voor de datum van inwerkingtreding worden afgehandeld volgens het 'oude' LIB. Preciezer geformuleerd betreft dit:

- alle objecten die reeds zijn opgericht of geplaatst op grond van een bouw-, aanleg- of omgevingsvergunning bij de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit (art.2.2.2a);
- alle objecten die reeds vergund zijn, en waarbij binnen twee jaar na vergunningverlening een aanvang met de werkzaamheden is gemaakt (art.2.2.2b);
- alle aanvragen voor een vvgb<sup>3</sup> die reeds zijn ingediend voor de datum van inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit. Deze worden beoordeeld volgens het 'oude' LIB (2004) (art 3.1.).

### **Proces van totstandkoming**

Het ontwerpbesluit is tot stand gekomen in samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten en de luchtvaartsector. Het LIB maakt onderdeel uit van het Rijksprogramma SMASH (Structuurvisie Metropoolregio Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer) en maakt daarom gebruik van de overlegstructuur zoals deze voor SMASH is opgezet.

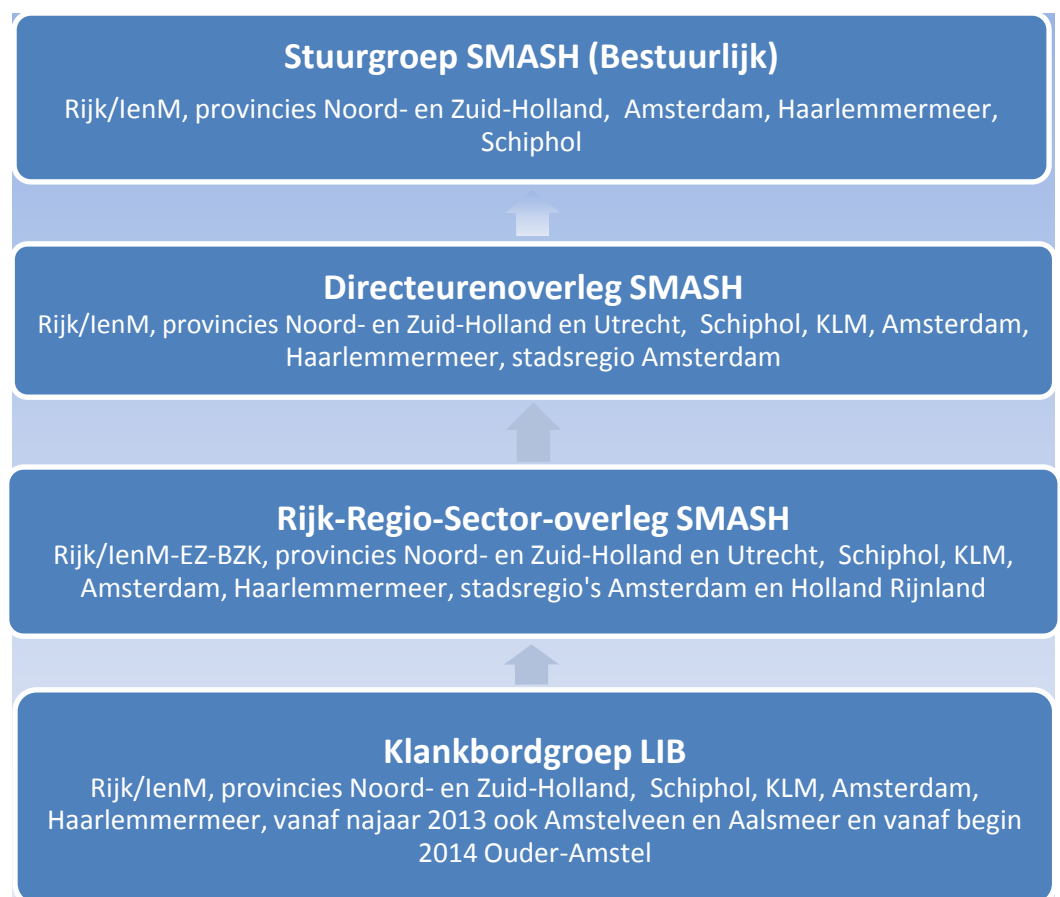
De afgelopen twee jaar zijn diverse malen per jaar het LIB en alles wat daarmee

---

<sup>3</sup> Op grond van het huidige artikel 8.9 Wet luchtvaart kan alleen een vvgb worden aangevraagd voor een omgevingsvergunning voor een concreet (bouw)plan.

samenhang (proces, concepten, onderzoeken, et cetera) met de SMASH-partijen besproken, zie figuur 1. Tenslotte is er op bestuurlijk niveau (Stuurgroep SMASH) overeenstemming bereikt, in de vorm van een positief advies inzake de hoofdlijnen van het ontwerp wijzigingsbesluit aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De Staatssecretaris heeft ingestemd met het ontwerp wijzigingsbesluit en vervolgens ook de ministerraad.

Naast bovengenoemde overleggen zijn er diverse ad hoc bijeenkomsten geweest in wisselende samenstelling (onder andere drie informatiebijeenkomsten en afstemming met de Alderstafel en Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)).



**Figuur 1 : Overlegstructuur LIB Vliegveiligheid**

Om voor het vaststellen van het ontwerp wijzigingsbesluit een beeld te krijgen van de mogelijke gevolgen voor (bouw)plannen door wijziging van het LIB, is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) een inventariserend onderzoek uitgevoerd door ADECS Airinfra BV. In dit onderzoek zijn de gemeenten betrokken die het meest met Schiphol te maken hebben en in het verlengde van de banen liggen (Aalsmeer, Amsterdam, Amstelveen, Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude). Met Amsterdam en Haarlemmermeer is vervolgens nog nader onderzoek gedaan naar de consequenties van de verlaagde noodklimvlakken voor plannen op hun grondgebied.

Resultaat is een overzicht van alle concrete bouwplannen in de LIB-regio, waarvoor op basis van het LIB een verklaring van geen bezwaar nodig is. Het rapport is besproken in de hierboven genoemde klankbordgroep LIB, en vervolgens zijn de conclusies via het directeurenoverleg SMASH in de stuurgroep SMASH vastgesteld.

### **Terinzagelegging**

Van 22 november tot en met 19 december 2013 heeft het ontwerpbesluit ter inzage gelegen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag en de gemeenten Aalsmeer, Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer. Daarnaast was het ontwerpbesluit digitaal in te zien via de site van het Centrum voor Publieksparticipatie ([www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl)). De ontvangen zienswijzen zijn online geplaatst in het digitale archief op de site van deze organisatie. Deze site is inmiddels te bereiken via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

In tabel 1 is een overzicht opgenomen, waarin de zienswijzen zijn ingedeeld naar categorie indiener en gemeente van de indiener.

Gemeenten	Individuele inspreker	Ondernemer/ Belangen- organisatie/ Instelling	Provincie	Gemeente	Totaal
AALSMEER	0	1	0	1	2
AMSTELVEEN	0	0	0	1	1
AMSTERDAM	0	9	0	1	10
DIEMEN	0	0	0	1	1
HAARLEM	0	0	1	0	1
HAARLEMMERMEER	0	4	0	2	5
OUDERKERK AAN DE AMSTEL	0	0	0	1	1
ROTTERDAM	0	3	0	0	3
UITHOORN	0	0	0	1	1
VELSEN	1	0	0	0	1
ZAANDAM	0	0	0	1	1
<b>TOTAAL</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>28</b>

**Tabel 1: Zienswijzen ingedeeld naar categorie indiener en gemeente van de indiener**

Uit de zienswijzen kwam naar voren dat er bij zeventien zienswijzen van of namens marktpartijen, negen gemeenten (Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Diemen, Haarlemmermeer en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Ouder Amstel, Uithoorn, Zaanstad) en de provincie Noord-Holland bezwaren waren tegen een aantal onderdelen van het wijzigingsbesluit alsook de gevolgen ervan voor hun plannen (naast concrete bouwplannen ook bestemmingsplannen en visies). Aangezien de besluitvorming over bouwwerken (waaronder de plannen van marktpartijen) verloopt via de gemeentelijke bestemmingsplannen, is daarom in opdracht van IenM en in samenwerking met de betreffende gemeenten en provincie, een aanvullende analyse gedaan van de gevolgen van het wijzigingsbesluit voor de daartoe door deze

gemeenten en provincie aangedragen plannen<sup>4</sup>.

Vervolgens zijn voor de aanvullend geanalyseerde plannen waarvoor dit zinvol bleek, de mogelijke gevolgen preciezer in kaart gebracht via een pretoets door de ILT. Met eveneens gemeenten en provincie is een juridische werkgroep opgericht, om juridische wijzigingsopties inzake het wijzigingsbesluit te onderzoeken. Dit alles heeft tot een aantal aanpassingen geleid, zowel in het wijzigingsbesluit als uitwerkingen hiervan en in de Wet luchtvaart. De aanpassingen zijn via de SMASH-overlegstructuur aan de Staatssecretaris van IenM voorgelegd. Tenslotte is een Bestuurlijke Overeenkomst getekend door de Staatssecretaris van IenM, de Minister van Defensie en de bestuurders van Amsterdam, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland. Dit was het laatste onderdeel dat voor inwerkingtreding van het LIB diende te worden afgerond. Met de vaststelling van de Bestuurlijke Overeenkomst kon vervolgens de Nota van Antwoord definitief worden gemaakt.

Voor nadere informatie over dit aanvullende proces en de resultaten ervan, zie *paragraaf 1.2 en bijlagen B en C*.

### **Leeswijzer**

De Nota van Antwoord is als volgt opgebouwd: De zienswijzen zijn thematisch gegroepeerd en worden per thema behandeld in hoofdstuk 1. Per thema wordt allereerst een korte samenvatting gegeven van de zienswijzen, daarna wordt aangegeven wat de reactie van het Kabinet hierop is en of, en zo ja op welke wijze, de ingebrachte punten in de AMvB (dit betreft zowel de AMvB-tekst zelf, als de Nota van Toelichting, als de kaartbijlagen) zijn verwerkt.

In de drie bijlagen treft u een overzicht van respectievelijk de vindplaatsen van de reactie op elke zienswijze (bijlage 1), de naar aanleiding van de zienswijzen doorgevoerde aanpassingen (bijlage 2) en tenslotte de resultaten van de naar aanleiding van de aanvullende plannenanalyse uitgevoerde pretoetsen (bijlage 3).

### **Vervolg**

Op basis van de zienswijzen is het ontwerpbesluit aangepast. Het is wettelijk niet mogelijk om tegen het aangepaste wijzigingsbesluit in beroep te gaan.

Het aangepaste ontwerpbesluit is voor advies aangeboden aan de Raad van State. Na verwerking van het advies van de Raad van State en ondertekening door de Koning is het besluit in het Staatsblad geplaatst en in werking getreden. Het definitieve besluit is ook gepubliceerd op de website [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) en [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

Naast publicatie van het besluit en kaartmateriaal is er door IenM voor gekozen om aanvullend een webapplicatie aan te bieden waarmee per locatie kan worden opgezocht vanaf welke bouwhoogte een vvgb moet worden aangevraagd. Ook nadere informatie kan daar worden verkregen, zoals welke LIB-vlakken worden doorsneden en informatie per LIB-vlak. De webapplicatie zal te vinden zijn via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en vervolgens "externe verwijzing" en via [www.LIB-Schiphol.nl](http://www.LIB-Schiphol.nl).

---

<sup>4</sup> "Gevolgen van wijzigingen in de toetsvlakken LIB-vliegveiligheid", TO70, Den Haag, april 2014.



# **1 Beantwoording zienswijzen naar hoofdthema**

## **1.1 Nut en noodzaak ontwerpbesluit**

### **Samenvatting zienswijzen:**

#### ***Belang vliegveiligheid***

In vrijwel alle zienswijzen wordt het belang van vliegveiligheid onderschreven.

#### ***Integrale afweging***

Sommige zienswijzen vragen aandacht voor een integrale benadering. Decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor 'een goede ruimtelijke ordening' ofwel een integrale afweging van belangen. Daarom dient naar hun mening meer afwegingsruimte te zijn voor andere maatschappelijke doelen, zoals het bereiken van een bepaalde mate van duurzaamheid in betreffende gemeenten (onder andere via het met windturbines opwekken van duurzame energie). Sommige gemeenten stellen in dat kader dat het toetsvlak voor windturbines strijdig is met de kabinetsambities en de ambities op regionaal en lokaal niveau om tot een duurzame energievoorziening te komen. Tenslotte vormt ook leefbaarheid een belangrijk thema waarop integraal afgewogen moet kunnen worden.

#### ***Fasering LIB***

In een aantal zienswijzen worden vraagtekens gezet bij de fasering van de diverse wijzigingsbesluiten van het LIB. Sommigen spreken de zorg uit dat door deze gefaseerde wijziging van het LIB een integrale afweging van plannen niet of niet goed kan worden gemaakt. Hierdoor zouden gemeenten mogelijkserwijs bij de komst van het laatste wijzigingsbesluit van het LIB met betrekking tot Geluid en Externe Veiligheid kunnen worden geconfronteerd met negatieve (ondermeer financiële) consequenties, die bij het gelijktijdig uitbrengen van deze wijzigingen hadden kunnen worden voorkomen.

#### ***Bestaande bouw***

Door sommige indieners van zienswijzen wordt de vraag gesteld hoe bij het LIB wordt omgegaan met reeds bestaande bouwwerken, met situaties waar sprake is van herbouw, verbouw, of vervangende nieuwbouw.

#### ***Herkomst vliegveiligheidvlakken***

Het is niet alle indieners van zienswijzen duidelijk waarop de toetsvlakken gebaseerd zijn en welke internationale richtlijnen en regelgeving hierbij relevant zijn. Daarbij wordt soms verzocht specifieke vlakken te verkleinen of te verhogen, om mogelijke beperkingen naar aanleiding van nadere toetsing vooraf uit te sluiten. In enkele zienswijzen wordt specifiek nut en noodzaak van de toegevoegde toetsvlakken om verstoring van radar te voorkomen betwijfeld.

### **Kabinetsreactie:**

#### ***Belang vliegveiligheid***

Het Kabinet ziet het als een ondersteuning van haar beleid dat het belang van vliegveiligheid breed wordt onderschreven. Het LIB heeft een duidelijke functie, waarmee de vliegveiligheid van Schiphol op een hoog niveau wordt gehouden.

### ***Integrale afweging***

Het ontwerpbesluit richt zich op de borging van de veiligheid van het luchtverkeer van en naar de luchthaven Schiphol en daarmee op haar omgeving. Het is aan provincies en gemeenten om binnen de geldende kaders, zoals onder meer het LIB, en met de informatie en ervaring die zij tot haar beschikking heeft, een optimale integrale afweging op het decentrale niveau te maken. Daarbij kan ook het belang van bijvoorbeeld duurzaamheid en leefbaarheid worden meegewogen. Bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit is rekening gehouden met andere belangen. In plaats van via "verbodsvlakken" is besloten het LIB (net als in 2004) vorm te geven via zogenaamde "toetsvlakken" en een "toetszone". Daarmee ontstaat meer ruimte voor een integrale afweging, waardoor maatwerk mogelijk is. Zo kunnen meer plannen doorgaan dan bij een keuze voor verbodsvlakken het geval zou zijn geweest.

Direct bij de luchthaven zal men meer van de regels van het LIB merken dan verder bij de luchthaven vandaan.

Binnen de zone voor windturbines zullen plannen voor windturbines, bij aanvraag van een verklaring van geen bezwaar (vvgb), door de ILT worden getoetst om te bepalen of de windturbines op de betreffende locatie mogelijk zijn vanuit een oogpunt van vliegveiligheid. Vrijwel alle windturbines dienen te worden getoetst, omdat deze zone geldt voor turbines van meer dan 35 meter hoogte. Dit is niet alleen voor de luchthaven, maar ook voor haar omgeving van belang.

Windturbineparken realiseren rond een luchthaven is geen sinecure. Voor het vliegverkeer en de luchtverkeerapparatuur kunnen windturbines een 'obstakel' vormen. Doordat ze ronddraaien, hebben ze een extra negatief effect op de werking van radar en de zichtbaarheid van het obstakel voor piloten. Ook het windturbinevlak is geen verbodsvlak, maar een toetsvlak, wat wil zeggen dat plannen voor windturbines getoetst moeten worden op de mogelijke gevolgen voor de vliegveiligheid. Uit de toets blijkt of het plan uitgevoerd kan worden, al dan niet na aanpassing.

Naast de beperkingen vanuit het LIB kunnen ook andere wettelijke, beleidsmatige of maatschappelijke beperkingen gelden. De provincie Noord-Holland ontwikkelt beleid en regelgeving ten aanzien van plaatsing van nieuwe windturbines, in de vorm van een Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRSV) 'Beleidskader Wind op land' (eind 2012 vastgesteld; vaststelling nadere uitwerking verwacht december 2015). Dit provinciale beleid zal sturend zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van windturbines in de ruimere omgeving van Schiphol.

Het Kabinet is van mening dat andere overheden met het LIB voldoende in staat worden gesteld om integrale afwegingen te kunnen blijven maken binnen de kaders van het LIB.

### ***Fasering LIB***

De reden waarom het wijzigingsbesluit voor vliegveiligheid vooruitlopend op de wijziging voor geluid en externe veiligheid wordt uitgebracht, is dat het Kabinet het van belang vindt om de vliegveiligheid van de luchthaven Schiphol zo snel mogelijk in lijn te brengen met de vereisten die op grond van ICAO en de op 5 maart 2014 in werking getreden nieuwe Europese (EASA) regelgeving (ED Decision 2014/012/R) aan de Nederlandse Staat worden gesteld. Het Kabinet hecht belang aan het behoud van Schiphol als mondiaal opererende luchthaven met een hoge mate van vliegveiligheid.

### ***Bestaande bouw***

Bestaande en (op het moment van inwerkingtreding van voorliggend wijzigingsbesluit) reeds vergunde bebouwing wordt door het wijzigingsbesluit ongemoeid gelaten. Het Kabinet heeft niet de intentie om beperkingen aan bouw te

stellen wanneer er geen sprake is van mogelijke nieuwe verstoringen. Daarom zal het Kabinet in het wijzigingsbesluit ook herbouw, verbouw, of vervangende nieuwbouw van bouwwerken mogelijk maken zonder verklaring van geen bezwaar, mits de hoogte en het totaal volume van het oorspronkelijke bouwwerk niet overschreden wordt. Een bepaling van deze strekking is in het wijzigingsbesluit opgenomen.

### ***Herkomst vliegveiligheidvlakken***

In verband met de behoefte aan inzicht in het hoe, waar en waarom van de diverse toetsvlakken van het LIB, heeft het ministerie van IenM een webapplicatie laten ontwikkelen, waarin ondermeer deze informatie te vinden is. Voor meer informatie over de webapplicatie zie paragraaf 1.5.

Dat er beperkingen gelden rond Schiphol volgt uit de internationale ICAO afspraken (ICAO Guidelines and Recommendations) om de vliegveiligheid te borgen. De vorm en ligging van de toetsvlakken zijn gebaseerd op deze ICAO- en EASA wet- en regelgeving en worden niet aangepast naar aanleiding van de zienswijzen.

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de toegevoegde radarvlakken geldt dat ongestoord en goed functionerende radarapparatuur van wezenlijk belang is om het zich aandienende luchtverkeer in Nederland veilig en efficiënt te kunnen afhandelen. Naar aanleiding van de zienswijzen is een wijziging doorgevoerd voor het radarregime in het LIB (zie navolgende paragraaf 1.2).

## **1.2 Mogelijke gevolgen door wijziging (toets)vlakken**

### **Samenvatting zienswijzen:**

#### ***Onzekerheid en mogelijke schade voor (bouw- en bestemmings-)plannen***

In diverse zienswijzen wordt door partijen aangegeven dat door verlaging en toevoeging van toetsvlakken in het LIB onzekerheden ontstaan ten aanzien van al onder het bestaande LIB in ontwikkeling zijnde plannen. Deze partijen geven aan daarbij enerzijds onvoldoende inzicht te hebben in de betekenis van de verschillende toetsvlakken en de mogelijke gevolgen van de noodzakelijke toetsing voor deze plannen. Anderzijds hebben deze partijen aangegeven dat investeerders zich terugtrekken en ontwikkelingen stil vallen door het feit dat er getoetst moet worden: toetsen kost tijd en het is daarbij ook onzeker of de toetsuitslag positief zal zijn. Verder wordt gesteld dat grond- en bestaande vastgoedwaarden zullen afnemen onder invloed van verlaagde en toegevoegde toetsvlakken, vanwege een verminderde verwachtingswaarde. De verwachtingswaarde neemt af doordat toekomstige ontwikkeling slechts tot een lagere hoogte op voorhand zeker is. Immers voor een (bouw)hoogte die de maatgevende toetshoogte ter plaatse overschrijdt is een verklaring van geen bezwaar nodig, waarvan pas na toetsing bekend wordt of deze zal worden verkregen. Zowel het late moment van toetsing in de planprocedure als de beperkte inzichtelijkheid en daarmee voorspelbaarheid van de toetsing worden als problematisch ervaren. Er is behoefte aan meer duidelijkheid, in een vroegere fase van planvorming. Met name het radarvlak wordt genoemd, dat voor het LIB nieuw is en vanwege zijn omvang en lage maatgevende toetshoogte als extra beperkend c.q. negatief wordt ervaren.

#### ***Juridische status bestemmingsplannen***

Er zijn vragen over de juridische status van (ook de reeds onherroepelijke) bestemmingsplannen ten gevolge van het LIB.

Verder worden er kanttekeningen geplaatst bij de toelichtende teksten over de mogelijke gevolgen van het ontwerp wijzigingsbesluit in de Nota van Toelichting.

Deze kanttekeningen betreffen de volledigheid van de lijst geanalyseerde plannen in het ADECS rapport, de uitkomsten van de resulterende doorsnijdingen van de diverse toetsvlakken en daarmee de mogelijke effecten voor bouwplannen in de regio.

### ***Toetsvlak voor laserinstallaties***

Tenslotte wordt specifiek over het toetsvlak voor laserinstallaties naar de betekenis ervan gevraagd voor sportvelden, kassen en andere lichtproducerende bouwwerken. Men vreest dat genoemde objecten niet langer mogelijk zullen zijn wanneer het wijzigingsbesluit in werking is getreden. Daarnaast vreest men veel extra werk (extra aanvragen ontheffing/vvgb, leidend tot extra administratieve lasten voor overheid en burgers). Ook wordt getwijfeld aan het nut van een toets inzake felle verlichting.

### **Kabinetsreactie:**

#### ***Onzekerheid en mogelijke schade voor (bouw- en bestemmings-)plannen***

In het algemeen geldt dat het systeem van toetsing zoals dat voor het ontwerpbesluit wordt gehanteerd, gelijk is aan het systeem van toetsing van het vigerend LIB. De systematiek is dus niet nieuw. De 'onzekerheid' die gepaard gaat met een systeem van toetsing, c.q. het niet zeker zijn van de mogelijke gevolgen voor plannen van de noodzakelijke toetsing, is evenmin nieuw. Wel zijn er toetsvlakken gewijzigd en toegevoegd, waardoor nu ook andere plannen dan onder het vigerende LIB getoetst moeten worden. Dit betekent dat plannen waar soms al langer aan gewerkt wordt, nu wel een verklaring van geen bezwaar (vvgb) nodig hebben, waar dit onder het regime van het vigerende LIB niet nodig was. Tegenover de nieuwe noodzaak van een vvgb voor sommige plannen, staat dat ook zonder aanpassing van het LIB door belanghebbenden, in casu de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), getoetst wordt aan de actuele ICAO-regels inzake de CNS-vlakken en door LVNL een zienswijze over een ontwerpvergunning wordt ingediend indien vliegveiligheid in het geding is. Ook in de huidige situatie bestaat dus voor die plannen al onzekerheid over de haalbaarheid van het project en dit tot in een laat stadium van planvorming.

Een aantal partijen<sup>5</sup> hadden op basis van voortschrijdend inzicht in hun zienswijzen aangegeven dat er meer plannen onder de invloedssfeer van het LIB vallen dan aanvankelijk was verwacht en onderzocht. Volgens de gemeenten kan door wijziging van het LIB ook schade ontstaan voor plannen die in een veel vroeger stadium van planvorming verkeren. Om deze redenen is, in aanvulling op de analyse van de concrete bouwplannen, een nadere inventarisatie en analyse gedaan van de gevolgen voor plannen van doorsnijdingen van vliegveiligheidsvlakken<sup>6</sup>. Voor deze aanvullende analyse hebben de gemeenten en provincie alle bestaande plannen (bouwplannen, bestemmingsplannen en visies) aangeleverd die volgens deze gemeenten (mogelijk) te maken krijgen met toetsing in verband met het wijzigingsbesluit. Daarmee zijn tevens alle plannen meegenomen waarover door individuele bedrijven of vastgoedbezitters een zienswijze is ingediend. Immers, al deze plannen krijgen via de gemeente (bestemmingsplan, gemeentelijke vergunning) met het wijzigingsbesluit te maken. Uit deze aanvullende inventarisatie en analyse bleek welke van de aangeleverde plannen daadwerkelijk mogelijk gevolgen van het wijzigingsbesluit zouden kunnen ondervinden. Voor deze relevante

<sup>5</sup> Het betreft de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Diemen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Ouder Amstel, Uithoorn en Zaanstad.

<sup>6</sup> "Gevolgen van wijzigingen in de toetsvlakken LIB-vliegveiligheid", TO70, Den Haag, april 2014

plannen zijn vervolgens de mogelijke gevolgen nauwkeuriger in kaart gebracht door een pretoets op vliegveiligheid door de ILT (met een advies van de LVNL daar waar het doorsnijding van CNS-vlakken betrof). Op basis van de pretoetsresultaten zijn vervolgens conclusies getrokken. *Zie bijlage 3 voor een overzicht van de gepretoetste plannen en de resultaten.*

Als parallel spoor is met dezelfde partijen een juridische werkgroep opgericht, om juridische wijzigingsopties inzake het wijzigingsbesluit te onderzoeken. Dit alles heeft tot een aantal aanpassingen geleid, zowel in het wijzigingsbesluit als uitwerkingen hiervan en (voorstellen tot aanpassing) in de Wet luchtvaart. De belangrijkste hiervan:

- De radarvlakken hebben een apart regime gekregen. In plaats van een 'nee, tenzij' – regime geldt voor radar een 'ja, mits' – regime (zie voor nadere informatie de paragraaf 'apart regime voor radar');
- De militaire radar in Soesterberg wordt ook voor civiel gebruik beschikbaar gemaakt, waardoor dan meer plannen dan voorheen een positief advies inzake het radarvlak van het LIB kunnen verkrijgen (onder andere het inmiddels getoetste bouwplan Amsterdam Zuidas). Om dit te realiseren is een Bestuurlijke Overeenkomst afgesloten tussen de Staatssecretaris van IenM, de minister van Defensie en de bestuurders van Amsterdam, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland;
- De in het gezamenlijke traject positief getoetste plannen worden opgenomen in een uitzonderingsbepaling van het LIB. Dit houdt in dat deze plannen niet meer aan het nieuwe wijzigingsbesluit hoeven te worden getoetst, maar definitief weten dat hun plannen kunnen doorgaan<sup>7</sup>;
- Ook voor plannen die in het gezamenlijke traject 'onder voorwaarden' een positief toetsresultaat hebben gekregen is een uitzonderingsbepaling gecreëerd. Hiermee is voor deze plannen definitief bekend dat bij het voldoen aan de gestelde voorwaarde (zoals bijvoorbeeld het voor civiel gebruik operationeel zijn van de radar in Soesterberg) hun plannen kunnen doorgaan<sup>7</sup>;
- Op verzoek van de gemeenten wordt verder de geldigheid van verleende (bouw)vergunningen verlengd van een half jaar naar twee jaar. Dit betekent dat men langer de tijd heeft om plannen met behoud van de reeds verkregen vvgb ten uitvoer te brengen.

*Voor de lijst met wijzigingen die op basis van de zienswijzen in het LIB zijn doorgevoerd, zie bijlage B.*

### **Juridische status bestemmingsplannen**

De Wet luchtvaart stelt dat bestemmingsplannen in lijn moeten worden gebracht met het LIB. Tot die tijd geldt het LIB als voorbereidingsbesluit. Dit geldt voor alle bestemmingsplannen, ook als deze reeds onherroepelijk zijn. Zoals reeds in de inleiding van de Nota van Antwoord is vermeld, gelden er een aantal uitzonderingen op deze regel, waaronder voor reeds bestaande bouwwerken en bouwwerken of plannen waarvoor al een vvgb is verleend. De huidige juridische status en mogelijkheden blijven bij deze uitzonderingsgevallen zoals ze waren voor inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit.

Om tegemoet te komen aan de wensen van gemeenten om inzake een vvgb ook toetsing op bestemmingsplanniveau mogelijk te maken, zal de Wet luchtvaart op dit punt worden gewijzigd. Zie ook paragraaf 1.6.

---

<sup>7</sup> De plannen kunnen dan doorgaan voor wat betreft het LIB Vliegveiligheid. Overig beleid en wet- en regelgeving van de diverse overheden, waarmee bij de plannen rekening dient te worden gehouden, is hierbij buiten beschouwing gelaten.

### **Laserinstallaties**

Het toetsvlak voor lasers is ingesteld omdat sterke lichtbronnen kunnen leiden tot verblinding van piloten en omdat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan door verwarring met luchthavengerelateerde signaalverlichting. Dit is bij een beperkt aantal soorten lichtbronnen en kleuren licht het geval en hangt samen met de locatie en richting waarin de lichtbron schijnt. Andere lichtbronnen, zoals veldverlichting op sportvelden en verlichting van tuinbouwkassen, vormen ondanks de intensiteit van de verlichting meestal geen risico voor de vliegveiligheid.

ICAO Annex 14 volume I zegt het volgende over het gebruik van sterke lichtbronnen: *"Een licht, op de grond en in de buurt van een luchthaven, niet bedoeld voor de navigatie van het luchtverkeer, dat de veiligheid van een luchtvaartuig in gevaar kan brengen, moet worden gedoofd of zodanig worden afgeschermd of anderszins gewijzigd dat de bron van gevaar wordt weggenomen"*.

Om te voorkomen dat voor veel niet-verstorende lichtbronnen de vvgb procedure zou moeten worden doorlopen, wordt de AMvB regel als ook de tekst in de Nota van Toelichting zo aangepast, dat alleen laserinstallaties met een lichtintensiteit hoger dan  $5 \mu\text{W}/\text{cm}^2$  binnen het laservlak getoetst moeten worden. Wel wordt in de Nota van Toelichting een alinea toegevoegd met de uitleg dat ook andere felle lichtbronnen dan laserinstallaties verstorende effecten kunnen hebben en gemeenten daarom rekening dienen te houden met het belang van de luchtvaart bij de vergunningverlening voor deze lichtbronnen. In geval van twijfel kan in overleg worden getreden met de ILT over te treffen mitigerende maatregelen.

Wanneer belanghebbenden in de luchtvaart verstorende effecten van verlichting ervaren of voorzien, kunnen ze hierover in contact treden met de eigenaar en/of gemeente.

### **Apart regime voor radar**

In het traject dat naar aanleiding van de zienswijzen is gestart met betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland, bleek het radarvlak de meeste vragen op te roepen. Het radarvlak leidt tot extra toetsverplichtingen (ten opzichte van het LIB 2004) en daarmee tot het risico dat investeerders zich terugtrekken en ontwikkelingen stil vallen. Ook zijn er zorgen ten aanzien van de gevolgen voor reeds in gang gezette plannen en bestaat er vrees voor waardedaling ten gevolge van een lagere verwachtingswaarde. Dit alles heeft het kabinet doen besluiten om het radarvlak uit het maatgevende toetsvlak met het 'nee, tenzij' regime te halen en er een apart radartoetsvlak met een 'ja, mits'-regime van te maken. Voordeel hiervan is dat er geen vvgb meer nodig is voor plannen die hoger zijn dan het radarvlak. In plaats daarvan wordt voor een plan dat hoger is dan het radarvlak een verplicht en bindend radaradvies gevraagd bij de ILT. De ILT wint hiervoor advies in bij de LVNL als verantwoordelijke voor de goede werking van luchtverkeersapparatuur. Zo wordt een proces gestart waarbij de LVNL een adviesrol (echter geen ontwerprol) heeft inzake het optimaliseren van het betreffende plan inzake radar, zoals bijvoorbeeld via planaanpassing of via technische aanpassingen van het radarsysteem. Eventuele kosten van technische maatregelen om verstoring op te lossen (zowel initiële- als beheerkosten) worden in principe doorberekend aan de initiatiefnemer. Ook bij dit regime zijn er de reguliere beroepsmogelijkheden, zowel voor initiatiefnemers, gemeenten, LVNL als ILT. Het advies van de ILT kent een onbeperkte geldigheidstermijn onder de voorwaarden dat het plan niet wordt gewijzigd. Een gewijzigd plan dat hoger is dan het radarvlak moet opnieuw aan de ILT worden voorgelegd.

In het LIB vliegveiligheid is dit nieuwe regime voor radar opgenomen en in de Nota

van Toelichting is deze nader toegelicht. Dit nieuwe regime zal voor 1 januari 2018 worden geëvalueerd.

Wanneer een plan ook andere LIB-toetsvlakken doorsnijdt blijft voor dit plan ook een vvgb noodzakelijk met betrekking tot die andere vliegveiligheidvlakken. Qua proces geldt dat de procedure voor radar kan meelopen in een pretoets voor de andere LIB-toetsvlakken.

### **1.3 De bepaling voor Bomen en Struiken**

#### **Samenvatting zienswijzen:**

Ten aanzien van de toegevoegde bepaling voor bomen en struiken twijfelen sommige insprekers aan het nut hiervan, gezien de vermeende geringe hoeveelheid groen dat hiermee te maken krijgt. Anderen vrezen juist een grote impact en vragen om een overzicht van de mogelijke gevolgen voor bestaande of toekomstige bomen en struiken. Tenslotte worden vragen gesteld bij de criteria, de werking en de afstemming met diverse natuurregelgeving waaronder de Flora- en Faunawet.

#### **Kabinetsreactie:**

Net als gebouwen en andere objecten kunnen ook bomen en struiken een obstakel vormen die de vliegveiligheid beïnvloeden (zie ICAO EUR DOC 015, artikel 3.1.1). In het ontwerp LIB zijn daarom 'bomen en struiken' toegevoegd in de artikelen 2.2.2 en 2.2.2a. Met deze toevoeging is er nu een betere juridische basis om onveilige situaties vanwege verstoring door bomen en struiken te voorkomen. Binnen het werkinggebied van het LIB vliegveiligheid zijn bomen en struiken niet toegestaan indien ze het toetsvlak doorsnijden en door de ILT is beoordeeld dat het vliegverkeer wordt belemmerd of de luchtverkeerapparatuur inclusief radar wordt verstoord.

Vanaf het moment waarop de luchthavenexploitant of LVNL hinder ondervinden of mogelijke toekomstige hinder verwacht door bomen en struiken die door een toetsvlak heen zijn gegroeid, dan kan de luchthavenexploitant of LVNL de ILT met een brief om een beoordeling van de veiligheidsituatie vragen. De ILT beoordeelt op verzoek of de boom of struik een belemmering vormt voor de veiligheid van het luchtverkeer. Indien dat het geval is, dan kan de luchthavenexploitant of LVNL met de formele constatering per brief door de ILT, eerst in goed overleg met de eigenaar van de bomen en struiken zoeken naar een aanvaardbare oplossing. Als dit niet tot een oplossing leidt, dan kan de luchthavenexploitant of LVNL de betreffende gemeente verzoeken handelend op te treden, vanwege de verplichte ruimtelijke doorwerking van de LIB-regels in het bestemmingsplan – waar de boom of struik staat.

Het ministerie van IenM heeft een analyse laten uitvoeren van de actuele situatie (anno 2014) van mogelijke verstoring door bestaande bomen en struiken in het LIB-gebied. Deze analyse is gevalideerd door de ILT en de LVNL. Conclusie uit de analyse is dat er anno 2014 er heel veel bomen en struiken zijn die door een toetsvlak heen steken, maar dat er geen gevallen zijn van obstakelwerking en verstoring van luchtverkeerapparatuur door te hoge bomen en struiken. Voor het Amsterdamse Bos geldt dat een deel van de bomen de huidige radar (TAR 4) verstoort en dit bij verdere groei tot problemen zou kunnen leiden. De LVNL ziet dit echter als een acceptabele verstoring aangezien (en onder de voorwaarde dat) de TAR 4 radar in 2016 wordt verplaatst/verhoogd. Om de vliegveiligheid ook met betrekking tot bomen en struiken te blijven garanderen en om tegelijkertijd het

proces zo eenvoudig mogelijk te houden, is de regelgeving zodanig vorm gegeven dat er alleen actie ondernomen kan en hoeft te worden wanneer zich daadwerkelijk een vliegveiligheidsprobleem dreigt voor te doen. Op deze manier wordt voorkomen dat er ook actie nodig ten aanzien van al die bomen en struiken die weliswaar door een toetsvlak groeien, maar die de vliegveiligheid niet verstoren.

Gezien de mogelijke groeihogte van bomen en struiken zullen mogelijke toekomstige gevallen zich slechts voordoen in enkele gemeenten in de directe omgeving van het luchthavengebied. Mede op basis van ervaringen uit het verleden wordt verwacht dat het aantal toekomstige probleemgevallen door verstorende bomen en struiken beperkt zal blijven.

Op grond van het bovenstaande zijn de bepalingen over bomen en struiken in 2.2.2 en 2.2.2a aangepast en is in de Nota van Toelichting ten aanzien van bomen en struiken een nadere verduidelijking opgenomen.

## **1.4 Schadevergoeding**

### **Samenvatting zienswijzen:**

In diverse zienswijzen wordt gewezen op mogelijke/vermeende schade ten gevolge van het gewijzigde LIB vliegveiligheid. Schade zou ontstaan doordat gemeenten al verwachtingen hebben gewekt, toezeggingen hebben gedaan, privaatrechtelijke verbintenissen zijn aangegaan, of doordat door initiatiefnemers rechten ontleend kunnen worden aan een vigerend bestemmingsplan, waarbij de gemeenten steeds hebben geacteerd binnen de regels van het vigerende LIB. In de zienswijzen zijn vragen gesteld over de mogelijkheden voor vergoeding van schade. Vragen als: 'Is er een pot voor compensatie van schade?', 'Is deze van voldoende omvang?' en 'Wordt alle schade vergoed?'. Ook stellen enkele indieners expliciet dat het Rijk volledige schadeloosstelling voor haar rekening zou moeten nemen, omdat zij bij het LIB het bevoegd gezag is.

### **Kabinetsreactie:**

In de zienswijzen heeft een aantal gemeenten aangegeven te verwachten dat ze schade ondervinden ten gevolge van het wijzigingsbesluit LIB vliegveiligheid. In een gezamenlijk traject naar aanleiding van deze zienswijzen (zie ook de Inleiding van deze Nota van Antwoord) is dit nader onderzocht en bekeken op welke wijze eventuele schade of aanleiding tot schade kon worden verminderd.

Ten aanzien van schade na inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit het volgende:

Allereerst wordt geprobeerd om schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo kan men bij de ILT een pretoets aanvragen om voor het betreffende plan duidelijkheid te krijgen over de haalbaarheid van het plan voor wat betreft de vliegveiligheid van Schiphol. Bij doorsnijding van het radarvlak kan worden onderzocht of er technische oplossingen mogelijk zijn en kunnen hier vervolgens afspraken over worden gemaakt. In het geval dat er na afloop van dit proces toch nog schade zou ontstaan, geldt een procedure voor schadevergoeding.

Voor de beoordeling van en beslissing over aanvragen voor schadevergoeding met betrekking tot het LIB heeft de Minister van IenM bij een gemeenschappelijke



regeling<sup>8</sup> een onafhankelijk orgaan ingesteld, waaraan deze bevoegdheid is gedelegeerd: het Schadeschap Schiphol. De procedure voor de behandeling van de verzoeken is vastgelegd in de Verordening Schadeschap Schiphol 2012 (Staatscourant 2012, 8910). Nadere informatie is te vinden op [www.schadeschap.nl](http://www.schadeschap.nl).

Indien sprake is van een in juridische zin 'schadeveroorzakend besluit', geldt het volgende: Art. 8.31 Wet luchtvaart bepaalt dat indien een belanghebbende schade lijdt ten gevolge van het LIB die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven of anderszins is verzekerd, de Minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekent. De minister heeft hiervoor de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 (voorheen: Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999) vastgesteld. Deze regeling biedt de mogelijkheid om in bepaalde gevallen het nadeel van rechtmatig handelen van de overheid te vergoeden. Het betreft dan schade die direct voortvloeit uit het wijzigingsbesluit, niet als normaal maatschappelijk risico kan worden beschouwd maar onevenredig groot is in vergelijking tot schade die anderen ondervinden, die niet al op grond van een andere regeling voor vergoeding in aanmerking komt en ook niet voorzienbaar was.

Er kan sprake zijn van een schadeveroorzakend besluit, indien het gaat om een plan, waarbij:

1. een harde juridisch/planologische status voorhanden is (onherroepelijk bestemmingsplan of omgevingsvergunning); en
2. het vigerende LIB 2003 géén beperkingen stelt en het nieuwe LIB (wijzigingsbesluit LIB vliegveiligheid) wel; en
3. een verklaring van geen bezwaar bij de ILT is aangevraagd èn geweigerd; en
4. de gronden aan de hierdoor verloren gegane bouwmogelijkheden daadwerkelijk een "hogere waarde" ontleenden; en
5. de "benuttingperiode" tussen het moment dat duidelijk werd dat de hoogtebeperkingen ingevoerd zouden worden en de inwerkingtreding van het nieuwe LIB (wijzigingsbesluit LIB vliegveiligheid) voor het project te kort is geweest om tot een voldoende concreet bouwinitiatief te komen; en
6. de eigenaar tijdens de benuttingperiode een voldoende concrete poging heeft gedaan om de bouwmogelijkheden te benutten of om andere redenen niet verweten kan worden dat hij geen voldoende concrete benuttingpoging heeft gedaan.

Het voor schadevergoeding benodigde bedrag wordt via heffingen door Schiphol geïnd bij de vliegtuigmaatschappijen. De termijn waarop geïnd wordt, loopt door tot alle schadeverzoeken zijn afgehandeld.

## **1.5 Informatievoorziening**

### **Samenvatting zienswijzen:**

Door sommige indieners wordt opgemerkt dat de criteria voor de toetsing van diverse vlakken niet helder zijn, of dat het aangeboden kaartmateriaal onduidelijk, onjuist, of niet goed verkrijgbaar is.

---

<sup>8</sup> Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Schiphol, Stcrt. 1998, 223, laatstelijk gewijzigd Stcrt. 2004, 20.

### **Kabinetsreactie:**

De tekst van een AMvB dient te worden geschreven alsof deze al in werking is getreden. Hierdoor staat er in het ontwerpbesluit reeds een verwijzing naar het digitale kaartmateriaal op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), terwijl dit kaartmateriaal pas beschikbaar komt na inwerkingtreding van het besluit. Uit de zienswijzen blijkt dat een aantal indieners hiervan niet op de hoogte is en daarom meent dat dit kaartmateriaal onterecht ontbreekt of onjuist is. Men zag het vigerende LIB, in plaats van het gewijzigde LIB, op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Het kaartmateriaal zal na inwerkingtreding van het gewijzigde LIB gereed en toegankelijk zijn. Tijdens de zienswijzenprocedure hebben de kaartbijlagen bij het ontwerpbesluit op A0-formaat ter inzage gelegen. Specifiek opgevraagd digitaal kaartmateriaal is aan de aanvragers toegestuurd.

Voor het LIB wordt naast het kaartmateriaal op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) nog een webapplicatie ter beschikking gesteld, met daarin achtergrondinformatie (kaartmateriaal in andere bestandsvormen c.q. formats, informatie over de vlakken, toetscriteria, et cetera). Het ontwikkelen van de webapplicatie wordt gedaan in overleg met de klankbordgroep LIB (sector, gemeente, provincie) en met vertegenwoordigers van de bouwsector. Het (kaart)materiaal van de achterliggende toetsvlakken wordt hier in diverse bij gemeenten gebruikelijke formats c.q. bestandsvormen beschikbaar gesteld. Op dit kaartmateriaal kan ondermeer worden ingezoomd. Indien men op een locatie in de site gaat staan, verschijnt automatisch in een kader aanvullende informatie: over de maatgevende toetshoogte, de hoogte van de diverse toetsvlakken, en de kenmerken van deze toetsvlakken. Ook is het mogelijk om op elke gewenste locatie in het LIB-gebied een 'bouwblok' of 'gebied' in te tekenen, waarover informatie kan worden opgevraagd over alle toetsvlakken die doorsneden worden. In de Nota van Toelichting zal een nadere toelichting over de achtergrondinformatie worden opgenomen. De webapplicatie heeft geen juridische status en zal te vinden zijn via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en vervolgens "externe verwijzing" en via [www.LIB-Schiphol.nl](http://www.LIB-Schiphol.nl).

## **1.6 Administratieve/Bestuurlijke lasten**

### **Samenvatting zienswijzen:**

In diverse gemeentelijke zienswijzen wordt gesteld dat de bestuurlijke/administratieve lasten die het ontwerpbesluit met zich meebrengt te laag zijn ingeschat. Dit om uiteenlopende redenen, waarvan hieronder de hoofdpunten zijn weergegeven:

#### ***Aanpassing Wet luchtvaart***

Ten aanzien van de aangekondigde aanpassingen in de Wet luchtvaart (met name de aanpassing van de termijn waarbinnen het LIB verplicht moet worden doorvertaald in de bestemmingsplannen) geven diverse gemeenten hun blijk van waardering hiervoor aan, terwijl sommige anderen vrezen dat ze bij een onverhoopt niet of niet tijdige aanpassing van de Wet luchtvaart op meerkosten zullen stuiten. Dit omdat dan alsnog alle bestemmingsplannen binnen een jaar in lijn met het LIB moeten worden gebracht.

***De verplichting om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met het gewijzigde LIB, handhavinglast en kostendekkend zijn van vergunningen***

Volgens diverse gemeenten zouden er, los van de bij punt 1 genoemde termijn, meer kosten zijn verbonden aan het opnemen van het gewijzigde LIB in bestemmingsplannen, bijvoorbeeld indien het niet mogelijk zou blijken dit via een 'paraplu'bestemmingsplan te realiseren, of doordat de personeelstarieven hoger liggen. De gemeentelijke handhavinglast (toezicht en beheer) zou toenemen ten gevolge van de bepaling voor bomen en struiken en het vlak voor windturbines en vaste laserinstallaties. Gemeentelijke (omgevings-)vergunningen zouden niet altijd kostendekkend zijn;

### ***Fasering***

Door de fasering van de wijzigingen van het LIB (eerst vliegveiligheid, later geluid en externe veiligheid) zouden volgens sommige gemeenten meerkosten kunnen ontstaan, ten gevolge van bijvoorbeeld een dubbele uitvoering van taken of als resultaat van inefficiënte besluiten die zouden worden genomen omdat bij er nu, bij fase 1, nog onvolledige informatie zou bestaan;

### ***Aanhoudingsplicht***

Door één gemeente wordt de vraag gesteld of het klopt dat het LIB geen aanhoudingsplicht kent als er een vergunningaanvraag wordt gedaan die voldoet aan het geactualiseerde LIB, maar de gemeente het betreffende bestemmingsplan nog niet in lijn met dit geactualiseerde LIB heeft gebracht.

### **Kabinetsreactie:**

#### ***Aanpassingen Wet luchtvaart***

In de nota van toelichting van het ontwerpbesluit is aangegeven dat de Wet luchtvaart omwille van het LIB op een aantal punten zal worden aangepast. Een belangrijk punt hieruit betreft de aanpassing van de termijn waarbinnen het LIB op grond van de Wet luchtvaart verplicht moet zijn doorvertaald in de bestemmingsplannen. Deze termijn staat nu op een jaar en het voornemen is om deze termijn om te zetten naar 'de eerstvolgende actualisatie van het bestemmingsplan'. Dit komt tegemoet aan de wens van gemeenten, die de huidige termijn te kort vinden. De wijziging voorkomt dat gemeenten meermaals achtereenvolgend hun bestemmingsplannen zouden moeten aanpassen omdat het LIB in verschillende fasen wordt gewijzigd. Verwachting is dat de gewijzigde Wet luchtvaart begin 2016 in werking treedt.

Een andere belangrijke aanpassing van de Wet luchtvaart is de mogelijkheid om niet alleen voor een omgevingsvergunning voor een concreet bouwplan, maar ook voor een bestemmingsplan (of een daaruit afgeleid wijzigingsplan, uitwerkingsplan of binnenplanse afwijking) een verklaring van geen bezwaar te kunnen verkrijgen. Voorwaarde is dat het bestemmingsplan voldoende concreet is om hierop een (vvgb- of radaradvies-) toetsing op vliegveiligheid te kunnen uitvoeren. Met deze aanpassing wordt het gemeenten en initiatiefnemers mogelijk gemaakt om in een veel vroegere fase van planvorming duidelijkheid te verkrijgen over bouw- mogelijkheden in relatie tot vliegveiligheid. Bovendien hoeft dan niet meer per bouw- of omgevingsvergunning een vvgb te worden aangevraagd.

***De verplichting om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met het gewijzigde LIB, handhavinglast en kostendekkend zijn van vergunningen***

Gemeenten krijgen voor de uitvoering van reguliere gemeentelijke taken geld via het Gemeentefonds. Het actueel houden van de bestemmingsplannen en handhaving hiervan valt onder de reguliere gemeentelijke taken.

Voor wat betreft de personeelstarieven die zijn gehanteerd bij de berekening van de bestuurlijke lasten, geldt dat hier gewerkt is met de standaardbedragen die voor dit soort berekeningen dienen te worden gehanteerd en welke van Rijksweg zijn vastgesteld (*Zie Notitie Mogelijke gevolgen LIB Vliegveiligheid, pagina 9*).

Het kabinet gaat er van uit dat de extra kosten van eventuele extra vvgb-aanvragen beperkt zijn, doordat deze onderdeel zijn van de omgevingsvergunningprocedure en de te heffen leges. Gemeenten kunnen bij de bepaling van de legestarieven rekening houden met de kostendekkendheid. De tarieven van de dienstverlening moeten daarbij in verhouding staan tot de kosten die de gemeente maakt bij de uitvoering van deze diensten.

De regel met betrekking tot bomen en struiken is naar aanleiding van de zienswijzen aangepast. Gemeenten hoeven op grond van het LIB ten aanzien van bomen en struiken niet meer proactief te handhaven (zie paragraaf 1.3).

***Fasering***

Het Kabinet is van mening dat door de gefaseerde wijzigingen van het LIB (eerst het deel vliegveiligheid, later het deel geluid en externe veiligheid) geen meerkosten zullen ontstaan, ten gevolge van bijvoorbeeld een dubbele uitvoering van taken of als resultaat van inefficiënte besluiten die zouden worden genomen omdat er nu, bij de eerste fase ervan (het deel vliegveiligheid), nog onvolledige informatie zou bestaan.

Gemeenten hoeven door de wijziging in de Wet luchtvaart immers niet langer direct te actualiseren ten gevolge van het LIB. Ze kunnen er uit efficiencyoverwegingen voor kiezen meerdere actualisaties in één keer door te voeren.

***Aanhoudingsplicht***

Door één gemeente is in de zienswijze gevraagd of een bouwvergunning of een omgevingsvergunning kan worden verleend indien het bestemmingsplan nog niet in lijn is gebracht met het gewijzigde LIB. Het bestemmingsplan moet dan immers worden aangehouden totdat deze alsnog met het gewijzigde LIB in lijn is gebracht.

Het antwoord op deze vraag is dat dit inderdaad mogelijk is, indien de vergunningaanvraag voldoet aan het gewijzigde LIB. Indien de vergunningaanvraag echter een toetsvlak van het LIB doorsnijdt, dient een vvgb te worden aangevraagd en kan alleen na verlening van de vvgb een (bouw- of omgevings-)vergunning worden afgegeven. Dit alles op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart, die stelt dat het LIB als voorbereidingsbesluit werkt totdat het bestemmingsplan met het LIB in lijn is gebracht.

## 1.7 Procedures informele pretoets en verklaring van geen bezwaar

### **Samenvatting zienswijzen:**

#### ***Procedures en termijnen vvgb en pretoets***

Diverse indieners van zienswijzen geven aan dat ze de procedure voor de aanvraag van een vvgb onhelder vinden, onder meer omdat heldere reactietermijnen ontbreken. Gevraagd wordt om de procedure te verduidelijken.

#### ***Oneerlijke concurrentie en rol LVNL***

In één zienswijze wordt gesteld dat het wijzigingsbesluit LIB leidt tot oneerlijke concurrentie tussen partijen die ondernemen binnen het luchthavengebied zelf en die daar buiten. Daarbij wordt bovendien vraagtekens geplaatst de toetsende en adviserende rol van LVNL.

### **Kabinetsreactie:**

#### ***Procedure en termijnen verklaring van geen bezwaar (vvgb) en pretoets***

In de Nota van Toelichting is een extra toelichting opgenomen over de procedures voor toetsing. Ook in de achtergrondinformatie (zie 1.5) wordt informatie opgenomen over de procedures.

De termijnen die de ILT hanteert voor de formele vvgb-procedure zijn de termijnen uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): 8 weken na aanvraag van een vvgb krijgt de aanvrager een schriftelijke reactie. Indien de aanvraag onvolledig is, wordt de termijn van 8 weken opgeschort totdat de ontbrekende informatie alsnog is aangeleverd. Mocht aanvullend onderzoek nodig blijken, dan geldt hetzelfde. Voor toetsing van plannen die enkel het radar toetsvlak raken is een separaat regime uitgewerkt. Onderdeel van dit regime vormt de verplichte aanvraag van een (bindend) advies van de ILT. Dit separate regime kent geen vaste termijnen, omdat deze gezien het beoogde iteratieve proces tussen ILT (met LVNL in een adviserende rol) en initiatiefnemer, ongewenst zouden zijn. Wel dient het advies van ILT binnen een 'redelijke termijn' te worden gegeven. De redelijkheid van de termijn moet door de ILT beargumenteerd kunnen worden.

Naast de formele vvgb is er ook een mogelijkheid voor een informele pretoets inzake vliegveiligheid. Met een pretoets kan de aanvrager al in een vroeger stadium van planvorming zicht krijgen op de ontwikkelmogelijkheden met het oog op vliegveiligheid. De pretoets kan door gemeenten bij de ILT worden aangevraagd. Het betreft een informele toets die in een vroeg stadium en vooruitlopend op een vvgb-aanvraag voor een (bouw- of bestemmings-)plan kan worden uitgevoerd (mits het plan concreet genoeg is om te kunnen pretoetsen). Het pretoetsoordeel bevat een motivatie, zodat voor de initiatiefnemer duidelijk is of, en zo ja, welke vliegveiligheidsproblemen zich voordoen en waarom. In het overleg in verband met de pretoets kunnen door de ILT in voorkomende gevallen suggesties worden gedaan ter vergroting van de haalbaarheid van de vvgb.

Aan de uitkomsten van de pretoets(en) kunnen geen rechten worden ontleend. Evenmin zijn er reactietermijnen aan verbonden.

In de Nota van Toelichting is de mogelijkheid van een pretoets inzake vliegveiligheid expliciet als instrument genoemd. Ook wordt vermeld dat, daar waar de pretoets inzake vliegveiligheid wordt aangevraagd omdat het betreffende plan een toetsvlak voor luchtverkeerapparatuur doorsnijdt, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een adviserende rol heeft.

### ***Oneerlijke concurrentie en rol LVNL***

Er is geen sprake van oneerlijke concurrentie tussen partijen die ondernemen binnen het luchthavengebied zelf en die er buiten. Het wijzigingsbesluit geldt weliswaar alleen voor (bedrijven in) het LIB gebied (het gebied rond de luchthaven), maar op het luchthaventerrein zelf (Schiphol) gelden dezelfde vliegveiligheidsvoorschriften via de 'Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen'<sup>9</sup>. De regels voor het luchthavengebied zelf worden toegepast door de beheerder van de luchthaven. De regels van het LIB werken door via de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Ten aanzien van de in een zienswijze geuite twijfel met betrekking tot de toetsende en adviserende rol van de LVNL kan worden aangegeven dat de ILT de formele toetsende en adviserende rol heeft in het kader van een aanvraag van een vvgb en/of een pretoets. De ILT zal de LVNL betrekken wanneer luchtverkeerapparatuur in het geding is, aangezien de LVNL op grond van artikel 5.23 van de Wet luchtvaart taken heeft ten aanzien van de luchtverkeersdienstverlening. Het oordeel van de ILT kan juridisch worden aangevochten indien twijfels bestaan aan de juistheid ervan.

---

<sup>9</sup> Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 oktober 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1166 sector LUV.

## Bijlage A **Overzicht ingediende zienswijzen en vindplaats reactie**

In onderstaande tabel een overzicht van de ingediende zienswijzen, waarbij per zienswijze is aangegeven waar in de Nota van Antwoord (in welke paragraaf bij de Hoofdthema's of in de Inleiding) beantwoording ervan heeft plaatsgevonden.

Zienswijze	Vindplaats in Nota van Antwoord							
	I. Inleiding	1.1. Nut en noodzaak ontwerpbesluit	1.2 Mogelijke gevolgen door wijziging (toets)-vlakken	1.3. De bepaling voor Bomen en Struiken	1.4. Schade(vergoeding)	1.5. Informatie-voorziening	1.6. Administratieve/ Bestuurlijke lasten	1.7. Procedures informele pretoets en verklaring van geen bezwaar
1. Bewoner Spaarnwoude	X							
2. Gemeente Zaanstad	X	X	X			X	X	
3. Gemeente Aalsmeer	X	X	X	X		X	X	
4. Gemeente Uithoorn	X	X	X	X		X	X	
5. Jachthaven De Vlet	X		X					
6. Gemeente Diemen	X	X	X					
7. Gemeente Haarlemmermeer		X	X	X	X		X	

Zienswijze	Vindplaats in Nota van Antwoord							
	I. Inleiding	1.1. Nut en noodzaak ontwerpbesluit	1.2. Mogelijke gevolgen door wijziging (toets)-vlakken	1.3. De bepaling voor Bomen en Struiken	1.4. Schade(vergoeding)	1.5. Informatie-voorziening	1.6. Administratieve/Bestuurlijke lasten	1.7. Procedures informele pretoets en verklaring van geen bezwaar
8. ENECO Wind BV		X	X					X
9. Boekel de Nerée, namens VU Medisch Centrum en Stichting VUMC	X	X	X	X	X			
10. Van Diepen en van der Kroef, namens CBRE		X	X	X				
11. A. Port of Amsterdam		X	X		X			X
B. Port of Amsterdam	X		X		X			
12. Gemeente Amstelveen	X	X	X	X	X	X	X	
13. SADC NV		X	X		X	X	X	X
14. Boekel de Nerée, namens OVG Projecten XLIX BV	X	X	X		X	X		
15. Boekel de Nerée, namens Teverde BV	X	X	X		X	X		
16. Polanen Park BV			X		X	X		
17. Gemeente Amsterdam		X	X	X	X	X	X	X



Zienswijze	Vindplaats in Nota van Antwoord							
	I. Inleiding	1.1. Nut en noodzaak ontwerpbesluit	1.2. Mogelijke gevolgen door wijziging (toets)-vlakken	1.3. De bepaling voor Bomen en Struiken	1.4. Schade(vergoeding)	1.5. Informatie-voorziening	1.6. Administratieve/Bestuurlijke lasten	1.7. Procedures informele pretoets en verklaring van geen bezwaar
18. Provincie Noord Holland		X	X		X	X	X	X
19. Mts Maat-Verwoerd/Hoeve de Hulde		X	X					
20. Goldstar BV	X	X	X			X		X
21. Vervallen, want opnieuw ingevoerd onder ander nummer								
22. Boekel de Nerée, namens Forward Business parks (FBP)	X	X	X		X	X		X
23. Boekel de Nerée, namens QP c.s.	X	X	X		X	X		X
24. Loyens & Loeff, namens Uilenstede		X	X			X		X
25. Vervallen, want opnieuw ingevoerd onder ander nummer								
26. Vervallen, want opnieuw ingevoerd onder ander nummer								

Zienswijze	Vindplaats in Nota van Antwoord							
	I. Inleiding	1.1. Nut en noodzaak ontwerpbesluit	1.2. Mogelijke gevolgen door wijziging (toets)-vlakken	1.3. De bepaling voor Bomen en Struiken	1.4. Schade(vergoeding)	1.5. Informatie-voorziening	1.6. Administratieve/Bestuurlijke lasten	1.7. Procedures informele pretoets en verklaring van geen bezwaar
27. Loyens & Loeff, namens Sachwert	X	X	X		X			X
28. Van Schie Advocatuur, namens Chipshol Holding BV en dochterondernemingen	X	X	X	X	X			X
29. Gemeente Ouder-Amstel		X	X	X			X	
30. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude		X	X		X			X

## Bijlage B **Overzicht belangrijkste aanpassingen in het ontwerpbesluit naar aanleiding van de ingediende zienswijzen**

(Tussen haakjes de betreffende paragraaf in de Nota van Toelichting.)

### **1. Verduidelijken betekenis LIB regels voor bestaande bouwwerken (1.1):**

De LIB regels ten aanzien van vliegveiligheid slaan niet terug op bestaande bebouwing. Evenmin slaat het LIB terug op al vergunde bouwwerken. Ter verduidelijking van bovenstaande zal in de Nota van Toelichting worden aangegeven dat conserverende bestaande bestemmingsplannen opnieuw vastgesteld mogen worden zonder dat hiervoor een ontheffing nodig is. Immers deze bestemmingsplannen conserveren slechts de bestaande situatie en bieden geen extra ruimte voor mogelijk verstorende bouwwerken.

### **2. Herbouw en (beperkte) verbouw mogelijk maken in LIB, zonder toetsplicht (1.1):**

Ook wanneer een pand herbouwd of verbouwd wordt is een bouwvergunning nodig. In het LIB wordt verduidelijkt dat er geen beperkingen gelden voor bouw wanneer er geen sprake is van mogelijk nieuwe verstoringen. Herbouw en beperkte verbouw van bestaande bouwwerken worden uitgezonderd van de vvgb verplichting.

### **3. Uitwerking separaat regime voor radar (1.2):**

Het radarvlak volgt een separaat regime: een plan is toegestaan, mits er een positief radaradvies van de ILT is verkregen. Alle plannen met objecten die door het toetsvlak voor radar steken dienen door de gemeente aan de ILT te worden voorgelegd. De ILT geeft hierop een bindend advies. Zij toetst hiertoe of het object al dan niet een belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer of tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven leidt.

Bij een negatief advies dient het betreffende plan/object aangepast (of stopgezet) te worden en/of moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Bij een negatief advies denkt de LVNL mee over mogelijke oplossingsrichtingen.

### **4. Uitwerking bepaling Bomen en Struiken (1.3):**

Uit de in opdracht van IenM uitgevoerde analyse naar de gevolgen van deze bepaling voor bestaande of toekomstige bomen en struiken is gebleken dat zeer veel bomen door een toetsvlak steken, maar dat het zelden voorkomt dat deze tot problemen voor de vliegveiligheid leiden. In het Wijzigingsbesluit en de Nota van Antwoord is de werkwijze inzake de Bomen en Struiken bepaling daarom gewijzigd. Er hoeft niet langer voor elke boom die door een toetsvlak steekt een vvgb te worden aangevraagd.

Er is nu alleen actie vereist als deze door de luchthavenexploitant of LVNL is gesignaleerd dat een boom of struik de vliegveiligheid verstoort en de ILT de situatie als verstorend heeft beoordeeld.

#### **5. Opname uitzonderingsbepalingen (1.2):**

In de AMvB is ten aanzien van vliegveiligheid opgenomen:

- Verleende (bouw)vergunningen blijven in plaats van een half jaar voortaan twee jaar geldig;
- (Alleen) bestaande (bestemmings-)plannen die al getoetst zijn op vliegveiligheidsregels van het nieuwe LIB en die positief zijn beoordeeld, worden onder een nieuw toe te voegen uitzonderingsbepaling geplaatst. In deze uitzonderingsbepaling worden deze plannen uitgezonderd van de vliegveiligheidsregels van het (nieuwe) LIB. Zonder voorafgaande toetsing worden (bestemmings-)plannen niet uitgezonderd onder een uitzonderingsbepaling, aangezien er geen zicht is op de mogelijke gevolgen hiervan voor de vliegveiligheid, dan wel de luchtvaartoperatie.

In een bestuursovereenkomst is vastgelegd dat de militaire radar van Soesterberg nu ook door Schiphol kan worden gebruikt, waardoor ook de plannen die te maken hadden met het radarvlak onder de uitzonderingsbepaling konden worden opgenomen.

#### **6. Aanpassing regel over lasers en overige felle verlichting (1.2):**

Om te voorkomen dat veel niet verstorende lichtbronnen een vvgb procedure moeten doorlopen (bijv. sportveldverlichting) is de AMvB regel over voorkomen van vliegheinder door felle verlichting aangepast. Ook andere felle lichtbronnen dan laserinstallaties kunnen verstorende effecten hebben, daarom krijgen de gemeenten zelf de verantwoordelijkheid om rekening te houden met het belang van de luchtvaart bij de vergunningverlening voor felle lichtbronnen. Gemeenten kunnen advies inwinnen bij de ILT. Belanghebbenden in de luchtvaart kunnen bezwaar aantekenen indien een verstorend effect wordt ervaren of voorzien.

#### **7. Verbeterde informatievoorziening over toetsprocedures en inhoud van vliegveiligheid toetsing voor de verschillende aspecten (1.5):**

In opdracht van het ministerie van IenM is een webapplicatie gebouwd waarin informatie kan worden gevonden over alle toetsvlakken en toetshoogtes op elke locatie. De applicatie geeft daarnaast informatie over de toetsprocedures, het toetsproces en de inhoudelijke toetsing inzake vliegveiligheid. De webapplicatie is uitgewerkt en gevuld in overleg met de klankbordgroep LIB (sector, gemeenten, provincies) en vertegenwoordigers van de bouwsector. In de Nota van Toelichting van het wijzigingsbesluit zelf is een globale beschrijving opgenomen van de toetsprocedures, het toetsproces en de inhoudelijke toetsing inzake vliegveiligheid, zie punt 11. De webapplicatie is te bereiken via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en vervolgens "externe verwijzing" en via [www.LIB-Schiphol.nl](http://www.LIB-Schiphol.nl).

**8. Wijziging Wet luchtvaart t.a.v. verplichte doorwerking LIB in bestemmingsplannen binnen 1 jaar (1.6) :**

De wettelijke verplichte doorwerking binnen 1 jaar komt te vervallen. Gemeenten kunnen besluiten de bestemmingsplannen pas conform LIB te maken als ze deze om andere redenen al gaan actualiseren. Het LIB geldt dan als voorbereidingbesluit tot het moment dat het bestemmingsplan in lijn is met het LIB.

**9. Aanpassing Wet luchtvaart om toetsing op bestemmingsplan-niveau mogelijk te maken (1.6):**

Met een aanpassing van de Wet luchtvaart wordt de juridische mogelijkheid geboden om een ontheffing (vvgb) te verlenen voor een bestemmingsplan en niet alleen voor een omgevingsvergunning voor een concreet bouwplan. Met deze wijzigingen wordt het wettelijk mogelijk om een ontheffing te verlenen voor een bestemmingsplan (incl. wijzigingsplan en uitwerkingsplan) en de binnenplanse afwijking.

**10. Borgen van de pretoets mogelijkheid (1.7):**

In de Nota van Toelichting is expliciet de mogelijkheid van een pretoets in geval van een toets op vliegveiligheid geborgd. Hierbij is ook expliciet de adviserende rol benoemd van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in geval van mogelijke technische oplossingen om verstoring van luchtverkeerapparatuur te voorkomen.

**11. Verduidelijken toetsprocedures - informele pretoets en formele vvgb toets (1.7):**

Het LIB valt onder de Wet luchtvaart. De toetsprocedures, het toetsproces en de inhoudelijke toetsing op hoofdlijnen zijn verhelderd en beschreven in hoofdstuk 5 van de Nota van Toelichting (NvT). Voor de formele termijnen is aangesloten bij de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Voor meer gedetailleerde informatie is daarnaast een webapplicatie gebouwd, zie punt 7.

## Bijlage C Overzicht resultaten pretoets bestaande plannen

Plan	Conclusie na pretoets ILT	Aanpassing in wijzigingsbesluit
<b>Naam plan<sup>10</sup> (zijnde een bouwplan, bestemmingsplan of visie)</b>	<b>Opties:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Positief toetsresultaat</b></li>   <li>- <b>Onder voorwaarden positief toetsresultaat</b></li>   <li>- <b>Negatief toetsresultaat, of toetsresultaat te laat voor opname in het wijzigingsbesluit</b></li> </ul>	<b>Opties:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid</b></li> <li>- <b>Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a (ingeval radarvlak)</b></li>   <li>- <b>Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid</b></li> <li>- <b>Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b (ingeval radarvlak)</b></li>   <li>- <b>Geen opname in het wijzigingsbesluit</b></li> </ul>
Amsterdam Nieuw West – Nieuwe Meer Adam Smithplein / Joseph Schumpeterstraat	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).
Amsterdam Nieuw West – Stationslocatie Lelylaan	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).
Amsterdam Sloterdijk – Teleport, gebouwen 1 t/m6	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).
Amsterdam Zuid – Zuidas, Hoogbouwkader	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).

<sup>10</sup> Plan zoals beschreven in het rapport "Beschrijving bouw- en bestemmingsplannen" (Ministerie IenM, Den Haag, mei 2015)

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Haarlemmermeer Hoofddorp Centrum - Apriscoterrein	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).
Haarlemmermeer Badhoevedorp Centrum – Veldpost	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).
Haarlemmermeer – Beukenhorst Zuid	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).
Haarlemmermeer – Schiphol Tradepark	Positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2, eerste lid).
Haarlemmermeer – Badhoevedorp Zuid	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid, onder voorwaarde positief ILT-oordeel windhinderonderzoek. (Hiermee is het plan uitgezonderd, van artikel 2.2.2, eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen).

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Haarlemmermeer – De Hoeken	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid, onder voorwaarde positief ILT-oordeel windhinderonderzoek. (Hiermee is het plan uitgezonderd, van artikel 2.2.2, eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen).
Haarlemmermeer - Fokker Logistics Park	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid, onder voorwaarde positief ILT-oordeel windhinderonderzoek. (Hiermee is het plan uitgezonderd, van artikel 2.2.2, eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen).



<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Haarlemmermeer – Corneliahoeve	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid, onder voorwaarde positief ILT-oordeel windhinderonderzoek. (Hiermee is het plan uitgezonderd, van artikel 2.2.2, eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen).
Haarlemmermeer – Hoofddorp Beukenhorst Oost oost	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid, onder voorwaarde positief ILT-oordeel windhinderonderzoek. (Hiermee is het plan uitgezonderd, van artikel 2.2.2, eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen).

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Haarlemmermeer – Schiphol Logistics Park	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid, onder voorwaarde positief ILT-oordeel windhinderonderzoek. (Hiermee is het plan uitgezonderd, van artikel 2.2.2, eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen).
Haarlemmermeer – De Groene Hoek	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2, vijfde lid, onder voorwaarde positief ILT-oordeel windhinderonderzoek. (Hiermee is het plan uitgezonderd, van artikel 2.2.2, eerste lid, waarbij de voorwaarde geldt dat voorafgaand aan het verstrekken van de omgevingsvergunning de gemeente het concrete ontwerp van het bouwwerk samen met een windhinderonderzoek overlegt aan de ILT, op basis waarvan de ILT moet kunnen constateren dat het ontwerp niet aangepast hoeft te worden vanwege onveilige windhinder voor vliegtuigen).
Amsterdam Nieuw West - August Allebeplein (blok 1)	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Amsterdam Nieuw West - Nieuwe Meer, Adam Smithplein / Joseph Schumpeterstraat	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Amsterdam Zuid – Olympic Towers	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Haarlemmermeer – Beukenhorst Zuid	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Haarlemmermeer – Badhoevedorp Zuid	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Haarlemmermeer – De Hoeken	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Haarlemmermeer – Corneliahoeve	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Haarlemmermeer – Hoofddorp Beukenhorst Oost oost	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Haarlemmermeer – De Groene Hoek	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel a. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid).
Amsterdam Nieuw West – Stationslocatie Lelylaan	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Amsterdam Noord – Overhoeks, gebouwen 1 t/m 5	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Noord – Toren Overhoeks	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Noord – Buiksloterham, kavels 7 en 8	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Noord – NDSM-West	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Oost – Amstelwater	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Amsterdam Oost – Kop Weespertrekvaart, woontoren Stadsblok	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Oost – Amstelkwartier woontoren kavel 1 en 2B	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Oost – Amstelkwartier hotel kavel 3C	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Oost – Amstelkwartier 2 <sup>de</sup> fase, Ooststrook	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Oost – J. Muyskenweg 12-14	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Amsterdam Oost – Ronetteterrein, hotel	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Oost – Bedrijventerrein Overamstel, gemengd 2	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Oost – Bedrijventerrein Overamstel, hotel Lingotto	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam Sloterdijk – Teleport, gebouwen 1 t/m 6	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).
Amsterdam West – Pontsteigergebouw	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).

<b>Plan</b>	<b>Conclusie na pretoets ILT</b>	<b>Aanpassing in wijzigingsbesluit</b>
Amsterdam Zuid – Zuidas, Hoogbouwkader	Onder voorwaarden positief toetsresultaat	Opname in artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b. (Hiermee is het plan uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart).

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

Oktober 2015