

## **Reactie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op de internetconsultatie 'Wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met een outer horizontal surface'**

### **Openbare internetconsultatie van 9 februari tot en met 11 maart 2015**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de conceptregeling wijziging van de regeling burgerluchthavens in verband met een outer horizontal surface (OHS) in de periode van 9 februari tot en met 11 maart 2015 voor openbare internetconsultatie voorgelegd. Doel van de wijziging is de opname van een aanvullend gebied met hoogtebeperkingen met een hoogte van 150 meter, de zogenaamde outer horizontal surface, voor grote luchthavens. Door de opname van dit aanvullend hoogtebeperkingsvlak is het mogelijk om een ruimer gebied rond luchthavens vrij te houden van hoge obstakels, waaronder windturbines, die het veilig gebruik van de luchthaven kunnen belemmeren. De vaststelling van dit gebied met aanvullende hoogtebeperkingen dient in het Luchthavenbesluit voor luchthavens opgenomen te worden ter bescherming van de veiligheid van de vliegprocedures. Het doel van deze consultatie is het informeren en consulteren van derden die door de wijziging van de Regeling burgerluchthavens kunnen worden geraakt.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie. Afwijken van de vaste verandermomenten was voorzien, vanwege inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit Lelystad op 1 april 2015. Inwerkingtreding vond plaats met ingang van de dag na plaatsing in de Staatscourant.

#### **I. Reacties**

De consultatie heeft 17 reacties opgeleverd, waarvan één aanvulling op een eerdere reactie en twee reacties van dezelfde respondent, dus in totaal 15 respondenten. Van de 15 reacties zijn er 8 openbaar. Reacties zijn onder meer afkomstig van drie windparkverenigingen (Nederlandse Wind Energie Associatie (NWEA), provincie Flevoland, gemeente Zeewolde, energiebedrijven (Nuon Energy N.V. en Eneco Wind B.V.), installateurbedrijf V.O.F. Energiebedrijf Priem, een testbedrijf voor windturbines (Ecofys), windturbinebedrijf Enercon. en drie particulieren. De gemeente Zeewolde onderschrijft naast haar eigen reactie de reactie van Flevoland.

#### Algemeen

Het algemene oordeel over de invoer van OHS is kritisch tot negatief. Negatieve reacties variëren van "onacceptabel" tot "het verzoek om de OHS niet vast te stellen". De belangrijkste redenen voor deze reacties zijn de negatieve invloed op de ontwikkeling van windenergie en het feit dat het OHS niet aansluit bij vigerende EU regelgeving, aangezien recent in Europees verband besloten is OHS niet in de regelgeving op te nemen.

Windparkvereniging NWEA ziet graag, alvorens de regeling in werking treedt, overleg tussen de sector, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Windturbinebedrijf Enercon wil graag in gesprek over de gehanteerde argumenten om zo ook hoger te kunnen bouwen dan de voorgestelde 150 meter.

#### ICAO en EASA

In de reactie op de internetconsultatie wordt door dertien participanten (onder meer Windvereniging Oostelijk Flevoland, Ecofys, Provincie Flevoland, Gemeente Zeewolde, Nederlandse Wind Energie Associatie, Eneco, Nuon, Enercon en een particulier gesteld dat de hoogtebeperking van een outer horizontal surface niet volgt uit de internationale regelgeving van ICAO en EASA en dat op Europees niveau EASA heeft besloten de outer horizontal surface niet op te nemen.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

In Nederland wordt groot belang gehecht aan de luchtvaartveiligheid en dit belang wordt ook door een meerderheid van de insprekers onderschreven. De eindverantwoordelijkheid voor

luchtvaartveiligheid in Nederland met betrekking tot ruimtelijke beperkingen rond luchthavens is expliciet belegd bij het rijk en gereguleerd via nationale wetgeving. De nationale regelgeving voor luchtvaartveiligheid voor ruimtelijke beperkingen rond luchthavens wordt in belangrijke mate bepaald door internationale (mondiale en Europese) kaders. Binnen de Europese Unie vormen de mondiale voorschriften en aanbevelingen het uitgangspunt voor de Europese en vervolgens nationale regelgeving. Internationaal wordt het vaststellen van een outer horizontal surface aanbevolen indien hier een operationele noodzaak toe bestaat, maar het is niet verplicht gesteld omdat het ruimtelijke regime in verschillende landen zeer verschillend is. Gezien het grote beslag op de ruimte in de lucht in Nederland ligt het in de rede om in Nederland een outer horizontal surface vast te stellen en met de hoogtebeperking van 150 meter wordt aangesloten bij de internationale regelgeving.

#### Meldingsplicht

In de reactie op de internetconsultatie wordt door een energiebedrijf voorgesteld een meldingsplicht in te stellen voor objecten met een hoogte van 150 meter. Op basis van de beschikbare kennis en expertise kan het bevoegd gezag (in casu de Inspectie Leefomgeving en Transport) dan vaststellen of een hoog object een mogelijk risico vormt voor het luchtverkeer, gebruikmakend van de daartoe beschikbare methodieken in ICAO bijlage 14 en de PANS-OPS.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De meldingsplicht alleen kan niet waarborgen dat er geen hoge objecten worden geplaatst en daarom is vaststelling van een hoogtebeperking van 150 meter noodzakelijk. De verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de ILT en kan worden afgegeven indien uit een luchtvaarttechnische studie is gebleken dat het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperking van de luchthaven.

#### Wettelijk kader

Zes participanten zijn van mening dat de voorgenomen wijziging van de Regeling burgerluchthavens ertoe zal leiden dat het vaststellen van een OHS voor Luchthaven Lelystad een wettelijk vereiste wordt, terwijl er momenteel al een procedure komt om te komen tot een Luchthavenbesluit. Ecofys WTTS (wind turbine testing services) becommentarieert dit breed door aan te geven dat het OHS niet aansluit bij de bepalingen uit het Verdrag en vigerende EU regelgeving, harmonisatie van regelgeving in Europa verstoort, inbreuk doet op het creëren van een level playing field, en niet in lijn is met nationale en internationale initiatieven om over te gaan naar meer risico prestatie gerichte ("performance based") regelgeving.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

In het dichtbevolkte Nederland is er een groot beslag op de ruimte in de lucht, waarbij er een ontwikkeling plaats vindt van de bouw van steeds hogere windturbines. Aangezien het plaatsen van hoge objecten in de omgeving van luchthavens onaanvaardbare gevolgen kan hebben voor de veiligheid van vliegprocedures en kunnen leiden tot ernstige operationele beperkingen van luchthavens is het noodzakelijk om een goede belangenafweging te waarborgen tussen verschillende activiteiten. Voor de kleinere luchthavens met een baanlengte van 1200 meter is dit geregeld via een outer horizontal surface van 100 meter en een diameter van 5 kilometer. Met deze wijzigingsregeling wordt voor de grotere luchthavens met een baanlengte van meer dan 1200 meter eveneens een outer horizontal surface ingesteld met een hoogte van 150 meter en een diameter van 15 kilometer. Ook voor de luchthaven Schiphol is de instelling van een dergelijke outer horizontal surface in voorbereiding. Doorsnijdingen van de outer horizontal surface zijn niet uitgesloten. Bestaande objecten met een vergunning mogen blijven staan en nieuwe objecten zijn mogelijk, mits een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart wordt afgegeven.

#### Belangenafweging luchtvaart

Negen participanten (onder meer Windvereniging Oostelijk Flevoland, Ecofys, Windvereniging Zeewolde, Nederlandse Wind Energie Associatie, Nuon, Enercon en een particulier) zijn van mening dat een verplichte vaststelling van de OHS in elk toekomstig luchthavenbesluit, ook dat voor vliegveld Lelystad, betekent dat er geen enkele belangenafweging voor windturbines meer kan plaatsvinden, terwijl dat juist in bestaande situaties zoals in Flevoland van essentieel belang is.

### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De mogelijkheid van een verklaring van geen bezwaar op basis van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart maakt een belangenafweging tussen enerzijds de belangen van de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven en anderzijds de mogelijkheid tot het bouwen van hoge objecten in de omgeving van de luchthaven mogelijk. De verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven indien uit een luchtvaarttechnische studie is gebleken dat het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperking van de luchthaven.

### Windturbines

In de reactie op de internetconsultatie wordt door acht participanten (een universiteit, Ecofys, Provincie Flevoland, Nederlandse Wind Energie Associatie, Eneco, Nuon en een particulier) opgemerkt dat de regelmatige vervanging van windturbines (nabij de luchthaven Lelystad) niet meer mogelijk is.

### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De onderhavige wijziging leidt ertoe dat objecten hoger dan 150 meter in het gebied dat door middel van een luchthavenbesluit als *outer horizontal surface* wordt vastgesteld, niet zijn toegestaan tenzij zij vallen onder de uitzondering van artikel 14, tweede lid, van het Bbl. Dit betekent dat reeds in de gebieden met hoogtebeperkingen aanwezige objecten mogen blijven staan indien deze overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit zijn opgericht, geplaatst of aangelegd of indien deze vergunning is verleend voor de inwerkingtreding van het desbetreffende luchthavenbesluit. Hierdoor worden bestaande rechten gerespecteerd. Om de veiligheid en operationele bereikbaarheid van de luchthaven in de toekomst te kunnen blijven waarborgen is vaststelling van een outer horizontal surface noodzakelijk. Indien er sprake is van vervanging van de windturbines na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit zal dat initiatief naar de dan geldende regelgeving worden beoordeeld. Of de windturbine kan worden vervangen zal afhankelijk zijn van het feit of er een nieuwe omgevingsvergunning voor de bouw noodzakelijk is en of de hoogte van de windturbine onder de 150 meter blijft. Een verklaring van geen bezwaar voor de vervanging van de windturbine die hoger dan 150 meter wordt kan worden verleend indien de windturbine geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperkingen van de luchthaven.

### Vliegveiligheid

Door de provincie Flevoland en de gemeente Zeewolde wordt opgemerkt dat er reeds gesprekken plaats vinden over het vooraf toetsen van de plaatsingsruimte voor nieuwe windturbines en dat hierdoor de vliegveiligheid al gegarandeerd is. Deze aanpak heeft de voorkeur boven het generiek opleggen van hoogtebeperkingen.

### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

In Nederland wordt groot belang gehecht aan de luchtvaartveiligheid en dit belang wordt ook door een meerderheid van de insprekers onderschreven. De eindverantwoordelijkheid voor luchtvaartveiligheid in Nederland met betrekking tot ruimtelijke beperkingen rond luchthavens is expliciet belegd bij het rijk en gereguleerd via nationale wetgeving. Het vaststellen van het hoogtebeperkingsvlak staat echter gesprekken met lokale betrokkenen over het vooraf toetsen van plaatsingsruimte voor nieuwe windturbines niet in de weg.

### *Hoogtebeperkingen*

Zes participanten zijn van mening dat hoogtebeperkingen niet noodzakelijk zijn voor de vliegveiligheid. Een universiteit merkt op dat hoogtebeperkingen als zodanig wel logisch en wenselijk zijn, maar dat de voorgestelde aanvullende bepalingen geen direct veiligheidsvoordeel voor de luchtvaart opleveren. Een energiebedrijf stelt dat het hanteren van een generieke bouwhoogte beperking dan ook vooral gelegen is in de harmonisering die gewenst wordt binnen Nederland en niets te maken heeft met veiligheid, hetgeen deels wordt onderstreept omdat in Europees verband besloten is geen bouwhoogtebeperking op te nemen.

### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

In het dichtbevolkte Nederland is er een groot beslag op de ruimte in de lucht, waarbij er een ontwikkeling plaats vindt van de bouw van steeds hogere windturbines. Aangezien het plaatsen van

hoge objecten in de omgeving van luchthavens onaanvaardbare gevolgen kan hebben voor de veiligheid van vliegprocedures en kunnen leiden tot ernstige operationele beperkingen van luchthavens is het noodzakelijk om een goede belangenafweging te waarborgen tussen verschillende activiteiten.

#### Nut en noodzaak OHS

Door acht participanten (onder meer Windvereniging Oostelijk Flevoland, Ecofys, Windvereniging Zeewolde, Nuon, Enercon en een particulier) wordt particulier de vraag gesteld of nut en noodzaak van een outer horizontal surface wel zo groot is dat dit beperkingenvlak altijd moet worden vastgesteld nu in de praktijk blijkt dat een aantal doorsnijdingen van het vlak door obstakels niet onacceptabel is om de vliegveiligheid te waarborgen.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De onderhavige wijziging leidt ertoe dat objecten hoger dan 150 meter in het gebied dat door middel van een luchthavenbesluit als *outer horizontal surface* wordt vastgesteld, niet zijn toegestaan tenzij zij vallen onder de uitzondering van artikel 14, tweede lid, van het Bbl. Dit betekent dat reeds in de gebieden met hoogtebeperkingen aanwezige objecten mogen blijven staan indien deze overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit zijn opgericht, geplaatst of aangelegd of indien deze vergunning is verleend voor de inwerkingtreding van het desbetreffende luchthavenbesluit. Hierdoor worden bestaande rechten gerespecteerd. Om de veiligheid en operationele bereikbaarheid van de luchthaven in de toekomst te kunnen blijven waarborgen is vaststelling van een outer horizontal surface noodzakelijk. Hiermee wordt bewerkstelligd dat nieuwe objecten die het hoogtebeperkingenvlak doorsnijden worden getoetst aan de criteria van risico voor de vliegveiligheid en ernstige operationele beperkingen van de luchthaven.

Eneco stelt dat veiligheid zich vooral dient te concentreren op communicatie tussen de luchtverkeersleiding en vliegtuigen, landing- en opstijg protocollen en te volgen noodprocedures bij calamiteiten, en dat een bouwhoogtebeperking van 150 meter implementeren voor gebieden waar veel industriële activiteiten (Rotterdamse en Amsterdamse Haven) zijn of grenst aan enkele stadscentra (Rotterdam, Amsterdam en Haarlem) zijn niets toevoegt aan deze veiligheid omdat deze zones zoveel mogelijk gemeden zouden moeten worden. Voorts stelt dit energiebedrijf dat binnen de genoemde 15 km zone zich momenteel al veel objecten hoger dan 150 meter bevinden en geen risico vormen voor het luchtvaartverkeer (o.a. Gebouw Delftse Poort Rotterdam van 151 meter op minder dan 5 km afstand van Rotterdam - The Hague Airport). Eneco benadrukt dat het vanuit veiligheidsoogpunt wenselijk is om de zichtbaarheid van objecten nabij luchthavens te vergroten. Ook is het energiebedrijf bereid om een nadere toelichting te geven op de naar voren gebrachte standpunten.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De veiligheid van vliegprocedures bij luchthavens kan niet alleen worden gewaarborgd met communicatie tussen de luchtverkeersleiding en vliegtuigen, landing- en opstijg protocollen en te volgen noodprocedures bij calamiteiten. Aangezien het plaatsen van hoge objecten in de omgeving van luchthavens onaanvaardbare gevolgen kan hebben voor de veiligheid van vliegprocedures en kunnen leiden tot ernstige operationele beperkingen van luchthavens is het noodzakelijk om een goede belangenafweging te waarborgen tussen verschillende activiteiten door het vaststellen van een hoogtebeperking. Er zijn geen regels die bepalen dat gebieden met veel industriële activiteiten of stadscentra vermeden moeten worden. In de praktijk zijn er in de 15 km zone al objecten hoger dan 150 meter en deze objecten zijn niet onacceptabel om de vliegveiligheid te waarborgen. Om de veiligheid en operationele bereikbaarheid van de luchthaven in de toekomst te kunnen blijven waarborgen is vaststelling van een outer horizontal surface noodzakelijk. Hiermee wordt bewerkstelligd dat nieuwe objecten die het hoogtebeperkingenvlak doorsnijden worden getoetst aan de criteria van risico voor de vliegveiligheid en ernstige operationele beperkingen voor de luchthaven. Indien een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven voor het doorsnijden van het hoogtebeperkingenvlak is verlichting van het object een voorwaarde om de zichtbaarheid van objecten nabij luchthavens te vergroten.

### Afstand tot luchthaven

In de reactie op de internetconsultatie wordt door Nuon gesteld dat er minder ingrijpende maatregelen mogelijk zijn, zoals een kleinere diameter van de outer horizontal surface of een hoogtebeperking die minder stringent wordt naarmate de afstand van de luchthaven groter wordt.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De nationale regelgeving voor luchtvaartveiligheid voor ruimtelijke beperkingen rond luchthavens wordt in belangrijke mate bepaald door internationale (mondiale en Europese) kaders. Binnen de Europese Unie vormen de mondiale voorschriften en aanbevelingen het uitgangspunt voor de Europese en vervolgens nationale regelgeving. Internationaal wordt het vaststellen van een outer horizontal surface aanbevolen indien hier een operationele noodzaak toe bestaat, maar het is niet verplicht gesteld omdat het ruimtelijke regime in verschillende landen zeer verschillend is. Gezien het grote beslag op de ruimte in de lucht in Nederland ligt het in de rede om in Nederland een outer horizontal surface vast te stellen. Indien een outer horizontal surface wordt vastgelegd dient deze aan de internationale kaders te voldoen en deze kaders schrijven een hoogtebeperking van 150 meter en een diameter van 15 kilometer voor bij luchthavens met een code 3 of 4 (baanlengte van 1200 of meer).

### Beslag op ruimte

Acht participanten (onder meer provincie Flevoland en gemeente Zeewolde) zien dat naast de nationale doelstelling om een deel van de groei van Schiphol op te vangen op Lelystad Airport, Flevoland een groot deel van de landelijke doelstelling van 6.000 MW windenergie voor haar rekening (1390,5 MW) neemt. Deze twee opgaven leggen ook allebei een beslag op ruimte in de lucht. Flevoland werkt samen met de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken aan een gebiedsproces om te komen tot ontwikkeling van nieuwe grootschalige locaties onder gelijktijdige sanering van kleinere opstellingen windenergie in Flevoland.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Het vaststellen van het hoogtebeperkingsvlak staat een gebiedsproces over het vooraf toetsen van plaatsingsruimte voor nieuwe windturbines niet in de weg. De mogelijkheid van een verklaring van geen bezwaar op basis van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart maakt een belangenafweging tussen enerzijds de belangen van de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven en anderzijds de mogelijkheid tot het bouwen van hoge objecten in de omgeving van de luchthaven mogelijk.

### Duurzaamheidsdoelstellingen

Een windparkvereniging, de provincie Flevoland en energiebedrijf Nuon vinden dat het realiseren van een nieuw windpark ernstig wordt belemmerd, dan wel onmogelijk gemaakt, door de nu voorgenomen wijziging over het vaststellen van de gestelde hoogtebeperking. Daarnaast dat de voorgenomen begrenzing van 150 meter betekent dat de bouw van nieuwe, moderne windmolens waarmee met een beperkter aantal molens meer duurzame energie gerealiseerd kan worden (conform provinciaal beleid in Flevoland) onnodig bemoeilijkt wordt, dan wel onmogelijk wordt gemaakt, zowel in praktische uitvoerbaarheid als in economische haalbaarheid. De provincie Flevoland benadrukt hierbij dat de laatste jaren (Wieringermeer, Noordoostpolder, windpark Alexia) vooral is gekozen voor molens hoger dan 150 meter.

De provincie Flevoland, een energiebedrijf en een particulier wijzen erop dat indien dit besluit ongewijzigd genomen wordt dit als gevolg heeft dat de nationale doelstelling op het gebied van duurzame energie in gevaar gebracht wordt. Het energiebedrijf benadrukt hierbij de belemmering voor het realiseren van de door het kabinet geformuleerde duurzaamheidsdoelstellingen, de particulier dat het plaatsen van meer lagere en minder efficiënte windmolens het landschap en de woonomgeving voor Flevoland onaantrekkelijk maakt voor de bewoners en ook meer overlast geeft door de verdichting van de hoeveelheid windmolens.

Ecofys brengt naar voren dat op het WUR-terrein reeds diverse windturbineopstellingen gerealiseerd zijn, en dat sinds enkele jaren een testlocatie voor windturbines in gebruik is en de bouw van diverse windturbines daarop in volle gang dan wel op korte termijn aanstaande, en dat de regelmatige vervanging van windturbines op de testlocatie die inherent is aan een testlocatie direct gevaar loopt indien een OHS voor vliegveld Lelystad wordt vastgesteld.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De onderhavige wijziging leidt ertoe dat objecten hoger dan 150 meter in het gebied dat door middel van een luchthavenbesluit als *outer horizontal surface* wordt vastgesteld, niet zijn toegestaan tenzij zij vallen onder de uitzondering van artikel 14, tweede lid, van het Bbl. Dit betekent dat reeds in de gebieden met hoogtebeperkingen aanwezige objecten mogen blijven staan indien deze overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit zijn opgericht, geplaatst of aangelegd of indien deze vergunning is verleend voor de inwerkingtreding van het desbetreffende luchthavenbesluit. Hierdoor worden bestaande rechten gerespecteerd. Om de veiligheid en operationele bereikbaarheid van de luchthaven in de toekomst te kunnen blijven waarborgen is vaststelling van een *outer horizontal surface* noodzakelijk. Indien er sprake is van vervanging van de windturbines na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit zal dat initiatief naar de dan geldende regelgeving worden beoordeeld. Of de windturbine kan worden vervangen zal afhankelijk zijn van het feit of er een nieuwe omgevingsvergunning voor de bouw noodzakelijk is en of de hoogte van de windturbine onder de 150 meter blijft. Een verklaring van geen bezwaar voor de vervanging van de windturbine die hoger dan 150 meter wordt kan worden verleend indien de windturbine geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperkingen van de luchthaven.

#### Overlast

Een participant wijst op de overlast als gevolg van een OHS. De instelling van een OHS kan alleen maar gezien worden in het kader van de uitbreiding luchthaven Lelystad ter ontlasting van luchthaven Schiphol, meer grote en oudere (charter) vliegtuigen op de zogenaamde goedkope uren zullen aan- en afvliegen, en dat de voor luchthaven Lelystad voorgestelde openingstijden van 06:00 tot 24:00 voor vliegbewegingen niet meer houdbaar zijn en voor geheel Flevoland de overlast enorm zal toenemen. Deze participant verzoekt dan ook om de MER-procedure voor uitbreiding luchthaven Lelystad opnieuw uit te voeren met de voorgestelde wijziging i.v.m. OHS hierbij meegenomen.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

In de MER-procedure voor het luchthavenbesluit van de luchthaven Lelystad is rekening gehouden met de wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met het instellen van een *outer horizontal surface* voor grotere luchthavens.

In de reactie op de internetconsultatie wordt door een particulier gesteld dat door het vaststellen van een hoogtebeperkingsvlak van 150 meter in een cirkel van 15 kilometer rond de luchthaven Lelystad het op deze luchthaven wordt toegestaan om met grotere en langzamere vliegtuigen te gaan opereren, die van een oudere type zijn en veel uitstoot en geluidsoverlast veroorzaken. Tevens zal het goedkopere charterverkeer met veel oudere en dus meer overlast gevende vliegtuigen kunnen gaan opereren, omdat hun aanvliegpcedures een langere en lagere vlieghoogte voor nadering en klimmen voorschrijven dan moderne geluidsarme vliegtuigen.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De stelling dat door het vaststellen van een *outer horizontal surface* de mogelijkheid ontstaat om met oudere en meer overlast gevende vliegtuigen te kunnen gaan opereren is niet correct. De vliegprocedures worden generiek voor de luchthaven vastgesteld en het type vliegtuigmotor die luchtvaartuigen gebruiken staat hier los van. Het is niet zo dat voor oudere vliegtuigen een langere en lagere vlieghoogte voor de nadering en de start is voorgeschreven dan voor moderne en geluidsarme vliegtuigen.

#### Alternatieve methodieken

In de reactie op de internetconsultatie wordt door een energiebedrijf voorgesteld om een alternatieve methodiek te hanteren die aansluit bij paragraaf 4.3 van bijlage 14 over hoe om te gaan met objecten buiten de *obstacle limitation surfaces*. Deze paragraaf 4.3.2 luidt "in areas

beyond the limits of the obstacle limitation surfaces, at least those objects which extend to a height of 150 m or more above ground elevation should be regarded as obstacles, unless a special aeronautical study indicates that they do not constitute a hazard to aeroplanes”.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Met de opname van de outer horizontal surface als additioneel toetsvlak wordt invulling gegeven aan de aanbevelingen uit de onderdelen 4.3.1 en 4.3.2 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag. Het in de reactie opgenomen voorstel om aan te sluiten bij onderdeel 4.3.2 van bijlage 14 bij het Verdrag wordt onderschreven. Dit is precies wat wordt bereikt met het vastleggen van een outer horizontal surface als toetsvlak en de mogelijkheid om doorsnijdingen van de hoogtebeperking toe te staan op basis van een verklaring van geen bezwaar. De verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven indien uit een luchtvaarttechnische studie is gebleken dat het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperking van de luchthaven.

In de reactie op de internetconsultatie wordt door een energiebedrijf voorgesteld een meldingsplicht in te stellen voor objecten met een hoogte van 150 meter. Op basis van de beschikbare kennis en expertise kan het bevoegd gezag (in casu de Inspectie Leefomgeving en Transport) dan vaststellen of een hoog object een mogelijk risico vormt voor het luchtverkeer, gebruikmakend van de daartoe beschikbare methodieken in ICAO bijlage 14 en de PANS-OPS.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

De meldingsplicht alleen kan niet waarborgen dat er geen hoge objecten worden geplaatst en daarom is vaststelling van een hoogtebeperking van 150 meter noodzakelijk. De verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de ILT en kan worden afgegeven indien uit een luchtvaarttechnische studie is gebleken dat het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperking van de luchthaven.

#### Verklaring van geen bezwaar

In de reactie op de internetconsultatie wordt door de provincie Flevoland, Gemeente Zeewolde, Nederlandse Wind Energie Associatie en Eneco gesteld dat de mogelijkheid dat namens de minister een verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven voor obstakels hoger dan 150 meter onvoldoende is. Het is niet duidelijk welke gegevens bekend moeten zijn voor de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar en welke termijn met de afgifte gemoeid is. Daarnaast is niet duidelijk waaraan de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar wordt getoetst en of de verklaring van geen bezwaar extra kosten met zich meebrengt.

#### *Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Voor de aanvraag van een verklaring van geen bezwaar op basis van artikel 8.9 Wet luchtvaart zijn de gegevens over de hoogte en de locatie van het te plaatsen object noodzakelijk. Op de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar is de Algemene wet bestuursrecht van toepassing en dit betekent onder andere dat in beginsel uiterlijk binnen 8 weken na ontvangst van de aanvraag een beschikking dient te worden gegeven. De verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de ILT en kan worden afgegeven indien uit een luchtvaarttechnische studie aan de hand van de criteria van hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag en de bepalingen uit ICAO PANS-OPS (Doc. 8168) is gebleken dat het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperking van de luchthaven. De ILT berekent geen kosten voor de afgifte van een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.