



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan Minister

Datum
26 mei 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/85122

Opgesteld door
Bestuurskern
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Beslistermijn
5 juni 2022

Bijlage(n)
1

nota

Aankondiging herziening obstakelbeleid luchtvaart

Aanleiding

In opdracht van uw voorganger wordt samen met Defensie gewerkt aan nieuw beleid voor (hoogte)beperkingengebieden ten behoeve van luchtvaartveiligheid rondom luchthavens. Het beoogde resultaat is om met doelmatiger en transparanter obstakelbeleid bij te dragen aan ruimtelijke opgaven zoals woningbouw en de energietransitie, zonder afbreuk te doen aan veilige bereikbaarheid van luchthavens. Het proces daarnaartoe is uitgewerkt en kan nu gedeeld en aangekondigd worden.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met verzending van bijgevoegde Kamerbrief, mede ondertekend door de Staatssecretaris van Defensie.

Kernpunten

U bent verantwoordelijk voor luchtvaartveiligheid. Om dit rondom luchthavens te kunnen borgen legt u in luchthavenbesluiten ook (hoogte)beperkingengebieden¹ vast. Deze gebieden gelden ten behoeve van vliegveiligheid en de juiste werking van apparatuur van de luchtverkeersleiding en worden opgesteld conform regels van de VN Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Hierdoor mag zonder een Verklaring van Geen Bezwaar van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport niet hoger gebouwd worden dan de gestelde beperking. Ook gelden er beperkingen op bijvoorbeeld laserstralen en vogelaantrekkende activiteiten nabij luchthavens.

Met de komst van steeds hogere objecten zoals woontorens en windturbines zal de ruimte in de lucht echter steeds meer gedeeld en verdeeld moeten worden. Ook is de afgelopen jaren duidelijk geworden dat de bestaande (hoogte)beperkingengebieden niet altijd aansluiten bij de vliegroutes van de moderne luchtvaart. Mede daarom wordt ook in internationaal verband door ICAO gewerkt aan nieuwe regels op dit gebied. Deze ontwikkeling sluit aan bij de Nederlandse wens om doelmatiger en transparanter te beperken, in vele andere landen is de problematiek en gekozen oplossingsrichtingen namelijk vergelijkbaar. Bovendien is het proces om te beoordelen wat veilig gebouwd mag worden (technisch) complex en niet volledig transparant gebleken. Daarom heeft uw

¹ Beperkingengebieden vanwege externe veiligheid en geluid vallen buiten de scope van deze activiteit, omdat deze gekoppeld zijn aan de politieke discussie over het gebruik van de luchthavens. Beperkingen voor luchtvaartveiligheid zijn hiervan onafhankelijk en altijd noodzakelijk voor een luchthaven.

OPENBAAR

Pagina 1 van 3

voorganger opdracht gegeven nieuw 'obstakelbeleid' uit te werken binnen de Integrale Aanpak Lagere Luchtruim.

Het voornemen van en het proces om te komen tot dit nieuwe beleid wordt aangekondigd in bijgaande Kamerbrief. Aanvullend zullen betrokkenen worden geïnformeerd en uitgenodigd te participeren. Door deze Kamerbrief te versturen en nieuw beleid uit te werken geeft u nadere invulling aan een onderdeel van de Luchtvaartnota 2020-2050.

De Kamerbrief heeft als tweede doel om duidelijkheid te geven over en aandacht te vragen voor het geldende beleid, totdat het nieuwe gereed is. Sinds 2011 wordt interim beleid gevoerd omdat er (nog) geen juridische² borging is van de beperkingengebieden ten behoeve van luchtvaartveiligheid rondom de civiele luchthavens Rotterdam, Maastricht en Groningen, door het ontbreken van luchthavenbesluiten. In dit interim beleid zijn bestuurders verzocht rekening te houden met de bestaande beperkingengebieden en toetst de ILT hier ook op. Met de Kamerbrief wordt uw beleidsvoornemen publiek gemaakt wat past bij de doorlopende inzet van IenW om partijen in de ruimtelijke ordening te blijven vragen rekening te (blijven) houden met deze beperkingen. Tevens wordt dit benadrukt in overleggen waarin het voornemen wordt toegelicht, zoals in IPO, NP RES, VNG, NOVEX Schiphol en NVL verbanden en bij provincies en gemeenten rondom luchthavens van nationale betekenis. Hiermee borgt u de veilige bereikbaarheid van luchthavens op de korte termijn, totdat dit juridisch geborgd is.

Ditzelfde geldt voor militaire vliegbases waar in tegenstelling tot civiele luchthavens ook geen beperking geldt in het zogenoemde 'outer horizontal' gebied tot 15 kilometer rondom de luchthaven. De Staatsecretaris van Defensie geeft in de brief duidelijkheid over de noodzaak in dit gebied beperkingen te hanteren en het voornemen dit ook juridisch te borgen. Defensie zal verdere duiding geven waar in dat gebied na toestemming alsnog gebouwd kan worden.

U wordt geadviseerd om de Kamerbrief op korte termijn te versturen. Deze brief is initieel aan de Kamer gemeld in de Planningsbrief voor verzending in Q1 2023.

De aankondiging van het nieuwe beleid kent enerzijds een risico dat de indruk wordt gewekt dat er meer ruimte vrij komt voor (hoog)bouw dan mogelijk het geval gaat zijn, anderzijds dat onterecht gedacht kan worden dat vanuit luchtvaart onnodig meer beperkt zal worden. Mede ten behoeve van de energietransitie is er nu behoefte aan duidelijkheid. Door open te zijn over de ontwikkeling van het nieuwe beleid, waarin veel aandacht zal zijn voor communicatie en participatie, kan de intentie om écht doelmatiger en transparanter te beperken beter worden overgebracht.

Merk op dat bij de uiteindelijke juridische implementatie er raakvlakken zijn met de implementatie van de omgevingswet, waar luchthavenbesluiten nog niet direct in worden opgenomen. De verdere inhoudelijke uitwerking van het nieuwe obstakelbeleid is naar verwachting gereed in 2025, met daarbij een concrete planning voor de (juridische) implementatie.

² Wel is Nederland verdragsrechtelijk gebonden aan de regels van de VN Burgerluchtvaartorganisatie ICAO, waarop de beperkingengebieden zijn gebaseerd. Gemeenten en provincies is ook gevraagd hier rekening mee te houden.

Datum

26 mei 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/85122

Opgesteld door

Bestuurskern
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

Krachtenveld

Alle partijen met een ruimtelijke opgave, waaronder het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK), het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), provincies en gemeenten hebben belang bij duidelijkheid over de beperkingengebieden ten behoeve van luchtvaartveiligheid. Met name de energietransitie maakt dat provincies, gemeenten en RES-Regio's grote behoefte hebben aan zoveel mogelijk ruimte om te kunnen bouwen, maar ook aan duidelijkheid over waar dat echt niet kan. Het voornemen om te komen tot doelmatiger en transparanter obstakelbeleid kan op steun rekenen. Communicatie en mogelijkheden tot participatie tijdens het proces zijn daarbij wel nodig en bovendien ook gewenst om tot beter beleid te komen. Daarom wordt in verschillende overlegstructuren toelichting gegeven op het voornemen, en worden partijen uitgenodigd om mee te doen in een klankbordgroep tijdens de (technisch) inhoudelijke ontwikkeling van het nieuwe beleid.

Binnen de rijksoverheid wordt het nieuw obstakelbeleid uitgewerkt in nauwe samenwerking tussen het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, met gepaste betrokkenheid van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport, de Militaire Luchtvaart Autoriteit en Luchtverkeersleiding Nederland. Samen is gekozen te streven naar een zoveel mogelijk gelijk beleid voor zowel civiele als militaire luchthavens. Afstemming met de ministeries BZK en EZK vindt ambtelijk plaats, waarbij BZK nauw samenwerkt met IenW en Defensie vanwege haar regierol in de ruimtelijke ordening.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Brief aan Parlement Aankondiging herziening obstakelbeleid luchtvaart	De kamerbrief zoals u wordt geadviseerd te verzenden.

Datum

26 mei 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/85122

Opgesteld door

Bestuurskern
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Aan

Minister

Bijlage(n)

1