

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

ILT-2021/3743

**Uw kenmerk**

2020Z25274

Datum 25 januari 2021  
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Bruins en  
Dik-Faber (beiden ChristenUnie) over de plaatsing van  
windmolens binnen een gebied in de gemeente Haarlem  
dat gereguleerd is door het Luchthavenindulingsbesluit  
(LIB).

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de antwoorden op de vragen van de Kamerleden Bruins en Dik-Faber (beiden ChristenUnie) over de plaatsing van windmolens binnen een gebied in de gemeente Haarlem dat gereguleerd is door het Luchthavenindulingsbesluit (LIB)(ingezonden 17 december 2020).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Vragen van de leden Bruins en Dik-Faber (beiden ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de plaatsing van windmolens binnen gebied dat gereguleerd is door het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

Vraag 1:

Kent u het bericht 'Haarlems mysterie: dit is waarom de windmolens bij de teletubbieberg nooit draaien' 1), de informatienota "Stand van zaken windmolens Schoterog" van de gemeente Haarlem 2), de pretoets van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van 20 maart 2020 over dit project en het "Actieplan Schone Energie" van de gemeente Haarlem? 3)

Antwoord op vraag 1:

Ja.

Vraag 2:

Bent u ermee bekend dat de oostflank van de Haarlemse Waarderpolder als RES-zoekgebied is aangewezen voor de plaatsing van windmolens en dat voor een eerste project een pretoets is gedaan door ILT?

Antwoord op vraag 2:

Ja.

Vraag 3:

Klopt het dat ILT in verband met de nabijheid van Schiphol voor de vervanging van de huidige vier defecte en niet meer te repareren windmolens met een tiphoogte van circa 53 meter slechts één nieuwe windmolen met een tiphoogte van 125 meter kansrijk acht?

Antwoord op vraag 3:

Ja.

Vraag 4:

Bent u ermee bekend dat de initiatiefnemer één molen van 150 meter of twee molens van 125 meter had voorgesteld en de eigenaar van een aangrenzend perceel ook plannen heeft voor plaatsing van enkele windmolens?

Antwoord op vraag 4:

Ja.

Vraag 5:

Bent u ermee bekend dat de provincie in de nieuwe omgevingsverordening Noord-Holland 2020 in artikel 6.22 lid 2a als eis stelt dat minimaal drie molens op een rij geplaatst dienen te worden?

Antwoord op vraag 5:

Ja. Het betreft hier artikel 6.27, lid 2a van de nieuwe omgevingsverordening NH2020.

Vraag 6:

Bent u ermee bekend dat in hetzelfde gebied en dicht bij Schiphol een KPN-zendtoren staat van 150 meter hoog?

Antwoord op vraag 6:

Ja. In het Aeronautical Information Publication (AIP)<sup>1</sup> staat dat de zendtoren een hoogte heeft van 145 meter.

---

<sup>1</sup> Informatie ten behoeve van een veilige vluchtuitvoering. Concreet gaat het om relevante luchtvaartvoorschriften en gegevens van luchtvaartdiensten en vliegvelden.

**Vraag 7:**

Deelt u de mening dat het niet aan burgers uit te leggen is dat een dergelijke zendtoren hier wel mag staan, maar windmolens die even hoog of lager zijn niet?

**Antwoord op vraag 7:**

In internationale wet- en regelgeving (ICAO, Annex 14) staan criteria beschreven met als doel om het luchtruim rond luchthavens vrij te houden van obstakels en vliegoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren.

De windturbines zijn gelegen in het gebied waar, volgens het LIB Schiphol, een maximum hoogte geldt afhankelijk van de locatie, van 41m – 141meter boven NAP. Het hoogtebeperkingsvlak wat door de plannen wordt doorsneden betreft in dit geval de 'conical surface'. De ILT acht één nieuwe windmolen met een tiphoogte van 125 meter kansrijk.

De KPN-zendtoren is door de aanleg van de Polderbaan binnen de ICAO hoogtebeperkingsvlakken komen te liggen. Bij de ingebruikname van de Polderbaan met nieuwe vertrek- en naderingsprocedures, zijn bij de goedkeuring van deze vliegprocedures de relevante obstakels meegewogen. De vliegprocedure ontwerpcriteria schrijven voor dat een vliegtuig obstakels met een veilige marge moet kunnen overvliegen. Vastgesteld is dat de KPN-zendtoren geen gevolgen heeft voor de (nieuwe) vertrek- en naderingsprocedures van de Polderbaan.

Door in de directe omgeving van de luchthaven de hoogtebeperkingen restrictief toe te passen blijft er ruimte om bijvoorbeeld toekomstige aanpassingen aan de infrastructuur (banenstelsel) of van de vertrek- en naderingsprocedures mogelijk te maken. Daarnaast is het van belang voor de luchtvaartveiligheid om het aantal hoge obstakels in de directe omgeving van de luchthaven beperkt te houden. In het geval dat door onvoorziene omstandigheden, bijv. een motorstoring of calamiteiten, een vliegtuig moet afwijken van de standaard vastgelegde vertrek- en naderingsprocedures moet er voldoende manoeuvreerruimte overblijven om een vlucht veilig te kunnen continueren zonder geconfronteerd te worden met hoge obstakels.

**Vraag 8:**

Deelt u de mening dat het plaatsen van nieuwe windmolens op deze plek een goede stimulans kan zijn voor inwoners om het energie- en warmteverbruik te verduurzamen, terwijl het weghalen van de huidige windmolens waar veel draagvlak voor is juist averechts zal werken?

**Antwoord op vraag 8:**

Ja, ik begrijp dat het plaatsen van nieuwe windmolens een goede stimulans kan zijn voor inwoners om het energie- en warmteverbruik te verduurzamen. Maar vanuit de luchtvaartveiligheid bekeken zijn de plannen niet inpasbaar.

**Vraag 9:**

Bent u gezien het draagvlak in de regio en de ambities van het Klimaatakkoord bereid op grond van artikel 2.2.2 lid 4 van het Luchthavenindelingsbesluit een verklaring van geen bezwaar af te geven voor de plaatsing van drie tot vier windmolens met een tiphoogte van 150 meter of vier tot zes windmolens met een tiphoogte van 125 meter in de oostflank van de Haarlemse Waarderpolder, zodat de energieopbrengst wordt gemaximaliseerd en een rendabele businesscase mogelijk wordt?

Antwoord op vraag 9:

De gemeente heeft een verzoek ingediend tot het uitvoeren van een pretoets<sup>2</sup> om vroegtijdig in een proces van planvorming al meer duidelijkheid te verkrijgen over ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot luchtvaartveiligheid. De ILT heeft in reactie op dit verzoek in maart 2020 een negatief advies afgegeven. Ik volg dit advies.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/3743

Vraag 10:

Bent u bereid een dergelijke verklaring binnen een jaar na het indienen van een aanvraag te verstrekken, zodat de plaatsing snel kan starten?

Antwoord op vraag 10:

De ILT heeft een negatief advies afgegeven en is niet bereid om een verklaring van geen bezwaar te verlenen.

Vraag 11:

Bent u ermee bekend dat alle gemeenten in het werkingsgebied van het Luchthavenindelingsbesluit te maken hebben met beperkingen bij de plaatsing van windmolens?

Antwoord op vraag 11:

Ja. In het LIB zijn ten behoeve van een veilig gebruik van de luchthaven en van het luchtruim in bepaalde zones toetshoogtes voor bouwwerken in de omgeving van de luchthaven ingesteld om het luchtruim te vrijwaren van obstakels voor het luchtverkeer en om de correcte werking van de luchtverkeersapparatuur niet te verstoren.

Vraag 12:

Bent u bereid om de normering van het Luchthavenindelingsbesluit op korte termijn aan te passen, zodat op meer kansrijke locaties in de regio windmolens kunnen worden geplaatst?

Antwoord op vraag 12:

Nee, de huidige regels voor hoogtebeperkingen in het LIB Schiphol worden gehandhaafd. In het LIB zijn hoogtebeperkingen opgenomen om het veilig gebruik van de vliegroutes van en naar Schiphol te garanderen en de goede werking van de communicatie-, navigatie-, en radarapparatuur (CNS-apparatuur) van de luchtverkeersleiding te waarborgen. De gebieden waar deze hoogtebeperkingen gelden moeten op grond van bepalingen van ICAO vrijgehouden worden van hoge obstakels.

1) Website Algemeen Dagblad, 29 juni 2019 (<https://www.ad.nl/noord-holland/haarlems-mysterie-dit-is-waarom-de-windmolens-bij-de-teletubbieberg-nooit-draaien-br~af807b4f/>)

2) Website gemeente Haarlem, december 2020 (<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Commissie-beheer/2020/10-december/17:10/Standvan-zaken-windmolens-op-Schoteroog/20200847228-1-Stand-van-zaken-windmolens-op-Schoteroog-2.pdf>)

3) Website gemeente Haarlem, oktober 2020 (<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Commissie-beheer/2020/10->

---

<sup>2</sup> Het aangeboden plan van de gemeente Haarlem voor de pretoets omvat een opstelling met twee windturbines met een tiphoogte 125mNAP en een opstelling met een windturbine met een tiphoogte van 151mNAP.

[december/17:10/19-10-uur-Actieplan-Schone-Energie-RB/20200891686-2-Bijlage-1-Actieplan-Schone-Energie-2.pdf\)](#)

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/3743