



Aan Minister

nota

Aanvulling op beslisnota mer-beoordeling
Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

TER BESLISSING

Datum

21 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/94640

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cl. Omgeving LVB/LIB
Operationeel C&E

Beslistermijn

28 maart-2024

Bijlage(n)

3

Op 4 maart heeft u gereageerd op de bijgevoegde beslisnota van 16 februari 2024. Vervolgens is deze nota kort met u besproken in het overleg van woensdag 6 maart 2024. In voorliggende nota wordt antwoord gegeven op de door u gestelde vragen. Ook wordt met deze nota het geadviseerd besluit aangescherpt op basis van de door u gemaakte opmerkingen.

Geadviseerd besluit

Naar aanleiding van de bespreking van de nota van 16 februari 2024 is het geadviseerd besluit aangepast (cursief).

1. Het beëindigen van het traject om op korte termijn de beperkingengebieden in het LIB te actualiseren (stap 1).
2. *Bij de realisatie van het MER LVB (spoor 2) een afweging maken of een tussentijdse actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB gewenst is, en de bredere herziening van het ruimtelijk beleid uitwerken als onderdeel van spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit.*
3. Het doorzetten van een beperkte technische wijziging van het LIB.

Kernpunten

U heeft aangegeven dat u het wenselijk vindt om de beleidsrijke wijziging van het LIB uit te werken als onderdeel van spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit.

Op dit moment wordt parallel gewerkt aan de uitwerking van spoor 2 en spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit. De (relatieve) voortgang van beide trajecten bepaalt of een tussentijdse actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB in het kader van spoor 2 wenselijk is. Daarom is in het geadviseerd besluit opgenomen dat hierover bij realisatie van het LVB MER een definitieve afweging gemaakt wordt.

Een tussentijdse actualisatie op basis van het LVB MER heeft ten gevolg dat de omvang van de beperkingengebieden verandert. Het LVB MER gaat uit van het maatregelenpakket BA, en niet van het aanvankelijk voorziene NNHS 500 scenario. Als wordt uitgegaan van minder vliegtuigbewegingen ligt het in de lijn der verwachting dat de beperkingengebieden zullen krimpen. Hierdoor kan meer woningbouw in de omgeving van Schiphol mogelijk worden, als de huidige geluidwaarden voor het bepalen van de grenzen van de beperkingengebieden gehandhaafd blijven (58Lden voor LIB 4).

Daarbij moet worden opgemerkt dat uit het voorlopig oordeel in de mer-beoordeling blijkt dat voor een actualisatie een nieuwe gezondheidskundige afweging op basis van de nieuwste inzichten moet plaatsvinden. Dit kan als resultaat hebben dat de begrenzing van de beperkingengebieden verandert.

U vraagt of bij een tussentijdse actualisatie een aparte MER voor het LIB moet worden gemaakt.

Er dient geen aparte MER te worden gemaakt voor een tussentijdse actualisatie wanneer hiervoor wordt aangesloten bij de uitkomsten van het LVB MER. Het MER LVB bevat een deelonderzoek waarin de ruimtelijke milieueffecten van de beoogde activiteit zijn weergegeven. Voor de actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB kan worden uitgegaan van de berekende alternatieven die in het MER worden uitgewerkt en in dit deelonderzoek worden weergegeven. Wel is het mogelijk dat (beperkt) aanvullend onderzoek nodig is voor aanvullende of specifieke wijzigingen. Op basis van het MER en eventueel aanvullend onderzoek volgt een uitwerking van het besluit tot wijziging van het LIB. Specifiek zal daarin aandacht moeten zijn voor de door DGMI benoemde gezondheidskundige afweging. Daarnaast dient er onder andere beoordeeld te worden wat het effect is op planschade en de mogelijke mitigerende maatregelen.

U vraagt of er nog een definitief oordeel volgt van DGMI en in hoeverre een definitief oordeel relevant is voor de besluitvorming.

Het definitief maken van het voorlopig besluit heeft zowel inhoudelijk als procesmatig geen meerwaarde. DGMI heeft aangegeven dat een definitief oordeel in lijn zal zijn met het voorlopige oordeel. Daarmee heeft het definitief maken van het oordeel geen effect op het handelingsperspectief dat in de eerdere nota uiteen is gezet. Daarnaast dient DGMI een definitief oordeel over de mer-beoordeling openbaar te maken met daarbij de onderliggende stukken waaronder het conceptwijzigingsbesluit van het LIB. In dit geval is reeds duidelijk dat deze conceptuitwerking geen vervolg zal krijgen.

Krachtenveld

In de zevende voortgangsbrief van POLS wordt de Kamer geïnformeerd. In aanvulling daarop worden in NOVEX-verband BZK en de BRS nader ingelicht.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|-------------------|--|--|
| 1 | Beslisnota Wijziging Luchthavenindelingbesluit (LIB) | Beslisnota van 20 juni 2023 met besluit formeel wijzigingstraject te starten. |
| 2 | Voortgang wijziging LIB en mer-beoordeling | Nota ter informatie van 6 oktober 2023 over de voortgang met betrekking tot de uitvoering van een mer-beoordeling. |

Datum

21 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/94640

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cl. Omgeving LVB/LIB
Operationeel C&E

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

| | | |
|---|---|--|
| 3 | Beslisnota Mer-beoordeling Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) | Beslisnota van 16 februari 2024 met het besluit over voortgang LIB wijziging inzake de mer-beoordeling |
|---|---|--|

Datum

21 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/94640

Opgesteld doorBestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cl. Omgeving LVB/LIB
Operationeel C&E**Aan**

Minister

Bijlage(n)

3



Aan Minister

nota

Beslisnota mer-beoordeling Luchthavenindelingbesluit
Schiphol (LIB)

TER BESLISSING

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Beslistermijn

6 maart 2024

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Als uitwerking van de Luchtvaartnota is een traject gestart voor de herziening van het ruimtelijk beleid rondom Schiphol. U bent hierover geïnformeerd middels nota IENW/BSK-2023/169218 (bijlage 1). Dit traject is opgedeeld in twee stappen:

- Stap 1: een korte termijn aanpassing om de beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) in lijn te brengen met de huidige vliegoperatie op de luchthaven;
- Stap 2: een robuust ruimtelijk beleid op basis van de uitgangspunten die zijn aangekondigd in de hoofdlijnenbrief van 24 juni 2022.

Ten aanzien van de eerste stap bent u in oktober 2023 geïnformeerd over het uitvoeren van een mer-beoordeling ten behoeve van een zorgvuldig besluitvormingsproces middels nota IENW/BSK-2023/266553 (bijlage 2). Dat najaar is een mer-beoordeling opgesteld. DGMI vervult binnen het ministerie de bevoegd gezag-rol en komt op basis van de eerste bevindingen tot een voorlopig oordeel dat een MER moet worden opgesteld.

In voorliggende nota wordt u geïnformeerd over het voorlopige oordeel van DGMI en de gevolgen hiervan voor de voorgenomen wijziging van het LIB en wordt een besluit gevraagd over de voortgang het LIB wijzigingstraject.

In een separate nota wordt u nader geïnformeerd over de mogelijke gevolgen van dit besluit op komende besluiten op het Schipholdossier.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met:

1. Het beëindigen van het traject om op korte termijn de beperkingengebieden in het LIB te actualiseren (stap 1).
2. Het uitwerken van de herziening van het ruimtelijk beleid als onderdeel van spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit. Bij de realisatie van het MER tussentijdse afweging gemaakt worden of een actualisatie van de beperkingengebieden op dat moment wenselijk is.
3. Het doorzetten van een beperkte technische wijziging van het LIB.

Kernpunten

Uit het voorlopige oordeel van DGMI betreffende de (concept) mer-beoordeling blijkt dat het aannemelijk is dat er geconcludeerd dient te worden dat

LVB kan een
Bespreken.

In de nota zie ik eerder een overtuigend verhaal voor optie 2 (spoor 2) dan voor het voorgestelde besluit (spoor 3). In hoeverre is relevant dat het een voorlopig oordeel van DGMI is, volgt er nog een definitief oordeel?

milieueffecten niet kunnen worden uitgesloten. In dat geval is de actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB mer-plichtig. Met het starten van een volledige mer-procedure raakt de beoogde 'snelle' actualisatie van het LIB uit zicht. Tevens kunnen de uitkomsten aanleiding geven tot inhoudelijke aanpassingen van het wijzigingsbesluit. Daarom is een nieuwe afweging over te zetten stappen nodig.

Handelingsperspectieven vervolg:

1. Mer-traject starten voor enkel de actualisatie van het LIB, op basis van de huidige operatie van de luchthaven;
2. Aansluiten bij het MER dat Schiphol opstelt voor het LVB traject;
3. De actualisatie van de beperkingengebieden aan laten sluiten op uitwerking van spoor 3 van het hoofdlijnenbesluit (systeemconcept/normstelling).

Toelichting

Voorlopig oordeel DGMI mer-beoordelingsnotitie actualisatie LIB

Op basis van de eerste bevindingen is het aannemelijk dat er in de mer-beoordelingsnotitie geconcludeerd dient te worden dat aanzienlijke milieueffecten niet kunnen worden uitgesloten. In dat geval is de actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB mer-plichtig. De actualisatie van het LIB heeft als kaderstellend besluit effect op het aantal potentieel ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de Schipholregio. De negatieve gezondheidseffecten zijn daarnaast op basis van de GES-curve 2002 (nog niet betrokken bij de vaststelling van het vigerend LIB in 2003) groter dan destijds beleidsmatig acceptabel werd geacht.

Voor bestaande woningen wijzigt er met dit besluit niets. Echter door actualisatie komen er mogelijkheden om in gebieden woningen toe te voegen waar voorheen de mogelijkheden beperkter waren. In totaal wijzigt 70 km² van LIB 4 naar LIB 5. Uit een eerdere indicatieve studie van To70 is geconstateerd dat daarvan 13 km² mogelijk in de toekomst geschikt is voor woningbouw. De actualisatie heeft daarmee effect op het aantal potentieel ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de Schipholregio.

De blootstelling-response relatie (percentage ernstig gehinderden bij een bepaalde geluidsbelasting) is geactualiseerd op basis van belevingsonderzoek uitgevoerd door RIVM in de omgeving van Schiphol (GES, 2002)¹. In het LIB van 2003 werd met de vastlegging van de 35 Ke-contour als buitengrens een percentage van 25% ernstig gehinderden als acceptabel verondersteld. Dit percentage van aantal ernstig gehinderden blijkt bij een geluidsbelasting van 58 dB(A) L_{den} echter fors hoger te liggen, minstens 40%². Ook de nadelige gevolgen voor de gezondheid van potentiële omwonenden (op basis van de meest recente gezondheidskundige inzichten) dienen te worden afgewogen bij de besluitvorming over de actualisatie van het LIB.

¹ Zie ook het To70 rapport over de geschiedenis omtrent de gezondheidsafweging en de uitgangspunten bij de normstelling voor de geluidbelasting rondom luchthavens in Nederland: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/05/bijlage-4-to70-rapport-19-171-18-addendum-tbv-motie-schonis>

² 'minstens 40%' omdat recent onderzoek van het RIVM toont aan dat de blootstelling-respons relatie voor Schiphol uit 2002 geen adequate beschrijving meer is voor de huidige relatie tussen vliegtuiggeluid en hinder en slaapverstoring rond Schiphol: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/02/20/bijlage-3-rivm-relaties-vliegtuiggeluid-hinder-en-slaapverstoring-2020>

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

Gevolgen voorlopig oordeel

Uitgaande van het voorlopig oordeel kan de beoogde 'snelle' actualisatie van het LIB niet meer worden gerealiseerd. Het doorlopen van een volledig mer-traject heeft invloed op het tijdpad en mogelijk ook op de inhoud van het besluit.

- **Tijdpad:**

De LIB-wijziging kan niet meer worden geëffectueerd per 1 januari 2025, zoals eerder is gecommuniceerd in de 5^{de} voortgangsbrief POLS. Omdat er bij aanvang van dit traject vanuit is gegaan dat er als gevolg van deze actualisatie van het LIB geen aanzienlijke milieueffecten zullen plaatsvinden, was het uitvoeren van een MER niet opgenomen in de planning. Dit betekent dat het LIB langer ongewijzigd blijft. De situatie waarbij beperkingengebieden en vliegoperatie niet op elkaar aansluiten duurt voort zolang geen actualisatie plaatsvindt.

- **Inhoud wijzigingsbesluit:**

Het uitgangspunt van de actualisatie (op basis van geluidbelasting en ongevalskansen) was dat er geen aanzienlijke milieueffecten optreden als gevolg van het wijzigingsbesluit. Nu uit de voorlopige conclusie van DGMI volgt dat het aannemelijk is dat aanzienlijke milieueffecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten de milieueffecten in een MER nader worden onderzocht. Om het milieubelang volwaardig af te kunnen wegen, zal het MER inzicht moeten geven in de te verwachten milieueffecten van het voorgenomen besluit en redelijke alternatieve invullingen daarvan moeten onderzoeken. Deze inzichten kunnen leiden tot een andere afweging en inhoud van het besluit. Bijvoorbeeld voor de begrenzing van de beperkingengebieden of de daarin geldende regels.

Handelingsperspectieven

Op basis van de hierboven beschreven gevolgen van het voorlopig besluit worden hieronder verschillende keuzemogelijkheden toegelicht om invulling te geven aan de wijziging van het LIB. Dit betreft mogelijkheden op hoofdlijnen.

1. **Mer-traject starten voor enkel de LIB actualisatie op basis van huidig gebruik luchthaven**

De mer-beoordelingsnotitie wordt voor definitieve besluitvorming aangeboden aan DGMI. Om uitvoering te geven aan het (voorlopige) besluit van DGMI wordt vervolgens direct gestart met het opstellen van een MER. Deze MER wordt separaat van het lopende mer-traject voor spoor 2 van het Hoofdlijnenbesluit opgesteld.

Voordelen van een separaat mer-traject zijn dat deze onafhankelijk van het LVB MER en BA-traject kan worden uitgevoerd en dat het Rijk zelf initiatiefnemer is van de MER. Daartegenover staat dat het moeilijk uitlegbaar en navolgbaar is om tegelijk twee mer-trajecten voor Schiphol uit te werken, waarin mogelijk ook verschillende alternatieven in beeld worden gebracht.

Voor de planning betekent deze keuze een substantiële vertraging. De verwachte doorlooptijd van een volledig mer-traject (de processtappen voor het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en het uitvoeren van onderzoek ten behoeve van het MER alsmede het opstellen van de rapportage, inclusief

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

toetsing, advisering en zienswijzen) is ongeveer 18 maanden (4 maanden NRD en 14 maanden MER). De inschatting is daarom dat de LIB wijziging in dit geval niet eerder dan 2026 gereed is.

De uitkomsten van mer-traject dienen te worden meegewogen bij vaststelling van het besluit. Dit betekent dat op het proces een politieke afweging volgt.

2. Aansluiten bij het MER dat Schiphol opstelt voor het LVB-traject
Het LIB wijzigingstraject (stap 1) wordt stopgezet. Er wordt nu besloten om aan te sluiten bij het MER dat momenteel wordt opgesteld door Schiphol in het kader van spoor 2. In dit MER worden de uitkomsten van de balanced approach-procedure vastgelegd.

Het voordeel van aansluiten bij dit traject is dat voor de wijziging van het LVB en LIB wordt uitgegaan van dezelfde beslisinformatie omtrent de milieueffecten. Het koppelen van de LIB-wijziging aan het MER LVB maakt het proces beter navolgbaar dan wanneer er wordt gekozen voor het opstellen van een separate MER. Een nadeel van deze optie is dat het LIB afhankelijk wordt van de voortgang van spoor 2. Op dit moment is nog onduidelijk wat de uitkomsten van het BA-proces zijn en op welk moment het MER voor een nieuw LVB wordt afgerond. Vertraging van spoor 2 betekent daarmee ook vertraging voor de actualisatie van het LIB.

Aansluiten bij de LVB MER betekent ook dat de LIB-wijziging niet meer op 500.000 vliegtuigbewegingen op basis van NNHS wordt uitgewerkt, omdat dit niet als alternatief scenario wordt uitgewerkt. Indien voor de actualisatie van het LIB wordt uitgegaan van een lager aantal vliegtuigbewegingen, ontstaat er meer ruimte waar woningbouw mogelijk is.

De uitkomsten van het mer-traject dienen te worden meegewogen bij vaststelling van het besluit. Dit betekent dat op het proces een politieke afweging volgt.

3. De actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB als onderdeel van de algehele herziening van het ruimtelijke beleid uitwerken in samenhang met het systeemconcept en de normstelling voor Schiphol als onderdeel van spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit.

Het LIB wijzigingstraject (stap 1) wordt stopgezet. In het besluit van juli 2023 is opgenomen dat als eerste stap het LIB wordt geactualiseerd om het de ruimtelijke regelgeving weer in lijn te brengen met de huidige vliegoperatie. Het doel van stap 2 (hiervoor onder "Aanleiding") is om het LIB voor de toekomst robuust te maken. Op dit moment is het voornemen om de uitwerking van stap 2 gelijk te laten lopen met de uitwerking van het systeemconcept en normenstelsel voor Schiphol (spoor 3). Hiermee worden keuzes in het ruimtelijk beleid gekoppeld aan de beleidskeuzes ten aanzien van geluid.

In deze optie wordt ervoor gekozen om de actualisatie als onderdeel van de herziening van het ruimtelijke beleid gelijk te laten lopen met de uitwerking van het systeemconcept en normstelling (spoor 3). De beperkingengebieden en de ruimtelijke beperkingen rond Schiphol worden daarmee geactualiseerd bij inwerkingtreding van het systeemconcept en nieuwe normenstelsel en niet bij de vaststelling van het LVB (spoor 2). Voordeel van deze optie is dat de afweging

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

omtrent de beperkingengebieden in samenhang kan worden gemaakt met het systeemconcept en het nieuwe normenstelsel. Hiermee wordt voorkomen dat het LIB twee keer in een relatief korte periode wordt aangepast (bij spoor 2 en spoor 3). Dit biedt planologisch meer rust.

Het nadeel van deze optie is dat actualisatie van de beperkingengebieden veel later zal worden gerealiseerd (vertraging van meerdere jaren). In de tussentijd blijft het huidige LIB, dat al langer niet meer aansluit op de geluidbelasting van de huidige vliegoperatie, ongewijzigd. Daarbij geldt dat de uitwerking van spoor 3 verder in de tijd plaatsvindt dan het LVB MER waar nu al aan gewerkt wordt. Daarom betekent aansluiten bij spoor 3 dat het vigerend LIB (nog) langer ongewijzigd blijft.

Daarnaast zijn met het ingezette traject om het LIB te actualiseren verwachtingen gewekt. De verwachting is dat belangrijke stakeholders (BRS en BZK) zullen aandringen op de snelst mogelijke actualisatie.

In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat actualisatie plaatsvindt als onderdeel van de beleidsrijke wijziging van het ruimtelijk beleid voor Schiphol die uitgewerkt wordt in het kader van de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel voor Schiphol (spoor 3). Deze optie biedt wel de mogelijkheid om bij de realisatie van het MER LVB de afweging te maken of een tussentijdse actualisatie van de LIB beperkingengebieden wenselijk is. Op het moment van realisatie van het MER LVB kan een betere inschatting gemaakt worden van de invulling van het ruimtelijk beleid in het nieuwe systeemconcept voor Schiphol.

Maar moet dan bij zo'n tussentijdse afweging weer een aparte MER voor LIB gemaakt worden?

Overige wijzigingen

Behalve de actualisatie van de contouren van de beperkingengebieden en daaraan gerelateerde aanpassingen zijn in het wijzigingsbesluit nog twee aanpassingen opgenomen.

- Aanpassing van artikel 2.2.1.b aangaande beperken van groepsrisico
De regio heeft aangegeven af te zien van de uitdrukkelijke wensen om het artikel 2.2.1.b te wijzigen mede gezien de ingewikkeldheden om een positieve oordeel van de Adviescommissie Toetsing Regeldruk (ATR) voor deze wijziging te krijgen. In samenwerking met de regio wordt in de komende periode een alternatieve invulling uitgewerkt om in het tweede kwartaal van dit jaar hierover een gezamenlijke afspraak te maken.

- Aanpassingen kaartmateriaal n.a.v. reeds doorgevoerde technische wijzigingen

Om verstoring van de radar te voorkomen zijn toetsvlakken in het LIB opgenomen die beperkingen stellen aan de bouwhoogte rondom Schiphol. In 2017 is één van de radars verplaatst waarop de toetsvlakken in het LIB moeten worden aangepast. Tevens wordt in deze LIB-wijziging ook een aantal beperkte wijzigingen in andere toetsvlakken meegenomen. Deze wijzigingen betreffen dus 'achterstallig onderhoud' en worden of zijn in de praktijk al toegepast.

Bij een besluit om een mer-traject te doorlopen voor de actualisatie van de beperkingengebieden wordt daarom voorgesteld om deze technische wijzigingen separaat van de verdere uitwerking van het LIB door te zetten.

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

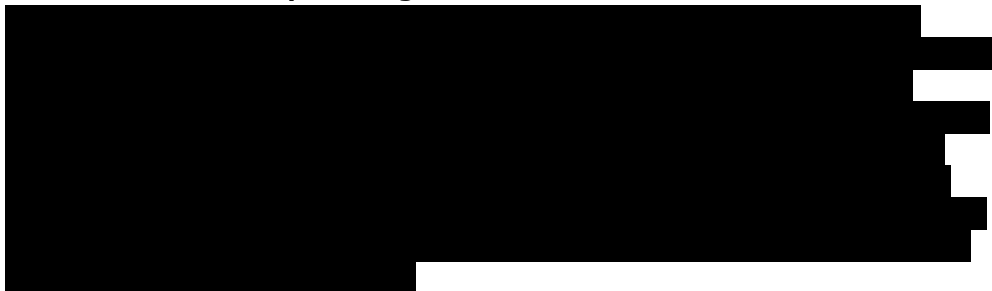
Het wijzigen van het LIB is onderdeel van de uitwerking van de Luchtvaartnota. Rijk en regio hebben samen uitwerking gegeven aan de eerste stap van de LIB-wijzigingen, waarbij de knelpunten uit de zienswijze van de BRS nadrukkelijk zijn meegenomen. Dit laatste is ook de wens geweest van enkele politieke partijen in de Kamer. Uitstel van dit wijzigingsbesluit betekent dat we geen invulling geven aan de afspraak met BZK en BRS, in de NOVEX Schiphol, om op korte termijn het LIB te actualiseren.

Bewonersgroepen in de MRS en de luchtvaartsector hebben tijdens de eerste consultatierondes aangegeven de definitieve wijziging van het LIB af te wachten. In algemene zin zijn deze partijen kritisch op besluiten die mogelijkheden bieden aan woningbouw dichterbij de luchthaven.

Communicatie

De Kamer wordt geïnformeerd middels de voortgangsbrief POLS (gepland begin april) over de voortgang van het LIB wijzigingstraject. De belanghebbende partijen worden separaat geïnformeerd over het besluit via onder andere de NOVEX samenwerking.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden



Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|------------|---|---|
| 02. | Beslisnota wijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol | Beslisnota van juni 2023 over het uitwerken van de eerste stap van de herziening van het ruimtelijk beleid rondom Schiphol. |
| 03. | IENW BSK-2023 266553 Nota ter informatie Voortgang wijziging LIB en mer-beoordeling | Nota ter informatie van 6 oktober 2023 over het toevoegen van het mer-beoordeling aan het wijzigingstraject LIB. |

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

Achtergrond

IenW (POLs) heeft samen met BZK en de regio (BRS) uitwerking gegeven aan de actualisatie van het LIB. Deze actualisatie is nodig omdat de grenzen van de beperkingengebieden niet meer aansluiten bij de huidige vliegoperatie. Sommige gebieden rond Schiphol worden teveel beperkt door de regelgeving, en andere gebieden juist te weinig. De beperkingengebieden op de grond zijn sinds de vastlegging in het LIB in 2004 niet meer aangepast, en lopen daarom uit de pas met de luchtzijdige operatie op de luchthaven.

Er is daarom gekozen nu eerst te actualiseren opdat de beperkingen op de grond weer in lijn zijn met de huidige vliegoperatie. Vervolgens kan in een volgende aanpassing, in samenhang met de beleidsmatige keuzes die worden gemaakt in het traject naar een nieuw stelsel (systeemconcept), een toekomstbestendige LIB wijziging voorbereid worden.

In het LIB zijn gebieden vastgesteld waarin beperkingen gelden voor nieuwbouw van geluidgevoelige gebruiksfuncties om de toename van de potentieel geluidgehinderden te beperken. Deze regels leiden er tevens toe dat de huidige en toekomstige gebruikersruimte van de luchthaven Schiphol beschermd wordt. De buitengrens van de in 2004 aangewezen gronden in het LIB 4 strekt zich in ieder geval uit tot de grens van de in de PKB Schiphol en Omgeving aangeduide vrijwaringszone. Het huidige LIB 4 gebied is een samenstel van eerdere ruimtelijke beperkingengebieden en het 58 dB(A) L_{den} gebied op basis van het eerste luchthavenverkeerbesluit. Daar waar de 58 dB(A) L_{den} -contour (destijds de ruimtelijke equivalent van de 35 Ke-contour) buiten de vrijwaringszone van de PKB Schiphol en Omgeving valt, zijn ook die gronden aangewezen. Het huidige LIB 4 gebied is daardoor groter dan wanneer dat enkel op basis van het eerste luchthavenverkeerbesluit zou zijn vastgesteld.

Tabel voor- en nadelen handelingsperspectieven

| Scenario | Voordelen | Nadelen |
|--|---|--|
| 1. Op zichzelf staand mer-traject starten voor LIB actualisatie | <ul style="list-style-type: none">- Kan op korte termijn gestart worden- Mer-traject LIB staat los van spoor 2 LVB/BA traject- Rijk is initiatiefnemer van dit MER dus bepaalt inhoud en tijdspad | <ul style="list-style-type: none">- Moeilijk uitlegbaar en navolgbaar dat er twee mer-trajecten voor Schiphol tegelijk uitgewerkt worden- Als initiatiefnemer MER opstellen kost alsnog veel tijd, LIB wijziging waarschijnlijk niet vóór 2026 gereed- De uitkomsten van spoor 2 kunnen ook aanleiding geven tot wijziging van het LIB |

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

| | | |
|---|--|--|
| <p>2. Aansluiten bij spoor 2 LVB mer-traject</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Er wordt bij LVB en LIB wijziging uitgegaan van dezelfde beslisinformatie - Koppeling maakt proces beter navolgbaar | <ul style="list-style-type: none"> - Voortgang LIB wijziging wordt afhankelijk van voortgang spoor 2 - Uitkomsten en tijdpad BA proces zijn ongewis - Schiphol is initiatiefnemer voor LVB MER, IenW heeft geen controle over proces - Huidig LIB, dat niet langer aansluit bij moderne vliegoperatie, blijft gedurende dit proces ongewijzigd. De LIB wijziging is niet geënt op de huidige operatie maar er wordt aangesloten bij de alternatieven die uitgewerkt worden in het kader van het MER voor spoor 2 |
| <p>3. LIB actualisatie als onderdeel van spoor 3 hoofdlijnen-besluit</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Gezondheidskundige afweging omtrent beperkingengebied en wordt gemaakt in samenhang met nieuw normenstelsel - Er wordt voorkomen dat LIB twee keer in een relatief korte periode wordt aangepast (bij spoor 2 en spoor 3), waardoor planologische rust gewaarborgd is | <ul style="list-style-type: none"> - Huidig LIB, dat niet langer aansluit bij moderne vliegoperatie, blijft langer ongewijzigd - Vertraging van meerdere jaren voordat beperkingengebieden geactualiseerd kunnen worden - Uitstel heeft niet de voorkeur van belangrijke stakeholders (BRS en BZK) |

Datum

16 februari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/67333

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister

Bijlage(n)

2