

# Notitie

<b>Aan</b>	Gemeenten regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond	<b>Van</b>	[REDACTED]
<b>T.a.v.</b>	Portefeuillehouders Luchtvaart/Schiphol	<b>Functie</b>	[REDACTED]
<b>C.c.</b>		<b>E-mail</b>	[REDACTED]@odijmond.nl
		<b>Telefoon</b>	06-[REDACTED]
<b>Onderwerp</b>	Aanpassing LIB	<b>Datum</b>	7 februari

In het eerste kwartaal van 2023 wordt een eerste stap gezet in de herziening van het ruimtelijke beleid via het wijzigen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). De BRS is hierin betrokken.

## Aanleiding

Bij het vastleggen van de huidige LIB constateerde de BRS al dat er vanuit de praktijk knelpunten zouden ontstaan. De BRS heeft daarover gesprekken gevoerd met het Rijk, die daar in eerste instantie niet ontvankelijk voor was, maar naar aanleiding van de BRS-zienswijze is er schot gekomen in de gesprekken. Doel nu is om via de interbestuurlijke samenwerking te kijken hoe we de regelgeving rondom Luchtvaart meer richting de systematiek van de Omgevingswet kunnen krijgen. Om daar te komen kleine stappen zetten met de dingen die we vandaag wel kunnen regelen. Het gaat om vijf, veelal technische, aanpassingen. Belangrijkste is de actualisatie van de beperkingengebieden. BRS zegt: grondslag voor de beperking klopt niet in het huidige LIB. Is juridisch kwetsbaar. Contouren moeten een relatie hebben met de operatie.

## Aanpassingen LIB

Het doel is het in lijn brengen van de ruimtelijke beperkingen met de actuele vliegoperatie. Door dit te doen worden sommige gebieden niet meer onnodig zwaar beperkt en andere gebieden worden beter beschermd tegen gezondheid en veiligheidsrisico's. Het doel van deze aanpassing is niet om ruimte te bieden voor woningbouw (kan op locaties wel consequentie zijn), of ruimte bieden voor groei van aantal vliegtuigbewegingen (omdat 500k ruimer is dan 440k)

Geplande aanpassingen:

- Definitie van Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) gelijk gesteld in het LIB.
- 22 werknemers/ha;
  - De LIB2 kent een regel voor Externe Veiligheid; raakt gemeenten dichtbij de luchthaven.
- Radarverplaatsing van het Amsterdamse bos richting het schipholterrein. Contour is nooit mee verplaatst.
  - Past binnen het signaal van de minister dat hij de basis op orde wil brengen.
- Actualisatie van de beperkingengebieden.
- Motiveringsplicht: In LIB5 moeten wij een Externe Veiligheid-motivering toepassen.

### Radarverplaatsing

De toetsvlakken voor radar in het LIB veranderen en moeten worden aangepast. Ten oosten van Schiphol worden vlakken hoger, ten westen lager. Ten westen gaat vooral om het duingebied tussen IJmuiden en Zandvoort. Verschil betreft een verlaging van 83 naar 80 meter. Deze verandering zou effect kunnen hebben op gebouwen met 20-22 woonlagen. De verwachting hier is dat deze aanpassing geen tot een minimale impact heeft. Daarnaast staan er voor dit gebied geen ontwikkelingen gepland.

Een toetsvlak is geen beperkingengebied. Enige risico is dat als je iets in de gebied wilt ontwikkelen en je komt door de hoogtebeperking heen, of een ontwikkeling kan een radarverstoring geven je daarvoor een ontheffing moet aanvragen en mogelijk een steunradar moet plaatsen (extra kosten). De contour al aangegeven in de viewer (arcgis) die wordt gebruikt voor de toetsing van initiatieven.

### Actualisatie van de beperkingengebieden.

Grondslag voor de beperking klopt niet in het huidige LIB. Is juridisch kwetsbaar. Contouren moeten een relatie hebben met de operatie.

Deze actualisatie betekent dat LIB 1 t/m 4 worden geactualiseerd. Het gaat hierbij om de veiligheidscontouren (LIB 1 en 3) en de geluidcontouren (LIB 2 en 4). LIB 5 wordt nu niet gewijzigd. LIB5-gebied als vrijwaring gehouden, maar omdat de operatie er niets meer mee te maken hebben.



In de toekomst gaat de LIB5 wel vervallen, dan gaan we werken met de 48 Lden-contour. Lden-contouren is (beter) gekoppeld aan de operatie. De slag naar de 48 Lden contour wordt meegneomen met de aanpassing naar 440.000 in het LVB. Daar hoort een andere contour bij.

#### Motiveringsplicht

Motiveringsplicht zit niet in de weg, maar moet gezien worden als pragmatische oplossing. Het is niet logisch en geeft niet de gewenste bescherming aan inwoners. Dit is een principiële punt van de BRS.

De motiveringsplicht is gekoppeld aan een advies van OVV over groepsrisico. Rijk wil daar aan vasthouden. De manier waarop daar invulling aan is gegeven, zit meer in rampenbestrijding dan Externe Veiligheids-toetsing. Het zit ons dus niet in de weg.

#### LIB en Omgevingswet

De BRS ziet de LIB graag verwerkt worden in de Omgevingswet. IenW wil dat nog niet. IenW werkt eraan om voor alle luchthavens eerst een LIB te hebben en dan pas de vertaling te maken naar de nationale regelgeving die in de OW landt. Dat zou nog lang kunnen gaan duren.

## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

### **J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen