Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
16 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/181149

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, LIB en EOC

Beslistermijn
23-09-2026

Bijlage(n)
2

Aan Minister
cc Staatssecretaris

nota

Actualisatie Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Aanleiding

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) zijn beperkingengebieden opgenomen waarvoor regels gelden ter bescherming van de omgeving vanuit het oogpunt van externe veiligheid en geluidhinder. De huidige grenzen van deze beperkingengebieden sluiten niet meer aan bij de huidige manier van vliegen op Schiphol. Daardoor is de bescherming die het LIB beoogt te bieden niet meer op orde. Om de juridische basis op orde te brengen is door Rijk en regio binnen de NOVEX Schipholregio, afgesproken om het LIB te actualiseren.[1]

Medio 2025 heeft de minister van IenW besloten het traject te starten om het LIB te actualiseren (zie bijlage 1), in aansluiting op de wijziging van het LVB. Het LIB en LVB zijn afzonderlijke besluiten, maar de ruimtelijke beperkingen uit het LIB zijn gekoppeld aan de vliegoperatie vastgelegd in het LVB. Het LVB en het onderliggende milieueffectrapport vormen daarmee de basis voor de actualisatie van het LIB. De inzet van deze actualisatie is om direct volgend op het LVB de beperkingengebieden weer te laten aansluiten op de vliegoperatie. Daarbij vormt deze actualisatie een tussenstap naar de integrale herziening van het ruimtelijk beleid rond luchthavens binnen het nieuw stelsel vliegtuiggeluid, dat voor 2030 is voorzien.

In de afgelopen periode heeft IenW, in samenwerking met BZK en de regionale overheden vertegenwoordigd in de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS), deze actualisatie uitgewerkt. Er is gestreefd naar een actualisatie van het LIB waarin alle belangen zo goed mogelijk een plek kunnen krijgen. Dat heeft geleid tot een voorstel waarin alle belangen zijn gewogen en waarover u in deze nota wordt geadviseerd. Deze nota wordt gelijktijdig ter akkoord voorgelegd aan de minister van BZK en ter informatie aan de staatssecretaris van IenW.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- het voorstel tot actualisatie van het LIB uit te werken in een ontwerpwijziging en daarvoor de formele procedure van een LIB-wijziging te starten;

[1] https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/2023/12/07/uitvoeringsagenda-novex-schipholregio

- de Kamer op korte termijn hierover te informeren. Dit kan via de voortgangsbrief POLS of op een later moment. De keuze en communicatie over het LIB is niet randvoorwaardelijk voor de vaststelling van het LVB.

Kernpunten
- Het LIB bestaat uit vijf ruimtelijke beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid.
- Dit zijn:
  - LIB 1: sloopzone woningen vanwege externe veiligheid;
  - LIB 2: sloopzone woningen vanwege geluid;
  - LIB 3: beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten;
  - LIB 4: beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen;
  - LIB 5: afwegingsgebied geluid en externe veiligheid.
- Het voorstel is om deze gebieden te actualiseren op basis van de nieuwe geluid- en externe veiligheidscontouren uit het MER voor het LVB.
- De LIB-zones 1 tot en met 3, waar de strengste beperkingen gelden, worden door de actualisatie overwegend kleiner. De actualisatie van deze gebieden leidt daarmee niet tot knelpunten met bestaande ruimtelijke plannen.
- Voor LIB 4 wordt voorgesteld om de grens te actualiseren naar de 56 Lden-contour als tussenstap naar een beschermingsniveau dat in lijn is met andere geluidbronsoorten en uitgaat van 25% ernstige geluidhinder (WHO 2018). Hierover is akkoord met de BRS, BZK en IenW (DGMI en POLS).
- Met deze actualisatie wordt de gerealiseerde afname van geluidbelasting sinds de introductie van het LIB in 2003, ruimtelijk vastgelegd. Hierdoor kan de geluidcontour waarop de grens van LIB 4 is gebaseerd worden aangescherpt van 58 Lden-contour naar 56 Lden-contour en wordt tegelijkertijd LIB 4 per saldo kleiner.
- Als gevolg van de actualisatie van het LIB 4 gebied ontstaat er in een groot gebied meer ruimte voor woningbouwontwikkeling als gevolg van het afnemen van beperkingen. Tegelijkertijd is er ook een beperkt aantal locaties waar het LIB 4 gebied groter wordt. Bestaande woningbouwplannen die door uitbreiding van het LIB 4 gebied te maken krijgen met strengere regels, worden uitgezonderd.
- LIB 5 wordt nu niet geactualiseerd, maar wordt nader uitgewerkt in het nieuw stelsel vliegtuiggeluid. Dit geeft provincies en gemeenten in het gebied tijd om toe te werken naar een groter afwegingsgebied dat uitgaat van een geluidcontour van 45 Lden in lijn met de WHO-advieswaarden.
- Met het voorstel voor actualisatie van het LIB sluiten beperkingengebieden weer aan op de huidige vliegoperatie in lijn met het (nog in werking te treden) LVB. Ook wordt een stap gezet in een betere bescherming van de omgeving, ontstaat meer ruimte voor nieuwe woningbouwplannen en worden bestaande woningbouwplannen niet belemmerd.

Krachtenveld
- BRS, BZK, DGMI en DGLM steunen het voorstel tot actualisatie van het LIB, met de volgende aandachtspunten:
  - BRS: Vindt het belangrijk dat hiermee invulling wordt gegeven aan eerder gemaakte afspraken met het Rijk en dat het duidelijkheid biedt aan gemeenten in de regio. Enkele gemeenten krijgen echter te maken met aanvullende beperkingen en zijn mogelijk daardoor kritisch over het besluit.

Datum
16 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/181149

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, LIB en EOC

Aan
Minister

Bijlage(n)
2

    - BZK: Vindt het van belang dat de actualisatie geen negatieve gevolgen heeft voor de woningbouwopgave en een goede ruimtelijke ordening in de regio.
    - DGMI: Vindt het vanuit het oogpunt van gezondheidsbescherming van belang dat het voorstel uitgaat van de meest actuele inzichten in de mate van ernstige hinder door vliegtuiggeluid.
    - DGLM/POLS: Vindt dat met dit voorstel in alle belangen, waaronder die van luchtvaart, wordt voorzien en tevens een stap wordt gezet in het op orde brengen van de juridische basis.
- MRS: Vertegenwoordigt omwonenden rond Schiphol en is voorstander van beperkingengebieden die uitgaan van zo veel mogelijk bescherming van de gezondheid van omwonenden.
- Luchtvaartsector: Benadrukt dat naast bronmaatregelen ook ruimtelijke maatregelen nodig zijn om hinder voor de omgeving verder te beperken en vindt het belangrijk dat de hinder niet toeneemt als gevolg van woningbouw.
- ILT: Kan in bijzondere situaties ontheffing verlenen voor woningbouw binnen LIB-gebieden en toetst het wijzigingsbesluit LIB in de formele procedure. Vindt heldere en eenduidige regelgeving belangrijk voor de afhandeling van ontheffingsverzoeken.
- Kamer: Er zal steun zijn voor een actualisatie van het LIB, omdat daarmee de juridische basis weer op orde komt. Inhoudelijk zullen sommige partijen mogelijk meer inzet willen op gezondheid, woningbouw en/of luchtvaart. Het zal echter voor partijen van belang zijn dat dit voorstel tot stand is gekomen in samenspraak met de regio.

Vervolgproces
Na akkoord op deze nota wordt het voorstel in samenspraak met BZK en BRS uitgewerkt in een ontwerpwijzigingsbesluit. Dit wordt vervolgens getoetst door HBJZ, het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) en de ILT. Ook worden de effecten van de actualisatie onderzocht en ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. Vervolgens wordt het ontwerpwijzigingsbesluit ter besluitvorming aan de Ministerraad voorgelegd. Daarna volgt een zienswijzenprocedure en wordt het ontwerpbesluit ter voorhang aan beide Kamers voorgelegd. Na advisering van de Raad van State kan het gewijzigde LIB worden vastgesteld. De inzet is om het geactualiseerde LIB medio 2027 in werking te laten treden, maar dit hangt af van de doorlooptijden van de verschillende processtappen.

Communicatie
- IenW, BZK en BRS geven samen verdere uitwerking van het voorstel. De MRS en luchtvaartsector worden actief geïnformeerd over de voortgang van het proces.
- De Kamer kan, afhankelijk van uw keuze, worden geïnformeerd over dit besluit middels de voortgangsbrief van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (POLS) of op een later moment. De keuze en communicatie over het LIB is niet randvoorwaardelijk voor de vaststelling van het LVB.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Is niet van toepassing.

Toelichting
Hieronder volgt een uitgebreidere toelichting en een beschrijving van de gevolgen op de actualisatie per LIB-gebied. BZK, IenW en de regiopartijen hebben overeenstemming bereikt over een voorstel voor de actualisatie van de verschillende LIB beperkingengebieden. Voor alle beperkingengebieden geldt dat een overgang van de oude situatie naar beperkingengebieden gebaseerd op actuele geluid- en veiligheidscontouren effect heeft op de omvang van de beperkingengebieden. Door stillere vliegtuigen en de afname van de kans op een ongeval nemen de beperkingengebieden per saldo af. Ook veranderen de beperkingengebieden als gevolg van ander baan- en routegebruik en het gebruik van de meeste actuele rekenmethoden en invoergegevens.

LIB 1 en 2
LIB 1 (externe veiligheid) en LIB 2 (geluid) vormen samen de zone waarbinnen geen woningen mogen worden gebouwd en bestaande woningen worden gesloopt, de zogenaamde sloopzone. Voorgesteld wordt LIB 1 te actualiseren op de actuele 10^{-5}-risicocontour en voor de actualisatie van LIB 2 de 70 Lden-contour te hanteren. Voor LIB 1 wordt daarmee geactualiseerd op dezelfde externe veiligheidscontour als waarop het huidige LIB 1 is gebaseerd. Voor LIB 2 wordt geactualiseerd op de 70 Lden-geluidcontour in plaats van de huidige 71 Lden-geluidcontour. Daarmee wordt aangesloten bij regelgeving voor de regionale luchthavens. Door de actualisatie worden beide LIB beperkingengebieden kleiner. Voor woningen die nog niet zijn gesloopt en door de actualisatie buiten de sloopzone komen te liggen, wordt in de juridische uitwerking vastgelegd dat bewoners blijvend gebruik kunnen maken van de uitkoopregeling van de overheid. Hiermee krijgen deze bewoners mogelijkheid om gebruik te maken van uitkoopregeling of de woning zelf te verkopen. Dit gaat om enkele woningen.

LIB 3
LIB 3 is een beperkingengebied voor externe veiligheid waar geldt dat grote concentraties van personen moeten worden voorkomen. In dit gebied zijn nieuwe woningen niet toegestaan. Voorgesteld wordt LIB 3 te actualiseren op de actuele 10^{-6}-risicocontouren. Daarbij wordt voorgesteld om, net als in de huidige LIB 3, de contouren te stileren[2]. De actualisatie leidt tot een kleinere LIB 3-zone. Op enkele locaties komt de voorgestelde grens zeer beperkt buiten de huidige LIB 3-grens te liggen. In deze gebieden zijn echter geen knelpunten voor geplande woningbouwprojecten. In gebieden die wijzigen van het LIB 3- naar het LIB 4-regime, kunnen gemeenten door deze actualisatie beperkt woningbouw realiseren (tot 25 woningen), terwijl het realiseren van bedrijfslocaties eenvoudiger wordt.

LIB 4
LIB 4 is een beperkingengebied voor geluid, waarin geldt dat vanwege de relatief hoge (potentiële) geluidbelasting in dit gebied nieuwe woningen in principe niet zijn toegestaan. Gemeenten mogen hierop als uitzondering 25 woningen toevoegen ter verbetering van de lokale leefbaarheid (en 3 woningen in lintbebouwing). Voor meer dan 25 woningen bestaat in bijzondere omstandigheden de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen middels een

[2] Bij het stileren van risicocontouren wordt de berekende risicocontour zodanig aangepast dat het beperkte gebied beter aansluit bij de daadwerkelijke kans op een vliegtuigongeval. In dit geval zijn lange smalle uitlopers van risicocontouren (zogenaamde 'risicostaarten'), net als bij de huidige LIB 3 grens afgekapt. Bij het stileren van de risicocontour zijn de uitgangspunten uit de Regeling burgerluchthavens toegepast.

Datum
16 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/181149

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, LIB en EOC

Aan
Minister

Bijlage(n)
2

verklaring van geen bezwaar (vvgb). De ILT is gemandateerd om namens de minister van IenW een vvgb af te geven.

Voor LIB 4 wordt voorgesteld te actualiseren op de 56 Lden geluidcontour (zie bijlage A). Dit gebied is kleiner dan het huidige LIB 4 gebied. Hierdoor ontstaat er op locaties ruimte voor gemeenten om nieuwe woningen toe te voegen. Daar tegenover staat dat er ook een klein aantal gebieden is waar de beperkingen toenemen. Op locaties bij de Schiphol Oostbaan en de Buitenvelderbaan komen enkele woningbouwplannen binnen LIB 4 te liggen bij een actualisatie naar 56 Lden. In de ontwerpwijziging worden deze woningbouwplannen eenmalig uitgezonderd, met als doel deze reeds geplande woningbouw, die belangrijk is voor de woningbouwopgave, te realiseren.

Een actualisatie op basis van 56 Lden-contour betekent ook dat het uitgangspunt van de huidige LIB 4 grens wordt aangepast. De huidige grens van LIB 4 is gebaseerd op een in 2002 berekende 58 Lden-contour die een omzetting is van een oudere 35 Ke-geluidcontour. Deze 35 Ke-geluidcontour representeerde met de wetenschappelijke inzichten van destijds circa 25% kans op ernstige hinder. Naar actuelere inzichten, ook gebruikt voor het LVB, is bij 54 Lden-geluidcontour sprake van 25% kans op ernstige hinder. Bij deze 54 Lden-geluidcontour is het beschermingsniveau hoger dan bij 56 Lden-geluidcontour. Een directe overgang naar dit beschermingsniveau zou echter grote gevolgen hebben voor reeds geplande woningbouwprojecten, omdat er dan veel van deze plannen binnen de LIB 4-zone zouden komen te liggen. Daar komt bij dat door vlootvernieuwing geluidcontouren naar verwachting verder zullen krimpen en dat de 54 Lden-contour bij invoering van het nieuw stelsel vliegtuiggeluid (in 2030) dichter in de buurt zal liggen van de huidige 56 Lden-contour. De betrokken partijen stellen daarom voor om als tussenstap naar de invoering van het nieuw stelsel vliegtuiggeluid bij deze actualisatie uit te gaan van de 56 Lden-contour. Dit zorgt voor planologische rust en zo wordt stapsgewijs toegewerkt naar een beschermingsniveau van 25% ernstig gehinderden, gebaseerd op de blootstellings-responsrelatie van de WHO uit 2018.

In de komende periode zal, als onderdeel van het nieuw stelsel vliegtuiggeluid, nader invulling worden gegeven aan de verdere verbetering van de bescherming van de gezondheid van omwonenden, in balans met de belangen van woningbouw in de regio en de economische belangen van de luchtvaartsector. Over het vastleggen van nieuwe grenzen van beperkingengebieden in het kader van het nieuw stelsel vliegtuiggeluid vindt te zijner tijd besluitvorming plaats op basis van nieuw berekende contouren, waarvan de effecten integraal in beeld zijn gebracht. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat eventuele beperkingen door die actualisatie voor bestaande woningbouwplannen te zijner tijd, net als nu, zal worden voorkomen.

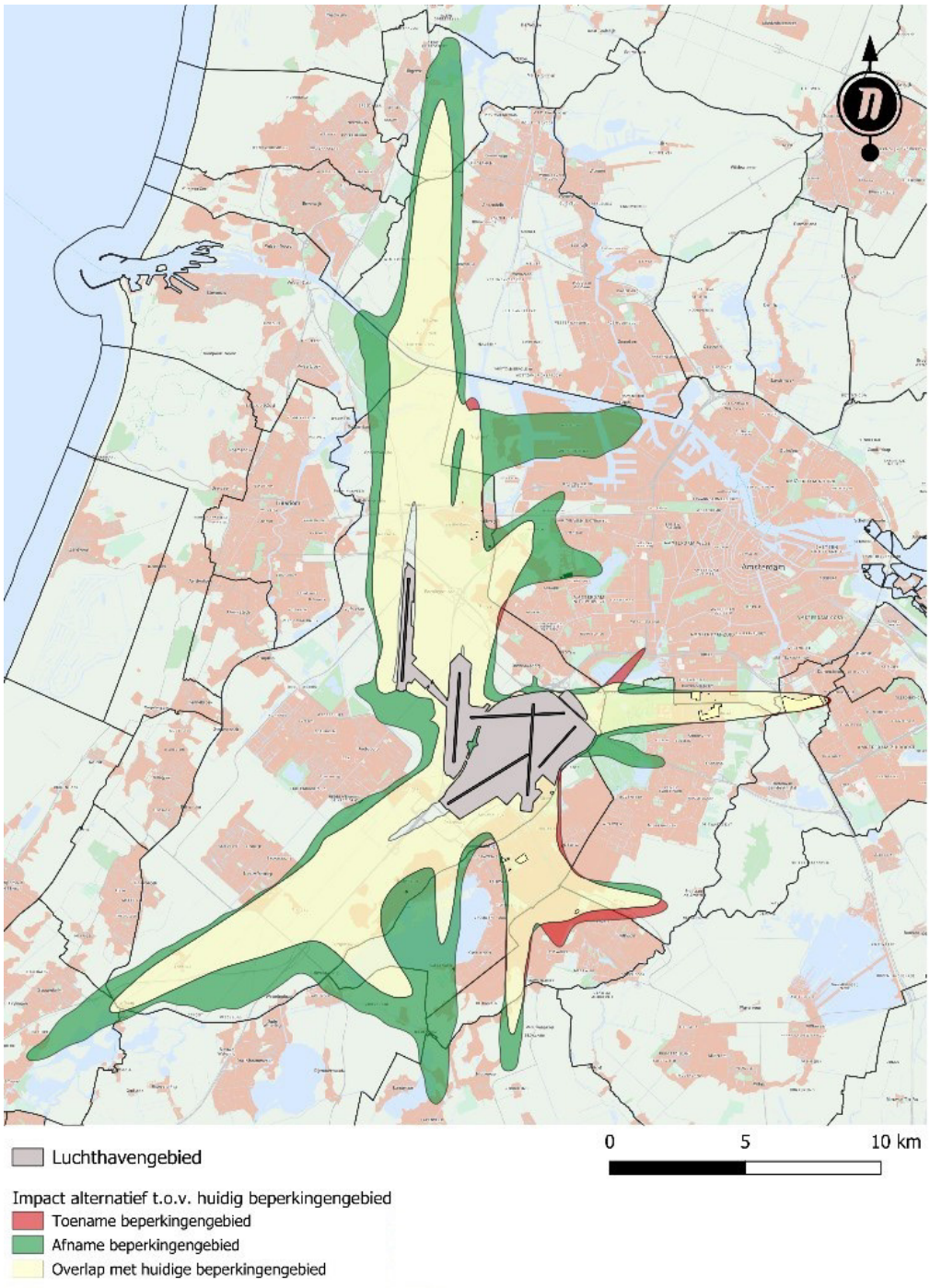
LIB 5
LIB 5 is een ruimtelijk afwegingsgebied waar een afweging moet worden gemaakt ten aanzien van externe veiligheid en geluidhinder. Tevens geldt dat er buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan. Voor LIB 5 wordt voorgesteld om de begrenzing en de daarbinnen geldende regels op dit moment niet te actualiseren en de overgang naar een groter afwegingsgebied op basis van de WHO-advieswaarden (45 Lden) onderdeel te maken van de algehele herziening van het ruimtelijk beleid als onderdeel van het nieuw stelsel

vliegtuiggeluid. Dit geeft provincies en gemeenten in het gebied tijd om toe te werken naar een groter afwegingsgebied. Voor het vastleggen van een nieuw afwegingsgebied geldt net als voor de andere LIB-gebieden dat er te zijner tijd besluitvorming plaatsvindt op basis van de dan berekende contouren waarvan de effecten in beeld zijn gebracht.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
01	Beslisnota start actualisatie LIB	Besluit van de minister van IenW om traject actualisatie LIB te starten
02	Onderzoek To70 effectenstudie actualisatie LIB	Onderzoek van onderzoeksbureau To70 naar de milieueffecten van verschillen alternatieve voor de actualisatie van het LIB

BIJLAGE A: LIB 4 Actualisatie 56 Lden geluidcontour



Datum
16 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/181149

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, LIB en EOC

Aan
Minister

Bijlage(n)
2