



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## **Reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

Voor de milieueffectrapportage wijziging

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Datum	12 november 2024
Kenmerk	IENW/BSK-2024/317508
Status	Definitief

### Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Inleiding	3
1.2	Ministerie van IenW als initiatiefnemer en bevoegd gezag	3
1.3	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Doelen, afbakening en wet- en regelgeving</b>	<b>5</b>
2.1	Doelen en afbakening	5
2.2	Wet- en regelgeving en beleidskader	7
2.3	Te nemen besluit(en)	8
<b>3</b>	<b>Een heldere huidige situatie en referentiesituatie</b>	<b>10</b>
3.1	Heldere huidige situatie	11
3.2	Heldere referentiesituatie	11
<b>4</b>	<b>Voorgenomen activiteit</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Milieu-informatie voor rechtsbescherming</b>	<b>14</b>
5.1	Verandering handhavingspunten	14
5.2	Bescherming individu	15
5.3	Aandachtspunten onderzoek handhavingspunten	15
<b>6</b>	<b>Bredere alternatieven en doorkijk naar toekomst</b>	<b>18</b>
6.1	Alternatieven maatregelpakketten en volumeplafonds	18
6.2	Vooruitblik Schiphol en leefomgeving	20
6.3	Vergelijking van alternatieven en voorkeursalternatief	21
<b>7</b>	<b>Beoordelingskader en milieuonderzoek</b>	<b>22</b>
7.1	Algemeen	22
7.2	Geluid	23
7.3	Externe veiligheid	24
7.4	Lucht	25
7.5	Ruimtelijke ordening	26
7.6	Natuur	27
7.7	Gezondheid	30
7.8	Klimaat	30

<b>8</b>	<b>Monitoring en leemten in kennis</b>	<b>31</b>
<b>9</b>	<b>Complex dossier eenvoudig presenteren</b>	<b>32</b>
<b>10</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>33</b>
10.1	Bijlage 1: Verklarende woordenlijst	33

# Samenvatting

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil de rechtsbescherming verbeteren en de geluidhinder verminderen voor omwonenden van Schiphol ten opzichte van de huidige gedoogsituatie. Daarvoor wil de minister het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB) wijzigen. De minister heeft dit voornemen in juni 2022 aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol. In de periodieke voortgangsrapportages van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol is daarna gerapporteerd over de ontwikkelingen en de voortgang. De uitspraak van de rechter in de civiele procedure die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder tegen de Staat heeft aangespannen, onderstreept het belang van een wijziging van het LVB. Inhoudelijk is om de geluidhinder te verminderen een geluidsdoel gesteld, waarvoor op grond van de Europese geluidsverordening ook de balanced approach-procedure doorlopen. Hieruit volgt een maatregelenpakket om geluidhinder te verminderen. Als onderdeel hiervan overweegt de minister minder vliegtuigbewegingen toe te staan, vergeleken met de huidige gedoogsituatie waarin 500.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer worden toegestaan.

Voor het besluit tot wijziging van het LVB wordt een milieueffectrapportage-procedure (hierna: mer-procedure) gevolgd. De initiatiefnemer in deze mer-procedure is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als startdocument voor de mer-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD) opgesteld. Daarin wordt de inhoud van het milieueffectrapport (hierna: MER) afgebakend. Ook wordt beschreven voor welke voorgenomen maatregel de milieueffecten worden onderzocht en in het MER in kaart worden gebracht. Deze NRD is voor advies aan het bevoegd gezag voor de mer-procedure voorgelegd.

Deze reactienota betreft het advies van het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer over het NRD op basis van onder andere adviezen en ontvangen input. De initiatiefnemer zal vervolgens aan de hand van het NRD en deze reactienota het MER opstellen. In het MER zal de initiatiefnemer laten zien hoe opvolging is gegeven aan dit advies van het bevoegd gezag.

Het bevoegd gezag heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer) advies gevraagd over de NRD. Ook is advies gevraagd aan wettelijke adviseurs. Naast de minister van Infrastructuur en Waterstaat, zijn dat de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. De wettelijke adviseurs hebben geen advies uitgebracht. Input is ontvangen van de Maatschappelijke Raad Schiphol en SchipholWatch.

Hieronder wordt kort beschreven wat er uit het advies van de Commissie mer en de ontvangen input wordt overgenomen in het MER. Het betreffen de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de NRD die ter inzage heeft gelegen. De initiatiefnemer wordt middels de reactienota geadviseerd om in het milieueffectrapport ook de volgende onderwerpen te onderzoeken:

1. Milieueffecten van locatiekeuze handhavingspunten;
2. Alternatieven optimaliseren voor andere nadelige milieueffecten (naast geluid);
3. Doorkijk van mogelijke maatregelen voor doelbereik over de gehele planperiode van het actieplan Omgevingslawaaai 2024-2029.

## **Ad 1. Milieueffecten van locatiekeuze handhavingspunten**

De Commissie mer adviseert het MER te gebruiken om milieu-informatie (emissies, concentraties, geluidsniveaus) te kunnen betrekken bij de keuze voor de handhavingspunten. Het uitgangspunt, geformuleerd in de NRD, is dat ongeacht de precieze locatie van de handhavingspunten het beschermingsniveau van omwonenden gelijk zal zijn, waardoor deze nadere invulling geen onderscheidende milieueffecten kent.

In de reactienota is geadviseerd dat het MER dient uit te wijzen of keuze voor de handhavingspunten inderdaad geen onderscheidende milieueffecten kent. De keuzevarianten voor de locaties van de

handhavingpunten kunnen verschillen in de mate van flexibiliteit die geboden wordt aan de operaties op de luchthaven. Indien de keuze over de nadere invulling (precieze locatie, verspreiding en dichtheid) van de handhavingpunten kan leiden tot onderscheidende milieueffecten dienen deze in het MER alsnog inzichtelijk te worden gemaakt.

### **Ad 2. Alternatieven optimaliseren voor andere nadelige milieueffecten (naast geluid)**

De Commissie mer adviseert in het MER de alternatieven te optimaliseren voor de kwaliteit van de leefomgeving.

In de reactienota is geadviseerd in het MER ook maatregelen te verkennen (en indien effectief ook te onderzoeken) die naast ernstige geluidshinder of slaapverstoring ook andere aanzienlijke nadelige milieueffecten vermijden, voorkomen, of beperken en, als dat mogelijk is, compenseren.

### **Ad 3. Doorkijk van mogelijke maatregelen voor doelbereik over de gehele planperiode van het actieplan Omgevingslawaaai 2024-2029**

De Commissie mer adviseert een alternatief toe te voegen waarin een doorkijk wordt gegeven naar de maatregelen die mogelijk zijn om verdergaande geluidsbescherming te realiseren, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de eigen overkoepelende ambities.

In de reactienota is niet geadviseerd om een extra alternatief te onderzoeken. Het onderzoeken van een scenario zoals ook de MRS voorstelt met een substantieel lager aantal vluchten gaat verder dan het in het actieplan Omgevingslawaaai gestelde geluidsdoel. Een capaciteitsreductie verdergaand dan noodzakelijk voor het bereiken van het geluidsdoel is niet mogelijk op grond van de EU-geluidsverordening. De balanced approach-procedure verplicht er immers toe dat alle mogelijke maatregelen worden onderzocht en een exploitatiebeperking alleen mogelijk is als andere maatregelen niet meer kosteneffectief zijn om een specifiek geluidsprobleem aan te pakken.

Met het gegeven dat de initiatiefnemer ook in beeld brengt wat de milieugevolgen zijn voor het zichtjaar 2030 is hiermee impliciet ook inzichtelijk in hoeverre de alternatieven bijdragen aan het doelbereik zoals gesteld voor de gehele planperiode van het actieplan Omgevingslawaaai 2024-2029. In de reactienota is daarom wel geadviseerd bij wijze van doorkijk:

- inzichtelijk te maken in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn om het doelbereik over de gehele planperiode te realiseren;
- te inventariseren welke mogelijke maatregelen aan het doelbereik kunnen bijdragen; en,
- te beschrijven op welke wijze de monitoring, evaluatie en zo nodig besluitvorming hierover plaatsvindt.

### **Referentiesituatie**

De Commissie mer adviseert de termen 'referentiesituatie' en 'huidige situatie' te gebruiken en niet te spreken van 'twee referentiesituaties, of 'juridische referentiesituatie' omdat dit de zaak anders onnodig complex maakt.

In de reactienota wordt ruimte gegeven voor een benadering met twee referentiesituaties omdat dit meer recht doet aan de juridische complexiteit die ontstaan is als gevolg van het jarenlang anticiperend handhaven. Wel wordt benadrukt dat de juridische referentiesituatie van het huidige LVB voor het MER de referentiesituatie is waarmee de milieueffecten van de voorgenomen activiteit vergeleken moeten worden.

# 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil de rechtsbescherming verbeteren en de geluidhinder verminderen voor omwonenden van Schiphol ten opzichte van de huidige gedoogsituatie. Daarvoor wil de minister het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB) wijzigen. De minister heeft dit voornemen in juni 2022 aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol<sup>1</sup>. In de periodieke voortgangsrapportages van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol is daarna gerapporteerd over de ontwikkelingen en de voortgang. De uitspraak van de rechter<sup>2</sup> in de civiele procedure die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (hierna: RBV) tegen de Staat heeft aangespannen, onderstreept het belang van een wijziging van het LVB. Inhoudelijk is om de geluidhinder te verminderen een geluidsdoel gesteld, waarvoor op grond van de Europese geluidsverordening ook de balanced approach-procedure doorlopen. Hieruit volgt een maatregelenpakket om geluidhinder te verminderen. Als onderdeel hiervan overweegt de minister minder vliegtuigbewegingen toe te staan, vergeleken met de huidige gedoogsituatie waarin 500.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer worden toegestaan.

Voor het besluit tot wijziging van het LVB wordt een milieueffectrapportage-procedure (mer-procedure) gevolgd. De initiatiefnemer in deze mer-procedure is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als startdocument voor de mer-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau<sup>3</sup> (hierna: NRD) opgesteld. Daarin wordt de inhoud van het milieueffectrapport (hierna: MER) afgebakend. Ook wordt beschreven voor welke voorgenomen maatregel de milieueffecten worden onderzocht en in het MER in kaart worden gebracht. Hierbij wordt rekening gehouden met de aanvullende raadpleging<sup>4</sup> van de zogeheten Europese 'balanced approach-procedure'. Deze NRD is voor advies aan het bevoegd gezag voor de mer-procedure voorgelegd.

Deze reactienota betreft het advies van het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer over het NRD op basis van onder andere adviezen en ontvangen input. De initiatiefnemer zal vervolgens aan de hand van het NRD en deze reactienota het MER opstellen. In het MER zal de initiatiefnemer laten zien hoe opvolging is gegeven aan dit advies van het bevoegd gezag.

Het bevoegd gezag heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer) advies gevraagd over de NRD. Ook is advies gevraagd aan wettelijke adviseurs. Naast de minister van Infrastructuur en Waterstaat, zijn dat de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed vervult deze rol voor het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. De wettelijke adviseurs hebben geen advies uitgebracht. Input is ontvangen van de Maatschappelijke Raad Schiphol (hierna: MRS) en SchipholWatch.

## 1.2 Ministerie van IenW als initiatiefnemer en bevoegd gezag

Aangezien de voorgenomen wijziging van het LVB voortvloeit uit de Hoofdlijnenbrief Schiphol, het RBV-vonnis en de uitkomsten van de balanced approach-procedure, is besloten dat voor dit MER het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat initiatiefnemer is. Als exploitant van de luchthaven en kennishouder werkt Schiphol daaraan mee. Als het bevoegd gezag zelf de activiteit wil ondernemen of het besluit moet nemen waarvoor een milieueffectrapport moet worden gemaakt, dient het bevoegd gezag in ieder geval voor een passende scheiding te zorgen tussen conflicterende functies bij de ambtelijke voorbereiding van het besluit. In deze context treedt de minister van Infrastructuur en Waterstaat, als bevoegd gezag

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/24/hoofdlijnenbrief-schiphol>

<sup>2</sup> <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/nieuws/2024/03/20/uitspraak-rechter-in-civiele-procedure-vliegtuighinder-schiphol>

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/06/27/bijlage-3-notitie-reikwijdte-en-detailniveau-mer>

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/05/24/bijlage-1-document-aanvullende-raadpleging-balanced-approach-schiphol>

voor de LVB-wijziging, ook op als initiatiefnemer voor het MER. De minister van IenW is tevens het bevoegd gezag voor de mer-procedure.

Voor het doorlopen van de mer-procedure ter voorbereiding op de wijziging van het LVB is binnen het ministerie een ambtelijke functiescheiding aangebracht. Dit is een functiescheiding tussen de rol van initiatiefnemer voor het MER (ingevuld door DG Luchtvaart en Maritiem) en de rol van bevoegd gezag voor de mer-procedure (ingevuld door DG Milieu en Internationaal).

### **1.3 Leeswijzer**

De hoofdstukindeling in deze reactienota volgt de indeling van het advies van de Commissie mer<sup>5</sup>:

- Hoofdstuk 2: Doelen, afbakening en wet- en regelgeving
- Hoofdstuk 3: Een heldere huidige situatie en referentiesituatie
- Hoofdstuk 4: Voorgenomen activiteit
- Hoofdstuk 5: Milieu-informatie voor rechtsbescherming
- Hoofdstuk 6: Bredere alternatieven en doorkijk naar toekomst
- Hoofdstuk 7: Beoordelingskader en milieuonderzoek
- Hoofdstuk 8: Monitoring en leemten in kennis
- Hoofdstuk 9: Complex dossier eenvoudig presenteren

Ieder hoofdstuk bevat zowel de reactie van het bevoegd gezag op het advies van de Commissie mer als ook de reactie op de ontvangen input van MRS en SchipholWatch. De reactie 'Advies Commissie mer wordt gevolgd' betekent dat het bevoegd gezag het advies van de Commissie mer overneemt als haar advies aan de initiatiefnemer.

---

<sup>5</sup> <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p38/p3857/a3857rd.pdf>

## 2 Doelen, afbakening en wet- en regelgeving

### **Reactie op NRD door SchipholWatch**

SchipholWatch stelt dat het idee dat met een nieuw LVB en extra handhavingspunten tegemoet wordt gekomen aan het vonnis een misverstand is. Er is veel meer voor nodig om de fundamentele rechten die volgen uit het EVRM te respecteren. Als de minister zich echt zou laten leiden door de RBV-uitspraak, zou hij moeten beginnen met het handhaven van de geldende wetgeving.

### Reactie

Om de fundamentele rechten die volgen uit het EVRM te respecteren is het noodzakelijk om het LVB 2008 te actualiseren. In het te actualiseren LVB moeten alle betrokken belangen worden afgewogen. Dit kan pas nadat alle daartoe benodigde onderzoeken zijn afgerond. Daarnaast is het van belang dat in het geactualiseerde LVB wordt voorzien in een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden, ook voor hen die buiten de geluidscontouren wonen. Om hier invulling aan te geven is het voornemen extra handhavingspunten toe te voegen, ook voor hen die buiten de geluidscontouren wonen.

### **2.1 Doelen en afbakening**

#### **Samenvatting NRD**

In de NRD staat dat de voorgenomen wijziging van het LVB twee doelen dient:

- het bieden van een betere praktische en effectieve rechtsbescherming voor omwonenden van Schiphol;
- het verminderen van de geluidhinder voor omwonenden van Schiphol door de uitkomsten van de lopende balanced approach-procedure te verankeren. Die uitkomsten omvatten een pakket aan hinderbeperkende maatregelen en een volumeplafond (maximumaantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar) voor zowel het etmaal als de nachtperiode.

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER aan te geven welke keuzes in het voortraject zijn gemaakt, hoe ze de doelen en alternatieven beïnvloeden en hoe ze samenhangen.

### Reactie

Advies van de Commissie mer wordt gevolgd. De beschrijving van het voortraject en de afwegingen voor de gekozen doelen is ook van belang voor de verantwoording van de gekozen afbakening van de alternatieven.

### **Doel 1: bieden van een betere praktische en effectieve rechtsbescherming voor omwonenden**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER een definitie te geven van individuele (rechts)bescherming en rechtszekerheid zodat het doel zo objectief mogelijk te beoordelen is. Onderbouw in het MER dat de individuele belangen van de omwonenden en van de luchthaven voldoende worden afgewogen bij de keuze voor de handhavingspunten.

### Reactie

Een nadere definiëring is van belang voor de onderbouwing van de gekozen afbakening van de alternatieven en om aan te kunnen geven in welke mate de alternatieven voldoen aan de gestelde doelen (zie ook onder 6.1). Indien de keuze over de nadere invulling (precieze locatie, verspreiding en dichtheid) van de handhavingspunten kan leiden tot onderscheidende milieueffecten dienen deze in het MER



inzichtelijk te worden gemaakt (zie ook onder 5.). In het LVB vindt de afweging van de individuele bescherming en de overige maatschappelijke belangen plaats, daar kan het MER niet op vooruitlopen.

## **Doel 2: verminderen van de geluidhinder voor omwonenden door de uitkomsten van de lopende balanced approach-procedure te verankeren**

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de informatie over het tweede doel op te nemen in het MER. Verduidelijk daarbij waarop deze doelstelling is gebaseerd. Ga hierbij expliciet in op de aannames voor vliegverkeer, gehanteerde hinder- en veiligheidsmaatregelen die zijn gedaan om de aantallen gehinderden, slaapverstoorden en geluidbelaste woningen te bepalen. Geef ook aan of - en zo ja op welke wijze - in de toets aan de referentie de wisselende weersinvloeden zijn meegenomen. Geef aan in hoeverre de berekening van doelstelling voor de balanced approach-procedure verschilt van de huidige situatie. Dit is nodig om te kunnen begrijpen welke zaken met elkaar worden vergeleken.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd met de volgende aanvulling: Van belang daarbij is of en zo ja, welke onzekerheden er zijn als gevolg van de gehanteerde aannames.

## **Toets aan gelijkwaardigheidscriteria**

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER duidelijk aan te geven welke ontwikkelingen in de nu gehanteerde gelijkwaardigheidscriteria zijn opgenomen en op welke wijze die verwerking heeft plaatsgevonden. Ga hierbij in op het gebruikte woningbestand, de aannames over het gehanteerde jaarlijkse vliegverkeer en procedures.

Het gelijkwaardigheids criterium voor ernstige geluidhinder heeft betrekking op het aantal personen binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour. Gezien het voornemen om het gebied binnen de 45 dB(A)  $L_{den}$ -contour met handhavingpunten vast te leggen, beveelt de Commissie aan dit criterium om te zetten naar het aantal personen binnen de 45 dB(A)  $L_{den}$ -contour. Maak in dat geval duidelijk op welke wijze de omzetting heeft plaatsgevonden en wat de omzetting betekent voor personen binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour. Geef ook aan of en zo ja, hoe de reductiedoelstellingen van minder geluidhinder uiteindelijk in verlaging van de gelijkwaardigheidscriteria worden verwerkt.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd met de volgende aanvulling: Ga hierbij ook in op de verschillen in invoergegevens bij het gebruik van verschillende rekenmethodieken (NRM versus Doc29).

## **Grenswaarden**

### **Advies NRD door de Commissie**

Geef in het MER aan hoe de grenswaarden zijn vastgesteld en op welke wijze en in welke mate de reductiedoelstellingen en de effecten van het maatregelpakket in de hoogte van de grenswaarden opgenomen zijn. Geef ook aan hoe de wisselende weersomstandigheden en wens tot meer flexibiliteit in de routes verwerkt zijn in de vastgestelde grenswaarden. Geef daarvoor aan welke aannames worden gedaan, hoe de referentie naar het eerste besluit eruitziet, welk vliegverkeer wordt gehanteerd, hoe ze worden vastgelegd en wat er gebeurt in geval van buitengewone situaties, zoals buitengewone weerjaren of langdurig baanonderhoud. Geef daarnaast aan hoe wordt voorkomen dat de ruimte in de grenswaarden, die bedoeld is om meteorovariaties over de jaren op te vangen, wordt gebruikt voor meer vliegtuigbewegingen. In het huidige LVB wordt deze begrenzing gedefinieerd door het Totaal Volume Geluid (TVG). Geef aan hoe en onderbouw dat het voorgenomen stelsel een gelijksoortige begrenzing bevat.

## Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **2.2 Wet- en regelgeving en beleidskader**

### **Samenvatting NRD**

De NRD geeft het beleidskader weer met verwijzing naar:

- de beleidsdoelen uit het Hoofdlijnenbesluit;
- het Actieplan Omgevingslawaaai Schiphol 2024-2029.

Overzicht van de in het kader van de mer-procedure relevante wet- en regelgeving:

- Artikel 8.17 Wet luchtvaart;
- Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB);
- Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB);
- Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI);
- Omgevingswet.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER aan te geven welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant zijn voor de wijziging van het LVB. Beschrijf welke randvoorwaarden hieruit voortkomen. Geef vervolgens aan of het project kan voldoen aan deze randvoorwaarden. Ga daarbij in ieder geval in op:

- de Omgevingswet, Wet Luchtvaart;
- de Luchtvaartnota, Luchthavenindelingsbesluit Schiphol, Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol, Verordening (EU) nr. 598/2014 op luchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar en het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol - Periode 2024 – 2029;
- de Europese richtlijn luchtkwaliteit en schonere lucht 2008/50/EG13 en de herziening van deze richtlijn uit 202414 en (inter)nationale afspraken op het gebied van het terugdringen van broeikasgasemissies door de luchtvaart;
- de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn en daaruit voortvloeiende nationale regelgeving;
- de nationale omgevingsvisie NOVI, de omgevingsverordeningen van de relevante provincies, waaronder in ieder geval die van Noord-Holland en Zuid-Holland en de Omgevingsvisie Amsterdam en andere gemeenten in de metropoolregio Amsterdam.

Over het Programma Luchtruimherziening, het Programma Ruimte voor Defensie en de Nota Ruimte moet nog worden besloten. Ga voor die onderwerpen uit van de informatie die nu voldoende zeker is. Voor de volledigheid merkt de Commissie op dat het MER in zal moeten gaan op de samenhang met ontwikkelingen zoals het Programma Luchtruimherziening. Concentreer de beschouwing op de milieuaspecten die meegewogen moeten worden bij de besluitvorming over het LVB.

## Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd met de volgende aanvulling: Betrek vastgesteld -en voorgenomen beleid voor zover deze kenbaar, voldoende uitgewerkt, geconcretiseerd, zeker zijn, en relevant kunnen zijn voor de milieuaspecten die meegewogen moeten worden bij de besluitvorming over het LVB.

## 2.3 Te nemen besluit(en)

### Procedure MER voor wijziging LVB

#### Samenvatting NRD

Voor het besluit tot wijziging van het LVB wordt een milieueffectrapportage-procedure gevolgd, waarin de milieueffecten van de 'voorgenomen maatregel' in kaart worden gebracht. De initiatiefnemer in deze mer-procedure is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

#### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert in het MER aan te geven voor welk(e) besluit(en) de mer-procedure wordt doorlopen. Geef aan wie het bevoegde gezag en de initiatiefnemer is, en wat globaal de planning is.

#### Reactie op NRD door SchipholWatch

SchipholWatch maakt zich ernstige zorgen over het feit dat de Minister van I&W inmiddels verantwoordelijk is geworden voor zowel het LVB (als initiatiefnemer) als de MER-beoordeling. Daarmee is een dubbelrol voor I&W gecreëerd als aanvrager én beoordelaar van die aanvraag. Vanuit het oogpunt van behoorlijk bestuur gezien, is dat een zeer zorgelijke situatie.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd. In de brief merkt SchipholWatch op dat de minister van IenW tegelijkertijd verantwoordelijk is voor zowel het te wijzigen LVB (als initiatiefnemer) als de mer-procedure (als bevoegd gezag). Voor het doorlopen van de mer-procedure ter voorbereiding op de wijziging van het LVB is daarom binnen het ministerie een ambtelijke functiescheiding aangebracht. Dit is een functiescheiding tussen de rol van initiatiefnemer voor het MER (ingevuld door DG Luchtvaart en Maritiem) en de rol van bevoegd gezag voor de mer-procedure (ingevuld door DG Milieu en Internationaal). Op deze wijze wordt invulling gegeven aan artikel 11.12, eerste lid, van het Omgevingsbesluit, dat voorschrijft dat een passende functiescheiding moet worden aangebracht tussen de initiatiefnemer en het bevoegd gezag bij de ambtelijke voorbereiding van een besluit.

### Geen zienswijze procedure

#### Samenvatting NRD

Het krappe tijdspad om opvolging te geven aan het RBV-vonnis en om aldus zo snel mogelijk een gewijzigd LVB vast te stellen, laat geen ruimte voor een zienswijzeprocedure op deze NRD. Wel is voorzien in een formeel participatiemoment waar een breed publiek de mogelijkheid heeft een zienswijze in te dienen op het ontwerp-LVB en het MER.

#### Reactie op NRD door SchipholWatch

SchipholWatch stelt dat belanghebbenden het recht ontnomen wordt hun visie te geven en verbeterpunten aan te dragen doordat de minister heeft besloten geen wettelijk verplichte zienswijzeprocedure te volgen. Het overslaan van de zienswijzeprocedure gebeurt volgens de Minister vanwege de tijdsdruk die het eerder genoemde vonnis oplegt en vanwege het feit dat er kortgeleden zo'n procedure is georganiseerd voor de Balanced Approach (BA). Die BA beperkt zich echter tot de geluidsoverlast, terwijl de NRD alle milieueffecten behelst, waaronder ook luchtkwaliteit, stikstofdepositie en effecten op Natura 2000-gebieden.

#### Reactie

Onder de Omgevingswet is de wettelijke verplichting tot het volgen van een zienswijzeprocedure in deze fase van de mer-procedure komen te vervallen. Wel is in gesprekken met de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de sectorpartijen verenigd in het sectoroverleg de NRD door de initiatiefnemer toegelicht, en zijn opmerkingen/ideeën opgehaald.

Gelijktijdig met de terinzagelegging van het ontwerpbesluit-LVB is er alsnog gelegenheid voor publieke inspraak op het MER via een zienswijzeprocedure.

### **Rol milieueffecten in de besluitvorming**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER te laten zien welke rol de milieu-informatie speelt in de besluitvorming. De NRD geeft aan dat de uitkomst van de balanced approach-procedure wordt overgenomen in het LVB. De besluitvorming over de uitkomst van deze procedure lijkt echter los te staan van de milieu-informatie die in het MER wordt onderzocht. Laat zien hoe de uitkomsten van de balanced approach-procedure en het MER zich tot elkaar verhouden.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd. Het gaat daarbij in het MER om een beschrijving van de kenmerken van het project en de voorgenomen maatregelen om alle beschreven aanzienlijke nadelige milieueffecten te vermijden, te voorkomen, te beperken en, als dat mogelijk is, te compenseren en, voor zover van toepassing, van voorgestelde monitoringsmaatregelen en procedures voor monitoring.

### 3 Een heldere huidige situatie en referentiesituatie

#### Samenvatting NRD

De referentiesituatie is in dit geval tweeledig en bestaat uit:

1. Een juridische referentiesituatie van het huidige LVB, dat wil zeggen de grenswaarden uit het LVB 2008, zoals laatstelijk in 2010 aangepast, in combinatie met de veiligheids- en hinderbeperkende voorschriften zoals die in 2024 gelden;
2. De huidige situatie waarin anticiperend wordt gehandhaafd: de afhandeling van het vliegverkeer volgt daarin de regels voor strikt preferentieel baangebruik met een beperking tot 500.000 vliegtuigbewegingen waarvan 32.000 in de nacht.

#### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert in het MER de huidige toestand van het milieu en de referentiesituatie te beschrijven. Dit sluit aan bij de twee situaties die in de NRD worden gepresenteerd: 1) de referentiesituatie en 2) de huidige situatie. De Commissie adviseert simpelweg de termen 'referentiesituatie' en 'huidige situatie' te gebruiken en niet te spreken van twee referentiesituaties, of 'juridische referentiesituatie' omdat dit de zaak anders onnodig complex maakt.

#### Reactie op NRD door de MRS

Wat de MRS betreft zou het -wettelijk geldende- LVB 2008 (zoals beschreven als referentiesituatie 1 in de NRD) de enige referentiesituatie moeten zijn. Het anticiperend handhaven is niet wettelijk vastgelegd, het beleid is al geruime tijd gericht op afschaffing ervan en de rechter heeft de Staat bevolen ermee te stoppen.

#### Reactie op NRD door SchipholWatch

SchipholWatch stelt dat de referentiesituatie die wordt opgevoerd ongeldig is en feitelijk zou neerkomen op een 'generaal pardon' voor de circa 80.000 tot 100.000 vliegbewegingen die Schiphol de afgelopen tien jaar zijn toegestaan buiten de ruimte die het LVB uit 2008 biedt. Een MER op basis van een onjuiste referentiesituatie geeft geen goed beeld van alle milieueffecten van de groei van het vliegverkeer. Van een goede belangenafweging, zoals vereist, kan op basis van een gemanteerde MER geen sprake zijn. Het vigerende LVB 2008 is, zo stellen meerdere betrokken ministeries openlijk in opgevraagde overheidsdocumenten, niet rechtmatig. Zij kán en mág derhalve niet dienen als referentiesituatie.

#### Reactie

Het bevoegd gezag benadrukt met de Commissie mer dat de juridische referentiesituatie van het huidige LVB voor het MER de referentiesituatie is waarmee de milieueffecten van de voorgenomen activiteit vergeleken moeten worden. Er is echter geen juridisch beletsel in het MER naast de juridische referentiesituatie ook een referentiesituatie te beschrijven die uitgaat van de huidige situatie (tezamen met de autonome ontwikkeling). Het staat dus vrij aan de initiatiefnemer om onderbouwd een tweede referentiesituatie in beeld te brengen. Dit vraagt wel aandacht in de rapportage om te voorkomen dat dit ten koste gaat van de leesbaarheid en toegankelijkheid van het MER.

Een benadering met twee referentiesituaties komt tegemoet aan de juridische complexiteit die ontstaan is als gevolg van het jarenlang anticiperend handhaven. Immers op grond van de RBV-uitspraak kan niet zonder meer worden teruggevallen op het vigerend LVB 2008, deze moet eerst worden geactualiseerd om te kunnen voldoen aan de vereisten van het EVRM. Daarnaast is uit het vonnis van de Hoge Raad<sup>6</sup> over de voorgenomen Experimenteerregeling gebleken dat voor het beëindigen van het anticiperend

<sup>6</sup> <https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:HR:2024:1061>

handhaven indien dit leidt tot een exploitatiebeperking de balanced approach-procedure doorlopen moet worden.

### 3.1 Heldere huidige situatie

#### **Advies NRD door de Commissie**

De huidige situatie is omschreven als de situatie waarin wordt gedoogd: de afhandeling van het vliegverkeer volgt daarin de regels voor strikt preferentieel baangebruik met een beperking tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar waarvan 32.000 in de nacht. De Commissie adviseert in het MER een onderbouwing te geven van de uitgangspunten voor deze situatie.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd. De effecten van de huidige situatie worden in beeld gebracht voor de zichtjaren 2024 en 2030. Doel daarvan is om een vergelijk te maken van wat de wijziging van het LVB betekent ten opzichte van de effecten die een omwonende nu ervaart als gevolg van het anticiperend handhaven.

### 3.2 Heldere referentiesituatie

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER de referentiesituatie te beschrijven en te onderbouwen.

De Commissie adviseert in het MER nog wel aan te geven wat de combinatie van veiligheids- en hinderbeperkende voorschriften betekent voor het aantal vliegtuigbewegingen en de effecten op de leefomgeving ten opzichte van de situatie ten tijde van het opstellen van het LVB 2008.

De Commissie adviseert in het MER aan te geven welke invoerdata worden gebruikt voor vliegroutes en vertrek- en landingsprocedures, dit is belangrijk omdat dat die data bepalend zijn voor de vergelijking van de milieueffecten. Ga daarbij ook in op de zogeheten 'general aviation'. Het helikopterverkeer op Schiphol vormt een relevante geluidsbijdrage voor de omgeving. Geef aan hoe dit in de referentiesituatie en alternatieven is opgenomen en of dit onderdeel is van de toetsing aan gelijkwaardigheidscriteria

De Commissie adviseert in het MER duidelijk aan te geven welke te verwachten veranderingen in het studiegebied deel uitmaken van de autonome ontwikkeling, zoals goedgekeurde woningbouwplannen. Dat geldt ook voor nieuwe geluidsreducerende activiteiten in het vliegverkeer waarover al is besloten zoals onder andere de voorgenomen vlootvernieuwing, verhoogde inzet van glijvluchtnaderingen, verhoging capaciteit primaire banen en regels voor 'reduced flaps operations'.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd. Voor de vraag wat de combinatie van veiligheids- en hinderbeperkende voorschriften betekent voor het aantal vliegtuigbewegingen en de effecten op de leefomgeving ten opzichte van de situatie ten tijde van het opstellen van het LVB 2008 is een kwalitatieve beschrijving voldoende. Het bevoegd gezag beschouwt de volgende uitgangspunten als bepalend voor de afleiding van de vereiste referentiesituatie voor de twee zichtjaren in het MER:

- De referentiesituatie dient met een maximale overschrijdingskans van 10% (etmaalperiode) en 5% (nachtperiode) inpasbaar te zijn binnen de huidige grenswaarden van het vigerend LVB.
- Alle relevante autonome ontwikkelingen (denk aan vlootvernieuwing, vertrek- en naderingsprocedures, wijzigingen in zichtlimieten en routes) zoals deze hebben plaatsgevonden of zullen plaatsvinden zijn bepalend voor het afleiden van verkeersscenario binnen het vigerend LVB (het maximaantal vliegtuigbewegingen dat binnen de huidige grenswaarden mogelijk is). Bij de autonome ontwikkelingen moet het gaan om reëel te verwachten ontwikkelingen.

- Voor het bepalen van welke (stuur)maatregelen en operationele restricties in een afgeschaald verkeersscenario kunnen worden betrokken moet het voldoende aannemelijk zijn dat deze zouden kunnen plaatsvinden. Juridisch en/of feitelijk onzekere, ondenkbare en/of onhaalbare maatregelen kunnen hiervan geen deel uitmaken.

## **Referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden**

### **Samenvatting NRD**

De referentiesituatie kan per Natura 2000-gebied verschillen, deze is namelijk afhankelijk van de referentiedatum voor het desbetreffende gebied. In verband met de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 wordt er onderscheid gemaakt in Natura 2000-gebieden die vóór en vanaf 2003 zijn aangewezen.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de referentiesituatie per gebied te beschrijven en te onderbouwen waarbij voor de Vogelrichtlijn het moment van de aanwijzing maatgevend is, en voor de Habitatrichtlijn van de aanmelding. De NRD stelt dat de Passende beoordeling uit 2023 als basis wordt gebruikt voor de Passende beoordeling bij het LVB. Geef daarom ook aan of en in hoeverre sprake is van nieuwe gegevens of inzichten na het opstellen van de Passende beoordeling die ten grondslag hebben gelegen aan het verlenen van de bovengenoemde natuurvergunning.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd. Het bevoegd gezag streeft naar inhoudelijke samenhang met de besluitvorming in het kader van de natuurvergunning door de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (bevoegd gezag onder de Omgevingswet, en de destijds vigerende Wet natuurbescherming). In de lopende beroepsprocedure tegen de natuurvergunning is onder andere de definitie van de referentiesituatie onderdeel van nadere rechterlijke toetsing. De passende beoordeling, zoals deze integraal onderdeel uitmaakt van het MER, zal zich daarom moeten verhouden tot de actuele rechtspraak in deze, voor zover voorhanden.

## 4 Voorgenomen activiteit

### **Samenvatting NRD**

Het maatregelenpakket dat uit de balanced approach-procedure volgt wordt in het LVB gedeeltelijk vastgelegd. Dat maatregelenpakket voorziet namelijk in een stapsgewijze invoering per 1 november 2025 en per 1 november 2026, waarvan alleen de maatregelen worden vastgelegd die per 1 november 2025 gaan gelden. Vanwege het slotallocatieproces zal het eerste pakket aan maatregelen per 1 november 2025 in werking treden. De periode vanaf het moment dat het gewijzigd LVB in werking treedt tot aan 1 november 2025 is een overgangperiode waarbinnen het maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nachtperiode geldt. Voor de maatregelen die per 1 november 2026 gelden volgt een separate wijziging van het LVB.

In het kader van de mer-procedure zijn de volgende voorgenomen LVB-wijzigingen relevant:

- Een volumeplafond (maximumaantal vliegbewegingen) voor het gebruiksjaar, dit zowel voor de etmaalperiode als de nachtperiode;
- Nieuwe handhavingpunten met grenswaarden voor de geluidbelasting;
- Regels met betrekking tot de verplichte gebruiksprognose voorafgaand aan het gebruiksjaar en de evaluatie na afloop ervan;
- Beperken van secundair baangebruik (BA-maatregel);
- Regels voor preferentieel baangebruik;
- Versterken handhavingsinstrumentarium Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

### **Advies NRD door de Commissie**

Geef aan in hoeverre de voorgenomen wijzigingen samenhangen met de uitkomst van de balanced approach-procedure. Het hinderbeperkende maatregelenpakket en het volumeplafond zijn uit deze procedure afgeleid, maar de nieuwe handhavingpunten niet.

Beschrijf de voorgenomen wijzigingen en maatregelen in het MER in meer detail. Dit is nodig om de effecten ervan te bepalen. Geef aan welke maatregel welk doel dient en:

- wat de verschillen zijn met de huidige maatregelen;
- in hoeverre het stimuleren van stillere vliegtuigen gebaseerd is op de cumulatieve marge ten opzichte van de Chapter 3 (certificatie) eisen en in welke mate de resultaten daarvan kunnen tegenvallen door de verschuiving naar grotere typen (zoals de vervanging van de A320 door de A321). Voor zwaardere toestellen geldt immers een hogere geluidslimiet;
- of de toegang van kleinere lawaaige luchtvaartuigen wordt beperkt;
- of de maatregelen meer of minder vliegtuigbewegingen mogelijk maken en wat de effecten zijn op geluid, luchtkwaliteit, veiligheid.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.



## 5 Milieu-informatie voor rechtsbescherming

### **Samenvatting NRD**

Onderdeel van de voorgenomen LVB-wijziging zijn regels met betrekking tot de verplichte gebruiksprognose voorafgaand aan het gebruiksjaar en de evaluatie na afloop ervan.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER toe te lichten welke rol de gebruiksprognose speelt bij de monitoring, de handhaving en bij de rechtsbescherming van de omgeving. Bedenk dat ook andere maatregelen de rechtsbescherming kunnen bevorderen, zoals een geschillencommissie, informatievoorziening en monitoring van de milieueffecten.

### Reactie

Advies Commissie mer om in het MER toe te lichten welke rol de gebruiksprognose speelt bij de monitoring en bij de handhaving wordt gevolgd. Er kan voor het monitoring- en evaluatieprogramma aangesloten worden op de bestaande monitoring. Het bevoegd gezag geeft de overige aandachtspunten uit het advies van de Commissie mer ten aanzien van de rechtsbescherming ter overweging aan de initiatiefnemer.

### **5.1 Verandering handhavingspunten**

#### **Samenvatting NRD**

Het aantal handhavingspunten zal worden uitgebreid zodat deze handhavingspunten omwonenden praktische en effectieve rechtsbescherming bieden tegen ernstige geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het luchtverkeer. Om ook een betere rechtsbescherming te bieden aan mensen die verder af van Schiphol wonen, gaat het kabinet onder andere extra handhavingspunten voor geluid toevoegen tot de 45 dB(A)  $L_{den}$ -contour, dus ook buiten de thans gehanteerde 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour.

Voorafgaand aan het MER-onderzoek zullen de locaties van de handhavingspunten worden vastgesteld. Het uitgangspunt hierbij is dat ongeacht de precieze locatie van de handhavingspunten het beschermingsniveau van omwonenden gelijk zal zijn, waardoor deze nadere invulling geen onderscheidende milieueffecten kent.

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert het MER te gebruiken om milieu-informatie (emissies, concentraties, geluidsniveaus) te kunnen betrekken bij de keuze voor de handhavingspunten. Om rechtsbescherming van een individu te borgen met een set aan handhavingspunten, dient voor iedere woning de toename van het geluid bij ten minste één handhavingspunt vastgesteld te kunnen worden. Dat kan alleen als de verspreiding en de dichtheid van handhavingspunten voldoende is.

De Commissie adviseert in het MER te laten zien hoe het geluid verandert ten opzichte van het oude stelsel. Laat ook zien hoe het geluid bij het individu kan toenemen en hoe het belang van het individu wordt meegewogen in de beoordeling van de bescherming (focus op individueel gerichte methode versus gemiddelde). De Commissie adviseert daarom de mogelijke milieueffecten voor individuele bewoners van de varianten van de handhavingspunten in het MER op te nemen.

### Reactie

Het uitgangspunt, geformuleerd in de NRD, is dat ongeacht de precieze locatie van de handhavingspunten het beschermingsniveau van omwonenden gelijk zal zijn, waardoor deze nadere invulling geen onderscheidende milieueffecten kent. Het MER dient uit te wijzen of keuze voor de handhavingspunten inderdaad geen onderscheidende milieueffecten kent. De mate van flexibiliteit in de operaties op de luchthaven is naast de verspreiding en de dichtheid van de handhavingspunten onder andere ook afhankelijk van de marges die in grenswaarden worden verdisconteerd en de robuustheid van het grenswaardenscenario. Het is de combinatie aan flexibiliteit die uiteindelijk bepalend is voor mogelijke afwijkingen ten opzichte van de nominale situatie. Ook deze ruimte voor afwijkingen kunnen leiden tot onderscheidende milieueffecten in de varianten van de handhavingspunten.

Indien de keuze over de nadere invulling (precieze locatie, verspreiding en dichtheid) van de handhavingspunten kan leiden tot onderscheidende milieueffecten dienen deze in het MER alsnog inzichtelijk te worden gemaakt. Laat in dat geval ook zien welke geluidseffecten kunnen optreden bij een individuele woning in relatie tot de afstand ten opzichte van het dichtstbijzijnde handhavingspunt. Geef aan in welke mate alle individuele woningen voor het vaststellen van een geluidtoename ten minste één voldoende representatief handhavingspunt hebben, daarbij is ook de afstand van de individuele woning ten opzichte van de luchthaven en de start-/naderingsroutes van belang.

Het is ondoenlijk om de milieueffecten te beschrijven op het niveau van individuele bewoners. In algemene zin dienen de milieueffecten wel ruimtelijk in beeld (op hoge resolutie) gebracht te worden en kwantitatief op wijkniveau zodat afleidbaar is welke effecten een individuele bewoner kan verwachten.

## **5.2 Bescherming individu**

### **Advies NRD door de Commissie**

De procedurele stappen die worden vastgelegd, die bij een overschrijding van de grenswaarde op een handhavingspunt de individuele bescherming tegen geluid van luchtvaart borgen, zijn de Commissie niet duidelijk. Hiervoor is volgens de Commissie nog een oplossing nodig in het MER. Voor de bescherming van de bewoners kan overwogen worden aan te sluiten bij de systematiek zoals die bij geluidproductieplafonds wordt gehanteerd.

### Reactie

De procedurele stappen in geval van een overschrijding van de grenswaarde op een handhavingspunt worden vastgelegd in de wijziging van het LVB. Het bevoegd gezag geeft het advies hieromtrent ter overweging aan de initiatiefnemer.

## **5.3 Aandachtspunten onderzoek handhavingspunten**

### **Nauwkeurigheid van de gegevens**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert ook in te gaan op de invloed van de nauwkeurigheid van de invoergegevens op de nauwkeurigheid van het berekeningsresultaat.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **De achtergrondgeluidniveaus rond de luchthaven**

### **Samenvatting NRD**

Voor de woongebieden en stiltegebieden in het verlengde van elke start- en landingsbaan duiding van de gemiddelde en maximale piekbelasting en rustmomenten in de winter- en zomerperiodes van het gebruiksjaar.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert inzicht te geven in de achtergrondgeluidniveaus rond de luchthaven.

### Reactie

Een beschouwing van de achtergrondgeluidniveaus kan betrokken worden bij de analyse van de gemiddelde en maximale piekbelasting voor de woongebieden en stiltegebieden in het verlengde van elke start- en landingsbaan (zie ook paragraaf 7.2).

## **Berekeningen minder nauwkeurig op grotere afstand**

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert toe te lichten op welke wijze de vlieg- en geluidsdata geëxtrapoleerd zijn en tot welke onzekerheid in de rekenresultaten dit leidt met betrekking tot grenswaarden en de ligging van de contouren.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **Status van het gebied tussen de handhavingspunten, voldoende handhavingspunten, en wijzigingen grenswaarden in handhavingspunten**

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER aan te geven wat de beschermingsstatus is van de geluidgehinderden in de gebieden tussen de handhavingspunten.

De Commissie adviseert in het MER aan te geven hoe de bescherming van individuele bewoners tegen geluid door luchtvaart ook bij een beperkter aantal handhavingspunten wordt gewaarborgd. Geef aan in welke mate alle individuele woningen voor het vaststellen van een geluidtoename ten minste één voldoende representatief handhavingspunt hebben.

### Reactie

Het MER dient uit te wijzen of keuze voor de handhavingspunten geen onderscheidende milieueffecten kent, ook voor geluidgehinderden in de gebieden tussen de handhavingspunten. De mate van flexibiliteit in de operaties op de luchthaven is naast de verspreiding en de dichtheid van de handhavingspunten onder andere ook afhankelijk van de marges die in grenswaarden worden verdisconteerd en de robuustheid van het grenswaardenscenario. Het is de combinatie aan flexibiliteit die uiteindelijk bepalend is voor mogelijke afwijkingen ten opzichte van de nominale situatie. Ook deze ruimte voor afwijkingen kunnen leiden tot onderscheidende milieueffecten in de varianten van de handhavingspunten.

Indien de keuze over de nadere invulling (precieze locatie, verspreiding en dichtheid) van de handhavingspunten kan leiden tot onderscheidende milieueffecten dienen deze in het MER alsnog inzichtelijk te worden gemaakt. Laat in dat geval ook zien welke geluidseffecten kunnen optreden bij een individuele woning in relatie tot de afstand ten opzichte van het dichtstbijzijnde handhavingspunt. Geef aan in welke mate alle individuele woningen voor het vaststellen van een geluidtoename ten minste één

voldoende representatief handhavingspunt hebben, daarbij is ook de afstand van de individuele woning ten opzichte van de luchthaven en de start-/naderingsroutes van belang.

De adviezen over de status en borging van de bescherming, en de procedure om de grenswaarden aan te passen geeft het bevoegd gezag ter overweging aan de initiatiefnemer.

### **Beoordeling nieuwe woningen sinds laatste LVB-wijziging**

#### **Samenvatting NRD**

Het aantal woningen en gebouwen binnen de contouren worden bepaald aan de hand van de actuele informatie over woningen en inwoners in de omgeving van de luchthaven Schiphol, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van andere gegevens dan bij de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

#### **Advies NRD door de Commissie**

Na de laatste wijziging van het LVB is veel woningbouw gerealiseerd nabij Schiphol en in ieder geval binnen het invloedsgebied (geluidcontouren), die in het MER worden beoordeeld. Ook zijn veel plannen voor nieuwe woningbouw in voorbereiding. Een deel daarvan is vastgelegd in omgevingsplannen maar een deel ook nog niet. De Commissie adviseert in het MER de verschillende tussen categorieën en locaties apart te beoordelen.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## 6 Bredere alternatieven en doorkijk naar toekomst

### 6.1 Alternatieven maatregelpakketten en volumeplafonds

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert te beschrijven hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald. Geef in het MER, zoveel mogelijk kwantitatief, aan in welke mate de alternatieven voldoen aan de doelen (doelbereik).

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

#### **Balanced approach bepalend voor alternatieven in NRD**

##### **Samenvatting NRD**

Omdat het op dit moment nog onvoldoende duidelijk is wat de uiteindelijke inhoud is van het maatregelpakket waarvoor de balanced approach-procedure wordt doorlopen, wordt in het MER de bovengrens onderzocht: een situatie zonder exploitatiebeperking, waarvoor het doorlopen van de balanced approach-procedure niet nodig is (500.000 handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nacht). In een tweede alternatief zullen de effecten inzichtelijk worden gemaakt van de ondergrens. Hiervoor zal het genotificeerde pakket met een ondergrens (460.000 handelsverkeer, waarvan 27.000 in de nacht) worden gebruikt. Er wordt voor beide alternatieven een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Daarin worden onzekerheden (mogelijke variatie t.o.v. de nominale situatie) in kaart gebracht. Aldus is het MER geschikt om een besluit te kunnen nemen over de wijziging van het LVB, omdat zowel de milieueffecten van de thans nog onzekere uitkomsten van de balanced approach, als die van de genoemde overgangperiode in beeld worden gebracht.

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert specifiek toe te lichten voor het alternatief 1 hoe deze verschilt van de huidige situatie. Dit verschil is voor de Commissie nu nog onduidelijk omdat in de NRD niet veel details zijn opgenomen over deze situaties.

De Commissie adviseert te beschrijven welke (combinaties van) maatregelen en/of volumeplafonds zijn overwogen en welke rol milieuoverwegingen (naast geluid) hierbij hebben gespeeld. Laat zien hoe en waarom de voorstellen zijn aangepast. Licht het verschil toe tussen de voorgestelde ondergrens in vliegtuigbewegingen in de NRD (460.000) en de notificatiepakketten voor de balanced approach-consultatie (452.500, 475.000-485.000- zie bijlage 1) toe. De beschrijving van de maatregelpakketten voor de balanced approach-procedure kan hierbij behulpzaam zijn. Beschrijf welke maatregelen in de uiteindelijke alternatieven worden onderzocht. Beschrijf daarbij in ieder geval de effecten op emissies, waaronder CO<sub>2</sub> en externe veiligheid.

#### Reactie

In het MER wordt de huidige situatie als tweede referentiesituatie in beeld gebracht om zodoende inzicht te geven in hoe de milieusituatie zal veranderen ten opzichte van de huidige ervaren hinder. Advies Commissie mer wordt gevolgd om toe te lichten hoe het eerste alternatief (een situatie zonder exploitatiebeperking, waarvoor het doorlopen van de balanced approach-procedure niet nodig is, met 500.000 handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nacht) verschilt van de huidige situatie (de afhandeling van het vliegverkeer volgt daarin de regels voor strikt preferentieel baangebruik met een beperking tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar waarvan 32.000 in de nacht).

Voor de beschrijving van welke (combinaties van) maatregelen zijn overwogen dienen de effecten op emissies, externe veiligheid en eventuele andere effecten enkel in beeld gebracht te worden voor zover

deze maatregelen ook uitvoerbaar zijn en/of onderscheidend zijn qua milieueffecten. In het geval deze niet uitvoerbaar en/of niet onderscheidend zijn dient dat in het MER te worden toegelicht.

### **Extra alternatief: verdergaande geluidsbescherming**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De NRD maakt niet duidelijk of er andere alternatieven zijn om de gestelde doelen sneller en/of beter halen. De Commissie adviseert een alternatief toe te voegen waarin een doorkijk wordt gegeven naar de maatregelen die mogelijk zijn om verdergaande geluidsbescherming te realiseren, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de eigen overkoepelende ambities.

#### **Reactie op NRD door de MRS**

Volgens de MRS kan er op basis van een bestemmingenanalyse van IenW alleen sprake zijn van een fair balance indien het aantal vluchten substantieel lager ligt dan 438.000. Dit aantal is namelijk de bovenkant van een bandbreedte om een gewenst netwerk te faciliteren. De baten van dit netwerk zijn echter niet, conform de vereiste uit het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, gewogen met de maatschappelijke kosten. Het is daarom aannemelijk dat een fair balance met weging van alle belangen op een substantieel lager aantal uitkomt. Omdat de NRD enkel scenario's met een hoger aantal vluchten bevat, is het niet waarschijnlijk dat het LVB straks een rechterlijke 'fair-balance-toets' kan doorstaan. Daarmee bevat het MER straks onvoldoende informatie om tot besluitvorming over te gaan. Er is in ieder geval één scenario nodig dat kansrijk is om de fair-balance-toets te doorstaan. Dat betekent een scenario met een substantieel lager aantal vluchten.

#### Reactie

Op grond van het Omgevingsbesluit, artikel 11.16, eerste lid, sub a., dient het MER in ieder geval een beschrijving te bevatten van de redelijke alternatieven voor het project. Dit alternatievenonderzoek heeft in de uitvoeringspraktijk een redelijk vastomlijnde invulling gekregen. Hieruit volgt dat de doelstelling van het project in belangrijke mate de reikwijdte van het alternatievenonderzoek bepaalt. In de NRD is als belangrijke doelstelling verwoord het verminderen van de geluidhinder en de slaapverstoring voor omwonenden van Schiphol. Dit geschiedt onder andere door de uitkomsten van de balanced approach-procedure (deels) te verankeren in het LVB. Hierbij wordt voor wat betreft het alternatievenonderzoek een bandbreedte aangehouden van 460.000–500.000 vliegtuigbewegingen. Binnen die bandbreedte acht de initiatiefnemer het mogelijk de maatregelen van de balanced approach-procedure te implementeren en aldus hiermee het gestelde geluiddoel in het kader van het actieplan Omgevingslawaai 2024-2029<sup>7</sup> te realiseren.

Met het gegeven dat de initiatiefnemer ook in beeld brengt wat de milieugevolgen zijn voor het zichtjaar 2030 is hiermee impliciet ook inzichtelijk in hoeverre de alternatieven bijdragen aan het doelbereik zoals gesteld voor de gehele planperiode van het actieplan Omgevingslawaai 2024-2029. De initiatiefnemer zal in het MER - bij wijze van doorkijk:

- inzichtelijk dienen te maken in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn om het doelbereik over de gehele planperiode te realiseren;
- te inventariseren welke mogelijke maatregelen aan het doelbereik kunnen bijdragen; en,
- te beschrijven op welke wijze de monitoring, evaluatie en zo nodig besluitvorming hierover plaatsvindt.

Het onderzoeken van een scenario met een substantieel lager aantal vluchten gaat verder dan het in het actieplan Omgevingslawaai gestelde geluiddoel. Een capaciteitsreductie verdergaand dan noodzakelijk voor het bereiken van het geluiddoel is niet mogelijk op grond van de EU-geluidsverordening. De balanced approach-procedure verplicht er immers toe dat alle mogelijke maatregelen worden onderzocht

<sup>7</sup> <https://www.luchtvaartindetoeekomst.nl/actueel/nieuws/2024/06/28/actieplan-omgevingslawaai-schiphol-2024-2029>

en een exploitatiebeperking alleen mogelijk is als andere maatregelen niet meer kosteneffectief zijn om een specifiek geluidsprobleem aan te pakken.

De initiatiefnemer van het MER bepaalt zelf welke alternatieven hij gelet op de doelstelling van het project wenst te onderzoeken. Daarbij is van belang dat hij goed motiveert waarom een bepaald alternatief niet dan wel niet even grondig in het MER wordt onderzocht. Er is geen wettelijk vereiste die de initiatiefnemer dwingt om alternatieven te onderzoeken buiten de doelstelling van het project, respectievelijk alternatieven te onderzoeken buiten de gekozen bandbreedte van 460.000–500.000 vliegtuigbewegingen waarbinnen de initiatiefnemer het mogelijk acht om zijn geluiddoel te realiseren.

De 'fair balance-toets' vindt in de besluitvorming over de luchthaven Schiphol plaats op het niveau van een algemene maatregel van bestuur, het LVB dat op voordracht van de regering wordt aangeboden ter vaststelling aan de Staten-Generaal. In dit LVB moeten alle betrokken belangen worden afgewogen. Dit kan pas nadat alle daartoe benodigde onderzoeken zijn afgerond. Het is in het kader van die belangenafweging dat de Staat aannemelijk moet maken dat hij bij de besluitvorming over het luchtverkeer van en naar Schiphol een passend gewicht heeft toegekend aan de belangen van omwonenden die daarvan ernstige geluidshinder en slaapverstoring ondervinden, en dat hij die betrokken belangen op een passende wijze tegen elkaar heeft afgewogen en dat hij de inmenging noodzakelijk acht om te voorzien in een dringende maatschappelijke behoefte. Ten tijde van de publicatie van het milieueffectrapport kan een ieder ook kennis nemen van deze motivatie in het ontwerpbesluit dat gelijktijdig met het milieueffectrapport ter inzage zal worden gelegd.

### **Optimaliseer voor kwaliteit van de leefomgeving**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER de alternatieven te optimaliseren voor de kwaliteit van de leefomgeving.

#### Reactie

Het MER dient ook maatregelen te verkennen (en indien effectief ook te onderzoeken) die naast ernstige geluidshinder of slaapverstoring ook andere aanzienlijke nadelige milieueffecten vermijden, voorkomen, of beperken en, als dat mogelijk is, compenseren. Denk daarbij aan maatregelen om emissies verder terug te dringen. Andere maatregelen die buiten het vermogen van de initiatiefnemer liggen zoals realisatie van meer groen, of stimuleren van beweging in omliggende gebieden worden voor dit MER niet onderzocht.

## **6.2 Vooruitblik Schiphol en leefomgeving**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert dit MER ook te gebruiken om vooruitblik op Schiphol en de leefomgeving eromheen te geven over de veranderingen voor Schiphol en omgeving en hoe de milieueffecten ervan in beeld komen. Beschrijf in het MER het proces om hier te komen:

- welke onderzoeken en besluiten zijn voorzien;
- hoe de verdere vermindering van geluidshinder is voorzien;
- welke kwaliteit van de leefomgeving kan worden verwacht en op welke termijn;
- hoe de milieueffecten van de verschillende besluiten integraal worden beoordeeld

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd, waarbij bepalend is welke besluiten op het moment van het schrijven van het MER zijn voorzien.

### 6.3 Vergelijking van alternatieven en voorkeursalternatief

#### **Samenvatting NRD**

In het MER zullen de milieueffecten worden beschouwd voor zowel de voorgenomen activiteit als de referentiesituaties en zal een vergelijking worden gemaakt van de effecten in de verschillende situaties.

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert milieueffecten bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie te vergelijken en daarbij de doelen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid te betrekken. Presenteer in het MER het eindresultaat dat de voorkeur heeft (het voorkeursalternatief). Vermeld de (milieu)afwegingen en de optimalisaties die bij het voorkeursalternatief zijn gemaakt. Vergelijk de milieueffecten met die van de onderzochte alternatieven.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd met de volgende aanvulling: De milieueffecten dienen ook ruimtelijk in beeld (op hoge resolutie) gebracht te worden en bij voorkeur kwantitatief op wijkniveau zodat afleidbaar is welke effecten een individuele bewoner kan verwachten in de verschillende situaties.



## 7 Beoordelingskader en milieuonderzoek

### 7.1 Algemeen

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER in ieder geval alle relevante (door het LVB mogelijk beïnvloede) milieuaspecten te beschrijven.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

### **(Vlieg)Verkeersbewegingen en lucht- en grondgebonden activiteiten**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert expliciet aan te geven welke invoerdata zijn gebruikt voor wegverkeer (tijden, aantallen, routes), vliegverkeer (zoals routes, typen, tijden, start- en landingsprocedures, herkomst en bestemming), grondgebonden activiteiten (taxiën, proefdraaien, voertuigen, kerosine-

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

### **Afbakening maatschappelijk verkeer [ambtshalve]**

#### **Samenvatting NRD**

Maatschappelijk verkeer wordt gezien als onderdeel van de Schiphol activiteiten als dit binnen de Controlled Traffic Region (CTR) de reguliere routes voor maatschappelijk verkeer volgt. Daarbij wordt een missie-detectie algoritme toegepast om de cirkelende patronen van helikopterbewegingen uit te sluiten. De CTR-grens wordt toegepast om de routes af te bakenen (hierdoor zullen de bewegingen van de kustwacht langs de kust afgebakend worden). De effecten van het maatschappelijk verkeer buiten de CTR-grens worden niet aan Schiphol toegerekend.

#### Reactie

Breng in beeld wat het milieueffect is van de keuze tot de inperking van de effecten van het maatschappelijk verkeer dat aan Schiphol wordt toegerekend. Ook om een goed vergelijk te kunnen met de referentiesituatie, waarbij onder het vigerend LVB 2008 de volledige routes van het maatschappelijk verkeer (inclusief cirkelende patronen) wordt meegerekend voor de geluidsbelasting in de grenswaarden van de handhavingspunten.

### **Effectbepaling**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert positieve en negatieve effecten afzonderlijk in beeld te brengen.

De Commissie adviseert de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het LVB worden bepaald te onderbouwen. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepalingen. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (zoals bron, ouderdom, betrouwbaarheid) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (zoals afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden en modelkalibratie). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

De Commissie adviseert de effecten afzonderlijk te tonen voor de perioden die het LVB vastlegt.

### Reactie

Dit advies is algemeen geldend voor de manier van omgaan met onzekerheden voor het vergelijk van alternatieven. Voor de toetsing aan de geldende normen en wet-/regelgeving geldt de voorgeschreven rekenmethodiek (voor zover van toepassing). Het MER is niet bedoeld om de onzekerheid en validiteit van de voorgeschreven rekenmethodieken te evalueren.

De effecten dienen afzonderlijk voor zowel de overgangperiode als de opvolgende periode (waarbij onderdelen van het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure zijn vastgelegd) in beeld te worden gebracht.

### **Mitigerende maatregelen**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert mitigerende maatregelen te beschrijven voor de negatieve effecten. Geef per mitigerende maatregel aan tot welke milieueffecten dit leidt.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **7.2 Geluid**

### **Maximale (piek)geluidniveaus**

#### **Samenvatting NRD**

Voor de woongebieden en stiltegebieden in het verlengde van elke start- en landingsbaan worden de gemiddelde en maximale piekbelasting en rustmomenten in de winter- en zomerperiodes van het gebruiksjaar geduid.

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert in het MER in te gaan op het verband tussen berekeningen in gemiddelde waarden ( $L_{den}$ ), en metingen van maximale waarden ( $L_{max}$ ) in hoogte en aantallen. Licht toe hoe  $L_{den}$  werkt (rekenkundig) en leg ook uit welke variatie (aantoonbaar) in geluidniveaus  $L_{max}$  op de grond gemeten kan worden (en wordt), en waardoor dit wordt veroorzaakt. Denk hierbij aan type vliegtuigen en vliegtuigmotoren, spreiding vliegtuigpaden gedurende dag, avond en nacht, meteorologische effecten, spreiding in ingestelde stuwkracht en geselecteerde stand van de vleugelkleppen. Geef inzicht in de spreiding van  $L_{max}$ .

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd met de volgende aanvulling: Breng de jaargemiddelde en representatieve piekbelasting op basis van de berekende 'Number Above' 60 en 70 dB(A) in beeld. De 'Number Above'-geluidmaat geeft een indicatie van hoe vaak een  $L_{max}$ -waarde van X dB(A) gedurende een bepaalde periode wordt overschreden (in aantal vliegbewegingen). Maak daarbij ook onderscheid in dag, avond en nacht. Hiermee worden naast seizoensinvloeden ook de effecten van verschuivingen van de intensiteit van vliegtuigbewegingen gedurende het etmaal vergelijkbaar.

### **Cumulatie van geluid**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert evenwel in het MER met beide dosis-effect relaties en rekenformules de effecten van cumulatie in de omgeving van Schiphol in beeld te brengen en te beoordelen.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## Seizoensinvloeden

### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert de geluidbelasting  $L_{den}$  en  $L_{night}$  niet alleen jaargemiddeld in beeld te brengen, maar ook per meteorologisch seizoen.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## 7.3 Externe veiligheid

### Afweging vliegveiligheid en beperken geluidhinder

#### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert de mogelijke invloed van milieumaatregelen op de vliegveiligheid in kaart te brengen en aan te geven hoe deze belangen tegen elkaar worden afgewogen. Geluid van preferentieel baangebruik is een voorbeeld van onderlinge beïnvloeding.

### Reactie

Betrek de bevindingen uit de te actualiseren integrale veiligheidsanalyse voor Schiphol voor zover deze mogelijk invloed heeft op de resultaten en de conclusies in het MER. Als de onderlinge beïnvloeding niet met het huidige rekenmodel voor externe veiligheid kan worden berekend, wordt aangeraden hier in het MER een kwalitatieve beschrijving van te geven.

### Externe veiligheid, omgevingswet en wet luchtvaart

#### Samenvatting NRD

De effecten op de externe veiligheid worden in kaart gebracht op basis van de voor de luchthaven Schiphol voorgeschreven berekeningsvoorschriften in de ontwerpwijziging RMI 2021 (plaatsgebonden risico) en IMU-rekenvoorschrift met RANI-2010 herziene ongevalskansen derde generatie vliegtuigen (groepsrisico). Te hanteren ongevalskansen op basis van de Revised Accident rates of third-generation aircraft for NLR IMU-model 2018 (RANI 2018).

#### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert aan te tonen welke invloed de nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling van de Omgevingswet heeft en dat ondanks de genoemde wijzigingen wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria. Gebruik hierbij de meest recente gegevens voor zowel de ongevalskansen als de ongevalslocatieparameters. Geef aan of en in hoeverre beide zaken actueel zijn en onderling zijn afgestemd.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd met de volgende aanvulling ten aanzien van het plaatsgebonden risico (PR): Geef naast de ligging van de  $PR \geq 10^{-5}$  en  $PR \geq 10^{-6}$ -contouren ook de ligging en omvang van de  $PR \geq 10^{-7}$  en  $PR \geq 10^{-8}$ -contouren weer. Overwogen kan worden om ook inzichtelijk te maken of er risicovolle inrichtingen binnen de  $PR \geq 10^{-8}$ -contour liggen.

Het groepsrisico is onder de Omgevingswet vervangen door aandachtsgebieden. Wel wordt onder de Omgevingswet nog steeds onderscheid gemaakt tussen zeer kwetsbare objecten, beperkt kwetsbare, en kwetsbare locaties.

## 7.4 Lucht

### Emissies naar de lucht

#### Samenvatting NRD

De luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven wordt in kaart gebracht door inzicht te geven in de uitstoot en/of concentratie van de relevante stoffen genoemd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) (hoofdstuk 2 luchtkwaliteit), stoffen waarvoor (geactualiseerde) grenswaarden gelden in het LVB en overige stoffen die invloed kunnen hebben op de volksgezondheid, maar waarvoor (nog) geen normen of grenswaarden zijn vastgesteld. Het gaat om de volgende stoffen:

- NO<sub>2</sub> (depositie) en NO<sub>x</sub> (uitstoot, luchtkwaliteit)
- PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub> (uitstoot, luchtkwaliteit)
- CO (uitstoot, luchtkwaliteit)
- VOS (uitstoot, luchtkwaliteit)
- SO<sub>2</sub> (uitstoot, luchtkwaliteit)
- elementair koolstof/roet (meest schadelijke component van fijn stof)
- ZZS (luchtkwaliteit)
- Ultrafijn stof (uitstoot, luchtkwaliteit)

#### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert de totale projectemissies van de alternatieven én referentiescenario's te beschrijven. Beschrijf ook de emissies per relevante sector: wegverkeer, grondgebonden emissies en vliegverkeer. Splits de emissies voor vliegverkeer in de verschillende fases van de LTO-cyclus (landen, taxiën, opstijgen).

De Commissie adviseert in ieder geval de emissies voor stikstofoxides (NO<sub>x</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), vluchtige organische stoffen (VOS), elementair koolstof (EC) en ultrafijne deeltjes (UFP) te onderzoeken. Onderbouw de berekeningen van deze emissies en beschrijf in detail de gebruikte aannames (zoals voor invoerdata en emissiefactoren). Geef aan tot welke hoogte emissies worden meegenomen en onderbouw dit. Geef kwalitatief weer welke onzekerheid de aannames met zich meebrengen. Een belangrijk aandachtspunt is de definitie (zowel onder- als bovengrens van de deeltjesdiameter) en emissiefactoren die voor UFP gebruikt worden. In de wetenschappelijke literatuur worden namelijk meerdere definities en een ruime waaier aan emissiefactoren gerapporteerd.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

### Concentraties in de lucht

#### Samenvatting NRD

Van de berekende concentraties wordt, waar mogelijk, aangegeven welk deel wordt veroorzaakt door de achtergrondconcentraties en welk deel door de uitstoot van het luchtverkeer, wegverkeer en de belangrijkste grondgebonden activiteiten op de luchthaven. Er wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van de omvang van het wegverkeer en de grondgebonden activiteiten in relatie tot de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert van alle relevante stoffen de bijdrage van het project aan de totale emissies in beeld te brengen. Bekijk hierbij in ieder geval stikstofoxides (NO<sub>x</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), elementair koolstof (EC) en ultrafijne deeltjes (UFP). Presenteer de modelresultaten op basis van verschilcontouren, en geef de ligging van woning en gevoelige locaties aan. Bekijk hierbij zowel jaargemiddeldes als ook relevante dag- en uurwaarden. Beschrijf in detail de gebruikte aannames in de modellering, met onder andere een beschrijving van de gebruikte aannames voor de pluimstijging. Bespreek kwalitatief de impact van de aannames.

Beoordeel de bijdrage aan de achtergrondconcentratieën de toe- en afname van luchtconcentraties in het gebied voor het voornemen en de alternatieven, vergeleken met de referentiesituaties. Maak voor de beoordeling gebruik van de bestaande (toetsings)kaders (Omgevingswet, Europese wetgeving en advieswaardes van de World Health Organization (WHO)). Breng ook de effecten onder de drempels in beeld, aangezien deze ook een invloed hebben op de gezondheid. Er bestaat geen toetsingskader voor elementair koolstof en ultrafijnstof. Ultrafijnstof kan beoordeeld worden op basis van de WHO-inschatting van hoge deeltjesaantallen.

Bereken de blootstelling van de bevolking en beschrijf welke gezondheidsgevolgen gekoppeld worden aan deze blootstelling, bijvoorbeeld op basis van een DALY-berekening.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

### **Zeer zorgwekkende stoffen**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert aan te geven welke (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen ((p)ZZS) geëmitteerd worden als gevolg van de verschillende alternatieven en referentiesituatie. Maak een inschatting van de emissies en immissies van deze (p)ZZS, en beoordeel deze in relatie tot het maximaal toelaatbaar risico.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **7.5 Ruimtelijke ordening**

### **Samenvatting NRD**

Effecten op de ruimtelijke ordening als gevolg van de voorgenomen activiteit doen zich voor als het LIB wordt gewijzigd. Het inzichtelijk maken van de ruimtelijke effecten wordt beperkt tot het in beeld brengen van de wijzigingen in geluids- en externe veiligheidscontouren als gevolg van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de grenzen van de LIB-beperkingengebieden. Voor de genoemde contouren worden de volgende aspecten in kaart gebracht:

- Oppervlakte en ligging van de contour;
- Aantal woningen binnen de contour;
- Aantal kantoren en bedrijven binnen de contour;
- Aantal nieuwbouwplannen.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert naast de effecten op juridisch-planologisch vergunde plannen zoals woningbouw, kantoren, bedrijven en andere relevante plannen ook de effecten in beeld te brengen van toekomstige plannen, zoals genoemd in de gemeentelijke Omgevingsvisies, voor zover deze ruimtelijk en in aantallen zijn uitgewerkt. Gebruik daarvoor bijvoorbeeld een gevoeligheidsanalyse.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **7.6 Natuur**

### **Samenvatting NRD**

Het MER zal de versturende effecten voor de beschermde natuurgebieden, de Natura 2000-gebieden, inzichtelijk maken. Hierbij gaat het in ieder geval om effecten op Natura 2000-gebieden in de vorm van visuele verstoring door vliegtuigen, verstoring door geluid door vliegtuigen en verstoring door stikstofdepositie door vliegtuigen (zowel in de lucht als op de grond) en andere grondgebonden activiteiten op de Luchthaven Schiphol.

### **Advies NRD door de Commissie**

De relevante drukfactoren (geluidsverstoring, visuele verstoring, stikstofdepositie) zijn correct beschreven in de NRD. Daaruit volgt dat soorten en natuurwaarden die daar (vrijwel) niet gevoelig voor zijn niet nader in het MER beschouwd hoeven te worden. Voorwaarde is wel dat de beoordeling van de gevoeligheid navolgbaar gebeurt. De Commissie adviseert vervolgens in het kort de werking van de drukfactoren te schetsen en die effectafstanden vanaf de bron zo goed mogelijk in te schatten. Deze informatie is het vertrekpunt voor de effectbepaling op zowel Natura 2000-gebieden alsook op de andere natuurwaarden.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

#### *7.6.1 Gevolgen voor Natura 2000-gebieden/Passende beoordeling*

### **Samenvatting NRD**

De activiteiten op Schiphol zijn beoordeeld en genormeerd met een natuurvergunning. In het MER zal worden getoetst of wordt voldaan aan de eisen van de vergunning. Omdat de natuurvergunning nog niet onherroepelijk is vastgesteld wordt een zelfstandige passende beoordeling opgesteld. De passende beoordeling die ten grondslag ligt aan de natuurvergunning zal hiervoor de basis vormen om consistentie zo veel mogelijk te borgen.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert om de Passende beoordeling als bijlage bij het MER te voegen en een samenvatting daarvan op te nemen in het hoofddocument.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **Afbakening effecten en gebieden**

### **Samenvatting NRD**

In de passende beoordeling worden de effecten van de voorgenomen activiteit afzet tegen de referentiesituatie. Hiervoor geldt, vergeleken met de andere milieuaspecten in deze MER, een afwijkende referentiesituatie.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de (naderend) stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en (mogelijk) door geluid en visuele verstoring beïnvloede Natura 2000-gebieden in beeld te brengen. Bepaal per gebied de nader te beschouwen habitattypen en leefgebieden en geef aan of de instandhoudingsdoelstellingen worden gehaald, en of de drie voor het LVB relevante drukfactoren (geluid, visuele verstoring, stikstofdepositie) dat in de weg staan. Bepaal de mogelijke gevolgen van de activiteiten die het LVB mogelijk maakt en zet die af tegen de referentiesituatie en de huidige

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

### **Stikstofdepositie**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de mogelijke verschillen in stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie en de actuele situatie in beeld te brengen met behulp van AERIUS-berekeningen en beschrijf de emissies onder en boven de 3.000 voet. Beoordeel de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen. Hierbij kunnen mitigerende maatregelen in beginsel worden meegenomen.

Bij externe saldering moet de Passende beoordeling onder andere motiveren dat het tijdelijk of permanent beperken van de stikstofdepositie bij de betreffende saldogevers niet al nodig is voor het behoud, de verbetering of het herstel van Natura 2000-gebieden. De Commissie adviseert de natuurdoelanalyses en adviezen van de Ecologische Autoriteit daarover te gebruiken ter onderbouwing hiervan.

#### **Reactie op NRD door SchipholWatch**

SchipholWatch stelt dat vast staat dat er niet aan het additionaliteitscriterium is voldaan en dat dit manco nu alsnog gerepareerd dient te worden.

### Reactie

In het MER wordt op hoofdlijnen aangegeven wat de bijdrage is van Schiphol aan de stikstofemissie boven de 3.000 voet-grens. Daarbij zal ook ingegaan worden op de status van de onderzoeken en/of rekenmethoden om stikstofemissies boven de 3.000 voet-grens te bepalen. Eerder hebben het RIVM en de Commissie mer<sup>8</sup> ook aangegeven dat er geen kant en klaar model is dat de relatief geringe bijdrage van emissies boven 3.000 voet aan de lokale depositie betrouwbaar kan berekenen. Vooralsnog blijven emissies boven de 3.000 voet en de betekenis daarvan voor stikstofdeposities in specifieke door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden, een leemte in kennis in de milieueffectrapportages.

In recente rechtspraak over additionaliteit<sup>9</sup> is bepaald dat bij extern salderen tussen particulieren ten behoeve van de passende beoordeling moet worden getoetst of die maatregel aanvullend is aan hetgeen nodig is voor de natuur. Het advies van de Commissie mer wordt hierin gevolgd. De initiatiefnemer moet aantonen dat de stikstofruimte waarmee wordt gesaldeerd niet ten goede dient te komen aan de natuur en kan worden ingezet voor de voorgenomen activiteit. Dit dient per relevant Natura 2000-gebied te worden aangetoond. Hiervoor moeten de volgende stappen worden ondernomen:

<sup>8</sup> <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf>

<sup>9</sup> In ABRvS 28 februari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:831, r.o. 4.2 e.v. (Varkenshouderij te Ell) en ABRvS 28 februari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:834, r.o. 8.2 (Varkens- en kalverenhoudery Siebengewald) heeft de Afdeling bepaald dat de additionaliteitstoets ook voor particulieren/bedrijven geldt. In ABRvS 14 februari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:625 (GOL); ABRvS 6 maart 2024, ECLI:NL:RVS:2024:951 (Tussenuitspraak VIA15); ABRvS 2 oktober 2024, ECLI:NL:RVS:2024:3981 (Einduitspraak VIA15) heeft de Afdeling de nadere uitwerking gegeven aan de additionaliteitstoets.

- Voor de betrokken Natura 2000-gebieden moet onderzocht worden wat de instandhoudingsdoelstellingen voor deze gebieden zijn.
- Voorts moet onderzocht worden wat in de beheerplannen en in (definitieve) natuurdoelanalyses (NDA's) is bepaald ten aanzien van het halen van deze instandhoudingsdoelstellingen.
- Als voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen of om verslechtering van de natuur te voorkomen een (blijvende) daling van de stikstofdepositie nodig is, moet inzichtelijk worden gemaakt met welke andere maatregelen dan de depositie betrokken bij het extern salderen, een daling van de stikstofdepositie voor de betrokken Natura 2000-gebieden kan worden gerealiseerd.

#### 7.6.2 Overige natuureffecten

##### **Samenvatting NRD**

- Verstoring op Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS)

##### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden (beheertypen) van het NNN te beschrijven. Dat kan concreet voor de drukfactoren geluid en visuele verstoring vanwege doelsoorten die aan de beheertypen zijn gekoppeld. De eventuele gevolgen van stikstofdepositie kunnen kwalitatief en op hoofdlijnen worden beschreven. Breng bij negatieve gevolgen mitigerende maatregelen in beeld en ga na hoe met resterende effecten moet worden omgegaan. Hou daarbij rekening met het beschermingsregime voor het NNN in de relevante provinciale omgevingsverordeningen. Ook als geen externe werking geldt, moeten de effecten in het MER worden beschreven in het kader van de mogelijke 'aanzienlijke milieugevolgen', zodat deze kunnen meewegen bij het besluit.

##### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

#### **Overige provinciaal beschermde gebieden**

##### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de gevolgen voor overige provinciaal beschermde gebieden waaronder weidevogel(leef)gebieden en ganzenfoerageergebieden te beschrijven. Betrek daarbij mitigerende en - indien aan de orde, compenserende maatregelen.

##### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

#### **Beschermde soorten**

##### **Samenvatting NRD**

- Verstoring beschermde soorten

##### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert te beschrijven welke door de Omgevingswet beschermde soorten negatief beïnvloed kunnen worden door de drukfactoren geluid en visuele verstoring. Ga na in hoeverre die zodanig geconcentreerd voorkomen in het invloedsgebied dat een verslechtering van de staat van instandhouding door een toename van de verstoring niet kan worden uitgesloten. Beschrijf in dat geval de eventueel mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen om die verslechtering uit



### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **7.7 Gezondheid**

### **Samenvatting NRD**

Het voornemen is om in het MER de gezondheidsrisico's in beeld te brengen met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator.

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de berekende waarden aan de hand van de (recent vernieuwde) gezondheidskundige advieswaarden van de WHO, zowel voor jaargemiddelde concentraties als voor effecten op korte termijn (bijvoorbeeld dagoverschrijdingen) te beoordelen.

De MGR-indicator is gericht op geluid en luchtverontreiniging (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en EC). De Commissie adviseert luchtkwaliteit expliciet mee te nemen. Ga ook in op de gezondheidseffecten van ultrafijnstof en (p)ZZS zoals benzeen.

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

## **7.8 Klimaat**

### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert de totale CO<sub>2</sub>-emissies van alle vertrekkende vluchten over het volledige traject in beeld te brengen. Doe dat zowel voor de referentiesituatie, de huidige situatie als voor de alternatieven. Licht de oorzaken van de verschillen toe.

### **Reactie op NRD door de MRS**

Het valt de MRS op dat de invloed op broeikasgasemissies ontbreekt in de NRD, terwijl Schiphol verantwoordelijk is voor 8 tot 10% van de gehele Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot

### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd. De uitstoot van broeikasgassen dienen in het MER voor het LVB te worden onderzocht.

## 8 Monitoring en leemten in kennis

### Monitoring

#### Samenvatting NRD

Monitoring en handhaving worden op basis van de rapportageverplichtingen uit de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) gedaan.

#### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert in het monitorings- en evaluatieprogramma in te gaan op de monitoring van de milieueffecten, met name geluid en luchtkwaliteit. Beschrijf ten minste:

- wie monitort en evalueert en hoe vaak;
- op basis van welke indicatoren wordt gemonitord;
- hoe wordt besloten wanneer maatregelen achter de hand worden ingezet;
- welke maatregelen mogelijk zijn om eventuele ongewenste effecten tegen te gaan.

Beschrijft daarnaast de samenhang van de evaluatie van de gebruiksprognose, de gelijkwaardigheidscriteria, grenswaarden en het monitorings- en evaluatieprogramma gericht op milieueffecten.

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd. Er kan daarbij aangesloten worden op bestaande monitoring.

### Leemten in kennis

#### Advies NRD door de Commissie

De Commissie adviseert te laten zien over welke milieuaspecten onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden.

Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld. De Commissie vindt dat in ieder geval twee onderwerpen daarvoor in aanmerking komen:

1. De uitstoot van stikstof boven de 3.000 voet, zowel de hoeveelheid als de milieugevolgen daarvan.
2. In hoeverre  $L_{den}$  een goede beschrijving geeft van de ernstige hinder en op welke wijze een verbetering van de dosis-respons relatie te verkrijgen is door meer parameters te gebruiken.

#### Reactie

Bevoegd gezag vindt het belangrijk om leemten in kennis in beeld te brengen en geeft de aanbevelingen aan de initiatiefnemer mee ter overweging.

Recent heeft RIVM onderzocht<sup>10</sup> in hoeverre aanvullende geluidindicatoren, naast  $L_{den}$  en  $L_{night}$ , beter aansluiten bij de manier waarop omwonenden de effecten 'ernstige hinder' en 'ernstige slaapverstoring' van vliegtuiggeluid ervaren. De correlaties tussen  $L_{den}/L_{night}$  en de verschillende geluidindicatoren die in dit onderzoek zijn gebruikt, zijn over het algemeen hoog voor de verschillende luchthavens. De verwachte toegevoegde waarde van een combinatie van indicatoren, zoals gebruikt in dit onderzoek, is hierdoor minimaal. Vanuit het ministerie van IenW en Defensie heeft RIVM de opdracht om op basis van Gezondheidsmonitor 2024 per luchthaven nieuwe dosis-respons relaties af te leiden tussen  $L_{den}/L_{night}$  en ernstige hinder/slaapverstoring. De resultaten hiervan worden in 2026 verwacht. Het MER dient de meest recente inzichten te betrekken en de kennisleemtes te beschrijven (denk bijvoorbeeld aan de invloed van niet-akoestische factoren).

<sup>10</sup> <https://www.rivm.nl/publicaties/aanvullende-indicatoren-van-geluid-van-civiele-luchtvaart-voor-voorspelling-van-hinder>

## 9 Complex dossier eenvoudig presenteren

### Vorm en presentatie

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert extra aandacht te besteden aan de vorm en presentatie van de informatie. Dat geldt zowel voor het MER als de samenvatting. Omdat het een complex dossier is, is dit geen eenvoudige opgave. Juist daarom benadrukt de Commissie dit. Zorg dat bewoners in de omgeving van Schiphol, belanghebbenden en besluitvormers de milieueffecten van het besluit goed kunnen begrijpen. Voorwaarden daarvoor zijn:

- zoveel mogelijk in begrijpelijke taal schrijven;
- zelfstandig leesbare documenten en een zo beknopt mogelijk MER;
- toelichting op technische begrippen en verklaar of vermijd jargon en afkortingen;
- een duidelijke bronvermelding en toegankelijke onderliggende stukken;
- dat telkens duidelijk is met welke situatie de gegevens worden vergeleken. Presenteer de vergelijking met behulp van tabellen, figuren en kaarten;
- een toelichting op het gebruik van referenties, alternatieven en gevoeligheidsanalyses;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda;
- variatie in de manier waarop de informatie wordt aangeboden, bijvoorbeeld digitaal, in beeld of video. Dit verbetert de toegankelijkheid van de informatie ook voor mensen die niet thuis zijn in het dossier en/of die minder taalvaardig zijn;
- een zelfstandig leesbare en beknopte samenvatting. Beschrijf daarin de voorgenomen wijzigingen van het LVB en de alternatieven daarvoor. Onderbouw de keuze voor de alternatieven en vergelijk de belangrijkste milieueffecten met elkaar. Beschrijf de milieuoverwegingen die ten

#### Reactie

Advies Commissie mer wordt gevolgd.

### **Gebruik MER als communicatie-instrument**

#### **Advies NRD door de Commissie**

De Commissie adviseert dat het MER, naast een uitleg van de informatie over milieueffecten, ook moet bijdragen aan een heldere communicatie over het LVB. Dit kan bijvoorbeeld door een lijst te verwachten vragen van betrokkenen met hun antwoorden op te nemen. Denk aan vragen van bevoegde gezagen, milieu- en natuurorganisaties en bewoners en bedrijven. Beschrijf dit zo dat ook mensen die dit dossier niet goed kennen het kunnen begrijpen.

#### Reactie

Het MER dient bij te dragen aan heldere communicatie over het LVB. Het voorbeeld in het advies wordt ter overweging meegegeven aan de initiatiefnemer.

## 10 Bijlagen

### 10.1 Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

AERIUS	Model waarmee stikstofdepositie wordt berekend.
balanced approach-procedure (BA)	Wanneer het beperken van geluid kan leiden tot een exploitatiebeperking op luchthavens moet een Europese procedure worden gevolgd: de balanced approach-procedure. Onderdeel van Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak ("Geluidsverordening").
dB(A)	Decibel. De dB(A) is de eenheid waarin de sterkte van het geluid in verreweg de meeste gevallen wordt weergegeven. De dB(A) is afgeleid van de gewone decibel, maar corrigeert de geluidsterktes voor de gevoeligheid van het (menselijk) oor.
Doc29 rekenvoorschrift	Een Europees rekenvoorschrift voor het berekenen van de geluidbelasting, opgesteld door de European Civil Aviation Conference (ECAC)
Emissie	De uitstoot of lozing van verontreinigingen
Externe veiligheid	Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid.
Geluidbelasting	De geluidsniveaus van alle vliegtuigen die gedurende één jaar van en naar het vliegveld vliegen op een bepaalde wijze bij elkaar opgeteld. Geluidbelasting in de nachtperiode: $L_{night}$ . Geluidbelasting voor de dag-avond-nacht periode: $L_{den}$
Geluidscontour	Lijnen die de gebieden afbakenen waarbinnen sprake is van een bepaalde minimale, berekende jaarlijkse geluidbelasting
General Aviation (GA)	In dit document wordt met General Aviation bedoeld luchtvaart uitgevoerd met vaste vleugelvliegtuigen met propeller aandrijving die een maximale startmassa hebben van ten hoogste 6.000kg
Grenswaarde	Getalswaarde die niet overschreden mag worden
Handelsverkeer	Verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers en/of vracht en/of post. Deze vluchten kunnen worden onderverdeeld in geregelde vluchten (lijnvluchten; commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling) en niet-geregelde vluchten (chartervluchten; in het passagiers-en vrachtvervoer commerciële vluchten met een ongeregeld karakter)
$L_{den}$	De $L_{den}$ is een internationale gemeenschappelijke maat voor geluidbelasting. $L_{den}$ (Level day-evening-night) wordt doorgaans bepaald voor de periode van één jaar en wordt daarom vaak jaargemiddelde geluidbelasting genoemd. De waarde van deze maat wordt bepaald met een gemiddeld geluidniveau voor de dag (tussen 07-

	19 uur), avond (tussen 19-23 uur) en nacht (tussen 23-07 uur). Mensen ervaren in de avond en nacht meer hinder van vliegtuiggeluid. Ook kan het mensen in hun slaap storen. Daarom wordt er op die momenten andere factoren gebruikt om het geluidniveau te meten. Bij de avond- en de nachtwaarde wordt een 'straffactor' van respectievelijk 5 en 10 dB opgeteld. Het komt erop neer dat vliegtuiggeluid in de avond ruim 3 keer zwaarder meetelt dan vliegtuiggeluid overdag. Vliegtuiggeluid in de nacht telt 10 keer zwaarder mee dan vliegtuiggeluid overdag.
$L_{night}$	$L_{night}$ is, net als de $L_{den}$ , internationale gemeenschappelijke maat voor geluidbelasting. De $L_{night}$ is te vergelijken met de $L_{den}$ , maar geeft alleen de geluidbelasting voor vliegverkeer tijdens de nacht. Daarnaast gebruikt deze maat geen straffactor (omdat het niet bij de dag en avond hoeft te worden opgeteld).
$LA_{max}$	De $LA_{max}$ is het maximale A-gewogen geluidniveau dat wordt geproduceerd tijdens één vliegtuigbeweging. Hierbij is niet bekend hoe lang een vliegtuigbeweging duurt. Het biedt dus beperkte informatie om de geluidssituatie van een langere periode te beschrijven.
mer-procedure	De procedure van de milieueffectrapportage, zoals beschreven onder Afdeling 16.4 van de Omgevingswet
MER	Milieueffectrapport. Het rapport waarin de milieueffecten van een bepaalde activiteit (project of plan) staan beschreven
Natura 2000	Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Omschrijving van de voorgenomen activiteit waarin beschreven is wat er precies onderzocht wordt (reikwijdte) en met welke diepgang (detailniveau)
Number Above	De 'Number Above'-geluidmaat geeft een indicatie van hoe vaak een $LA_{max}$ -waarde van X dB(A) gedurende een bepaalde periode wordt overschreden (in aantal vliegbewegingen)
Omgevingswet	Wet waarin de bestaande wet- en regelgeving over de leefomgeving gebundeld is
Plaatsgebonden risico (PR)	Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat 1 persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op 1 bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen.
Vliegtuigbeweging	Start of landing van een vliegtuig van of op een luchthaven
Vlootvernieuwing	Het vervangen van bestaande vliegtuigen door nieuwe soortgelijke vliegtuigen
Wet- en regelgeving	De wetten en regels die gelden
WHO	World Health Organisation