



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor de milieueffectrapportage wijziging
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

juni 2024



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor de milieueffectrapportage wijziging
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond en relevante ontwikkeling voorgenomen maatregel	5
1.2	Beleidskader	6
1.3	Doel LVB-wijziging en MER	8
2	Wettelijk kader	9
2.1	Artikel 8.17 Wet luchtvaart	9
2.2	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)	10
2.3	Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)	10
2.4	Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)	11
2.5	Omgevingswet	11
3	Rollen en betrokken partijen	12
3.1	Commissie mer	12
3.2	Ministerie van IenW als initiatiefnemer en bevoegd gezag	12
3.3	Wettelijke adviseurs	13
3.4	De procedure	13
4	Referentiesituatie en voorgenomen activiteit	15
4.1	Referentiesituatie	15
4.2	Voorgenomen maatregelen	16
4.3	Uitgangspunten: alternatieven beschouwd vanuit een bandbreedte	17
4.4	Uitbreiding van het aantal handhavingspunten	17
4.5	General Aviation (GA-verkeer)	17
5	De milieueffecten	18
5.1	Gelijkwaardigheid voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging	18
5.2	Geluidbelasting, geluidhinder en slaapverstoring	18
5.3	Externe veiligheid	19
5.4	Luchtkwaliteit	19
5.5	Ruimtelijke ordening	20
5.6	Natuur	20
5.7	Gezondheid	21
5.8	Wegverkeer	21
	Bijlage: Overzicht van te onderzoeken milieueffecten	22



1 Inleiding

In vervolg op de uitspraak van de rechter in de civiele procedure die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat heeft aangespannen, wordt momenteel een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) voorbereid dat uiterlijk eind maart 2025 in werking moet treden¹. Er was reeds aangevangen met de uitvoering van de Hoofdlijnenbrief Schiphol, onder andere met het doorlopen van de balanced approach-procedure.

Vanwege de noodzaak om tijdig uitvoering te kunnen geven aan het RBV-vonnis is de voorgenomen wijziging van het LVB een noodzakelijke eerste stap om te komen tot een actueel LVB dat toereikende (rechts) bescherming en rechtszekerheid biedt. In dit LVB wordt opvolging gegeven aan het RBV-vonnis en zullen de resultaten van de balanced

approach-procedure worden vastgelegd. Dit maakt mogelijk dat het anticiperend handhaven kan worden beëindigd en praktische en effectieve handhaving kan plaatsvinden.

Eén van de stappen die in het kader van de wijziging van het LVB wordt doorlopen, is het opstellen van een milieueffectrapport (MER). Een MER is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot nadelige gevolgen voor het milieu. Een MER beschrijft de milieueffecten van het plan of besluit en van eventuele alternatieven.

Dit MER zal geen aanvulling op of actualisatie zijn van het MER 2020 dat is opgesteld ten behoeve van de LVB-wijziging voor het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS), maar een nieuw MER voor een nieuw voornemen tot wijziging van het LVB. In 2021 zijn het ontwerp-LVB NNHS en het daarbij behorende MER bij het parlement voorgehangen.

¹ ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

Dat ontwerp-LVB uit 2021 wordt ingetrokken op het moment dat het nieuwe ontwerp-LVB en de bijbehorende MER in voorhang aan de Kamer worden aangeboden.

Voor het LVB NNHS was Schiphol initiatiefnemer voor het opstellen van het MER. Aangezien de voorgenomen wijziging van het LVB voortvloeit uit de Hoofdlijnenbrief Schiphol, het RBV-vonnissen 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 startdocument voor het mer-proces is deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Daarin wordt de inhoud van het 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 van de Balanced Approach-procedure die tot en met 21 juni 2024 loopt. In de raadpleging wordt uitgegaan van een bandbreedte in het aantal vliegtuigbewegingen. Die bandbreedte is ook onderdeel van de NRD.

Het opstellen van een NRD is ingevolge de Omgevingswet niet verplicht. Desondanks wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat transparant zijn over hetgeen in het MER wordt onderzocht. Daarom is dit NRD opgesteld en openbaar gemaakt door toezending aan de Tweede Kamer. Voorts wordt de Commissie voor de mer om advies gevraagd. Op de website www.luchtvaartindetoekomst.nl wordt aandacht besteed aan procescommunicatie. De NRD wordt in gesprekken van IenW met de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en sector toegelicht en opmerkingen/ideeën worden opgehaald.

Het krappe tijdpad om opvolging te geven aan het RBV-vonnissen 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.

Leeswijzer:

Hoofdstuk 1 van de voorliggende notitie beschrijft de achtergrond en de relevante (beleids)ontwikkelingen die aanleiding zijn tot de wijziging van het LVB die uiterlijk eind maart 2025 in werking moet treden. Hoofdstuk 2 beschrijft het toepasselijke wettelijk kader. In hoofdstuk 3 worden de rollen van betrokken partijen beschreven. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de referentiesituatie die voor het MER wordt gebruikt, alsook de voorgenomen maatregelen die in een te wijzigen LVB worden vastgelegd. Hoofdstuk 5 beschrijft ten slotte de milieueffecten van de voorgenomen maatregelen die in het MER worden onderzocht.

1.1 Achtergrond en relevante ontwikkeling voorgenomen maatregel

Het kabinet heeft op 24 juni 2022 het Hoofdlijnenbesluit Schiphol genomen om te komen tot een nieuwe balans tussen het belang van de internationale luchthaven Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving.² Dit was noodzakelijk vanwege de grote urgentie om de rechtspositie en de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen en de geluidhinder in de omgeving van de luchthaven op korte termijn terug te dringen.

Het kabinet koos daarin voor het terugdringen van geluidhinder ten opzichte van de periode voor het begin van de COVID-19 pandemie, het beëindigen van het anticiperend handhaven en een adequate verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Om het Kabinetbesluit te effectueren worden drie sporen gevolgd:

1. Beëindigen van het anticiperend handhaven in combinatie met het voorzetten van strikt preferentieel baangebruik. Met strikt preferentieel baangebruik worden de start- en landingsbanen ingezet die zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving opleveren.
2. Het reduceren van geluidhinder door hinderbeperkende maatregelen te verankeren met onder andere een lager maximumaantal vliegtuigbewegingen.
3. Ontwikkeling van een nieuw normenstelsel voor vliegtuiggeluid. Met dit stelsel wordt overgestapt

² Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 432.

naar sturen op normen voor de geluidbelasting in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen en wordt ingezet op een voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart, waaronder geluid.

Het beëindigen van het anticiperend handhaven is opgeschort.³ In het ingestelde cassatieberoep bij de Hoge Raad stellen partijen dat het beëindigen van het anticiperend handhaven indien dit leidt tot een verminderde capaciteit op de luchthaven alleen kan na het doorlopen van de balanced approach-procedure. De uitspraak van de Hoge Raad hierover wordt rond de zomer van 2024 verwacht. Deze kan mogelijk tegenstrijdig zijn met de overwegingen van de rechtbank Den Haag in de zaak van Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat, die stelt dat het niet nodig is om de balanced approach-procedure te volgen om te stoppen met anticiperend handhaven. De rechtbank in de RBV-zaak beveelt dat de Staat binnen 12 maanden de wet- en regelgeving moet handhaven. Dit betekent dat binnen deze periode het gedogen (anticiperend handhaven) moet worden beëindigd. De rechtbank geeft daarnaast in de overwegingen van het vonnis mee dat er een structurele belangenafweging moet plaatsvinden tussen de belangen van de omwonenden en het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie. Verder volgt uit het vonnis dat in het aan te passen Luchthavenverkeerbesluit (LVB) de rechtspositie van omwonenden, ook van hen die verder van Schiphol af wonen, verbeterd moet worden. De rechtbank beveelt de Staat om binnen twaalf kalendermaanden na betekening van het vonnis:

- a. De geldende wet- en regelgeving te handhaven;
- b. Een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden dus ook voor hen die buiten de huidige vastgestelde geluidscontouren wonen waarin bovendien de belangen van het individu voldoende geïndividualiseerd en gemotiveerd worden meegewogen.

Op 24 mei 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de consequenties en dilemma's van de verschillende rechterlijke uitspraken.⁴

³ Kamerstukken II 2023/24, 29665, nr. 488.

⁴ Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 499.

Tijdens het balanced approach-proces is de implementatiedatum gewijzigd, zijn inhoudelijke bijstellingen gedaan aan het pakket met hinderbeperkende maatregelen en is voorzien in een gefaseerde implementatie van de verschillende maatregelen in de periode 2024-2026. Op 24 mei 2024 is een aanvullende raadpleging gestart over het aangepaste pakket. Na de raadpleging en na advisering door de Europese Commissie, kan een definitief besluit worden genomen over het uiteindelijke maatregelenpakket dat in regelgeving wordt vastgelegd.

1.2 Beleidskader

Een voorwaarde voor het realiseren van de beleidsdoelen uit het Hoofdlijnenbesluit is het doorlopen van de balanced approach-procedure die vereist is op grond van Verordening (EU) nr. 598/2014⁵ voor op bepaalde luchthavens (met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar) te nemen maatregelen die een geluidgerelateerde exploitatiebeperking inhouden. De vaststelling van een maximumaantal vliegtuigbewegingen is een geluid gerelateerde exploitatiebeperking waarvoor die procedure vereist is.

In het kader van deze procedure heeft het kabinet op 1 september 2023 een maatregelenpakket genotificeerd bij de Europese Commissie,⁶ om invulling te geven aan het gestelde geluidsdoel van -15% ernstig gehinderden op het etmaal, en -15% ernstig slaapverstoorden in de nacht. De resterende reductie van 5% ernstig gehinderden op het etmaal was voorzien voor een nader te bepalen moment.

Om redenen als toegelicht in de Kamerbrief van 24 mei 2024 is dit maatregelenpakket sindsdien gewijzigd en is de termijn waarbinnen de maatregelen gerealiseerd worden gefaseerd.⁷ Gekozen is voor een gefaseerde aanpak om ruimte te bieden voor alternatieve maatregelen. De samenstelling van het aangepaste maatregelenpakket verschilt op een aantal punten van het genotificeerde

⁵ Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

⁶ Kamerstukken II 2023/24, 29665, nr. 481.

⁷ Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 499.

pakket op 1 september 2023. Er is een aantal nieuwe maatregelen bijgekomen. Het gaat om tariefdifferentiatie, vlootvernieuwing en het weren van lawaaiige toestellen. Omdat met deze nieuwe maatregelen meer reductie van de geluidhinder kan worden behaald, is minder reductie van het aantal vliegtuigbewegingen noodzakelijk dan in het op 1 september 2023 genotificeerde maatregelenpakket werd voorzien. Voor het aangepast maatregelenpakket vindt een aanvullende raadpleging plaats van 24 mei 2024 tot en met 21 juni 2024.⁸ Na deze raadpleging zal een notificatiedocument worden toegestuurd aan de Europese Commissie. Na ontvangst van het advies van de Europese Commissie kan het kabinet een besluit nemen over het definitieve maatregelenpakket dat in regelgeving wordt vastgelegd.

In het licht van genoemde ontwikkelingen zijn de voorgenomen maatregelen als volgt samen te vatten. Het kabinet wil ter uitvoering van de Hoofdlijnenbrief Schiphol:

- Het anticiperend handhaven zo snel als mogelijk beëindigen zodat geldende wet- en regelgeving gehandhaafd wordt;
- De geluidhinder in de omgeving van Schiphol reduceren met een maatregelenpakket dat moet leiden tot 20% minder ernstig gehinderden en 15% minder ernstig slaapverstoorden ten opzichte van de referentiesituatie;⁹
- De genoemde reductie stapsgewijs realiseren zodat per 1 november 2025 15% - 17% minder ernstig gehinderden wordt bereikt en ten minste 15% minder ernstig slaapverstoorden, om vervolgens per 1 november 2026 20% reductie op het aantal ernstig gehinderden te bereiken ten opzichte van de referentiesituatie. Hiervoor is het van belang om inzicht te verkrijgen in zowel de geluidsreductie die dit oplevert als gevolgen voor de luchtvaartmaatschappijen. Op dit moment worden verschillende varianten onderzocht. De resultaten van het onderzoek worden in de zomer van 2024 verwacht. Daarna zal het kabinet een besluit nemen over het invoeren van deze maatregel en de verankering daarvan in een separate wijziging van het LVB. Daarvoor zal eveneens een (separate) MER worden opgesteld.

Eens in de vijf jaar moet conform Europese regelgeving een actieplan voor Schiphol worden opgesteld waarin de geluidssituatie wordt geduid en waarin doelen en maatregelen voor de komende periode worden vastgelegd. Thans geldt het Actieplan Geluid Schiphol 2018-2023. Voor de volgende periode wordt het Actieplan Omgevingslawaai Schiphol 2024-2029 wordt naar verwachting medio juli 2024 vastgesteld; een ontwerpversie is eind 2023 in consultatie gebracht.¹⁰ De voor dit MER relevante beleidsontwikkelingen uit het Actieplan worden afzonderlijk vermeld in dit document (waaronder ook de actuele stand van zaken in de balanced approach-procedure).

De implementatie van het nieuwe normenstelsel voor vliegtuiggeluid (spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol) is nog in voorbereiding en is derhalve geen onderdeel van deze voorgenomen wijziging van het LVB en daarmee evenmin van dit MER. Normstelling ten behoeve van voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart op het gebied van emissies van CO₂, stikstof, (ultra)fijnstof en andere schadelijke stoffen maakt hiervan evenmin onderdeel uit. Uiteraard worden voornoemde effecten in dit MER wel inzichtelijk gemaakt.

Daarnaast wil het kabinet uitvoering geven aan het RBV-vonnis door uiterlijk eind maart 2025 een gewijzigd LVB in werking te laten treden en hiermee de rechtspositie en (rechts)bescherming van omwonenden te herstellen en verbeteren door o.a. het aantal handhavingpunten voor geluid uit te breiden. Deze regelgeving omvat de implementatie van voornoemde elementen die per 1 november 2025 kunnen worden gerealiseerd.

Na de inwerkingtreding van het gewijzigde LVB (voorzien eind maart 2025) tot 1 november 2025 geldt een overgangperiode, waarin een hoger aantal vliegtuigbewegingen is toegestaan: 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer waarvan maximaal 32.000 in de nachtperiode. Per 1 november 2025 treden vervolgens de maatregelen in werking die het resultaat zijn van de balanced approach-procedure. Voor de maatregelen die per 1 november 2026 worden beoogd, wordt een afzonderlijke wijziging van het LVB voorzien.

⁸ www.internetconsultatie.nl/aanvullende_raadpleging_BA

⁹ De referentiesituatie als gedefinieerd in de balanced approach-procedure is de geluidssituatie die in november 2024 zou ontstaan zonder aanvullende maatregelen.

¹⁰ <https://www.platformparticipatie.nl/omgevingslawaai-schiphol/default.aspx>

1.3 Doel LVB-wijziging en MER

Het kabinet wil uitvoering geven aan het RBV-vonnis door burgers in de omgeving van Schiphol betere praktische en effectieve rechtsbescherming te bieden. Daarvoor dient het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) te worden gewijzigd opdat vigerende wet- en regelgeving kan worden gehandhaafd. Het kabinet is daarbij voornemens de geluidhinder voor omwonenden te verminderen 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.

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) Lden-contour, dus ook buiten de thans gehanteerde 48 dB(A) Lden-contour. Daardoor kunnen meer mensen een beroep doen op de grenswaarden van deze handhavingspunten als deze worden overschreden. Waar deze punten precies komen te liggen en hoe ze worden ingevuld wordt momenteel onderzocht. 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.

De Staat dient het gewijzigde LVB uiterlijk eind maart 2025 vast te stellen om te voldoen aan de in het vonnis in de RBV-zaak gestelde termijn van 12 maanden.

Het maatregelenpakket dat uit de balanced approach-procedure volgt wordt daarin 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 maximaal aantal 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.

Omdat op dit moment nog onvoldoende concreet is wat de uitkomsten van de balanced approach-procedure zullen zijn, worden in het MER twee alternatieven inzichtelijk gemaakt. 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.

2

Wettelijk kader

De Wet luchtvaart geeft in hoofdstuk 8 de wettelijke kaders waar een luchthaven in Nederland aan moet voldoen. In het kader van de mer-procedure is artikel 8.17 van belang. Dit artikel legt de basis voor het huidige stelsel met handhavingspunten, dat verder is vastgelegd in het LVB. Ook geeft artikel 8.17 (lid 7) aan dat elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau biedt ten aanzien van externe veiligheid, geluid-belasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.

De basis voor het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol is vastgelegd in een wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart.¹¹ Inmiddels is besloten het nieuwe stelsel niet volledig in te voeren, maar een vorm van preferentieel baangebruik te combineren met het huidige stelsel met handhavingspunten. Inwerkingtreding van

het betreffende gedeelte van de wet is voorzien gelijktijdig met de inwerkingtreding van de wijziging van het LVB dat uiterlijk eind maart 2025 in werking moet treden.

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de in het kader van de mer-procedure relevante wet- en regelgeving.

2.1 Artikel 8.17 Wet luchtvaart

Titel 8.1 in de Wet luchtvaart geeft de algemene bepalingen en titel 8.2 geeft de wetsartikelen die specifiek voor de luchthaven Schiphol gelden. Onderdeel van de Wet is dat de luchthaven Schiphol niet in bedrijf mag zijn indien er geen LIB en LVB gelden. De eisen voor het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) zijn vastgelegd in artikelen 8.4 tot en met 8.12 en de eisen voor het LVB in artikelen 8.15 tot en met 8.23a van de Wet luchtvaart. Artikelen 8.13, 8.14 en 8.24 gaan over het wijzigen van die besluiten.

In het kader van de mer-procedure is voornamelijk, maar niet uitsluitend, artikel 8.17 uit de Wet luchtvaart van belang. Dit artikel legt de basis voor het huidige stelsel met handhavingspunten, dat verder is vastgelegd in het LVB. Ook geeft artikel 8.17 (lid 7) aan dat elk besluit, volgend op het eerste

¹¹ Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (Stb. 2016, 119 en 119-n1)

luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau biedt ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste luchthavenverkeerbesluit.

Voor de invoering van deze LVB-wijziging zullen de volgende voor deze mer-procedure relevante en reeds gepubliceerde aanpassingen in artikel 8.17 van de Wet luchtvaart bij koninklijk besluit in werking treden:

- opnemen dat voorafgaand aan het gebruiksjaar een gebruiksprognose inzake het gebruik van de luchthaven wordt opgesteld;
- toevoegen nieuw 8.17, tweede lid, onderdeel d (regels preferentieel baangebruik opnemen in LVB);
- opnemen dat na afloop van het gebruiksjaar een evaluatie van het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking tot de gebruiksprognose wordt opgesteld;
- wijziging artikelen 8.18 en 8.22 (treffen van voorzieningen om overschrijdingen van de grenswaarden in punten te voorkomen). Deze wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw stelsel voor de luchthaven Schiphol is in 2016 gepubliceerd (Stb. 2016, 119n-1) maar nog niet in werking getreden. Voor dit onderdeel van de wetswijziging geldt geen mer-plicht.

De toets aan gelijkwaardigheid overeenkomstig artikel 8.17 van de Wet luchtvaart zal worden gebaseerd op geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria (GWC) voor geluid, externe veiligheid en emissies op basis van de meest recente invoergegevens en rekenmethodieken die op dit moment beschikbaar zijn. Op grond van deze GWC wordt bepaald dat een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, wordt geboden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het beschermingsniveau zoals dat geboden werd door het eerste LVB. De criteria zijn geactualiseerd op:

- Adreslocaties woningen (incl. ligplaatsen en standplaatsen voor woonwagens) en inwonersituatie op basis van BAG januari 2024;
- Met voor geluid:
 - Max. aantal woningen binnen 58 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lnight;
 - Max. aantal ernstig gehinderden binnen 45 dB(A) Lden;
 - Max. aantal ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) Lnight;

- Vastgesteld o.b.v. Doc29, BR-relatie uit 2002 (gecorrigeerd voor toepassing Doc29).

2.2 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Het luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het vliegverkeer van de luchthaven Schiphol. Tezamen met het Luchthavenindelingbesluit, dat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau bevat, is het besluit een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het huidige LVB bakent de luchtverkeerwegen af en bevat regels en grenswaarden. Een substantieel deel van het luchthavenluchtverkeer moet binnen deze luchtverkeerwegen worden afgewikkeld. Het besluit bevat regels omtrent het gebruik van de luchtverkeerwegen en de minimum in acht te nemen vlieghoogten. Voorts bevat het huidige LVB regels over de beschikbaarstelling en het gebruik van het banenstelsel van de luchthaven. Het huidige besluit geeft verder regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken. Daarnaast bevat het huidige besluit grenswaarden voor de door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van externe veiligheid, geluid en uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

2.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Tezamen met het luchthavenverkeerbesluit, dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer, is het besluit een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

In het LIB zijn het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven. Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting als gevolg van het luchthavenluchtverkeer.

In het MER worden ook de ruimtelijke effecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht. De effecten op de externe veiligheid en geluidbelasting worden op kaart weergegeven als ruimtelijke contouren en afgezet ten opzichte van de huidige beperkingengebieden. De MER biedt hiermee tevens informatie ten behoeve van een wijziging van het LIB. Nadien wordt bezien of het MER mogelijkheden biedt om een actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB te realiseren. Een definitief besluit om het LIB te actualiseren volgt na vaststelling van het gewijzigd LVB.

2.4 Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)

De wijziging van het LVB vereist ook wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). In de (huidige) RMI zijn de rapportageverplichtingen voor de luchtvaartsector ten behoeve van monitoring en handhaving van de regels en grenswaarden uit de Wet Luchtvaart en het LVB opgenomen. In de RMI zijn daartoe (reken)voorschriften vastgelegd voor het registreren, bewerken/berekenen van gegevens en rapporteren van resultaten aan de ILT, zodat vastgesteld kan worden of aan de normen is voldaan. Het huidige RMI zal worden aangepast met de in het MER te hanteren actuele gegevens en rekenvoorschriften, die deels al waren opgenomen in de ontwerpwijziging RMI 2021 (Doc29 Schiphol, rekenmodel Externe Veiligheid).

2.5 Omgevingswet

Naast bovengenoemde wettelijke kaders is voorts relevant de Omgevingswet. Op 1 januari 2024 is de Wet natuurbescherming (Wnb) opgegaan in de Omgevingswet. Voor zover een natuurvergunning vereist was ingevolge die wet, is de wettelijke grondslag daarvoor thans de Omgevingswet. De Wet Luchtvaart biedt de mogelijkheid om met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting (inclusief cumulatie van geluid), de lokale luchtverontreiniging of de geurbelasting regels te stellen. Voor wat betreft gezondheidsaspecten kunnen regels worden gesteld aan emissies, dat wil zeggen de uitgestoten hoeveelheden schadelijke stoffen door een bron. Zo stoten vliegtuigen en grondvoertuigen onder andere vluchtige organische stoffen (VOS), stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$) uit. Het LVB stelt grenswaarden voor een aantal emissies van luchtverontreinigende stoffen per gecorrigeerde vliegtuigbeweging. Het gaat om NO_x , fijnstof (PM_{10}), SO_2 , VOS en CO.

3

Rollen en betrokken partijen

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 (zie ook 3.2). Deze NRD wordt voor advies aan het bevoegd gezag voor de MER-procedure voorgelegd, dat de Commissie voor de mer daarover om advies zal vragen.

Bij het opstellen van het MER voor het ontwerp-LVB zijn verschillende partijen betrokken met elk hun eigen rol. Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van de rol van de Commissie mer en de rollen van de initiatiefnemer en het bevoegd gezag voor de MER-procedure. Tevens wordt de procedure geschetst die wordt gevolgd na het vaststellen van de NRD tot aan publicatie van het gewijzigde LVB.

3.1 Commissie mer

De Commissie mer adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten. Ook voor de MER voor het LVB wordt een werkgroep samengesteld met deskundigen uit wetenschap, bedrijfsleven en kennisinstituten.

Deze deskundigen worden ingehuurd op persoonlijke titel en op basis van hun persoonlijke kennis. De Commissie mer adviseert op twee momenten:

1. De Commissie geeft op basis van deze NRD-notitie advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER;
2. Zodra het MER gereed is geeft de Commissie een toetsingsadvies over de kwaliteit van het MER.

3.2 Ministerie van IenW als initiatiefnemer en bevoegd gezag

Voor het LVB NNHS was Schiphol initiatiefnemer voor het opstellen van het MER. 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 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 herziening 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 het MER (ingevuld door DG Milieu en Internationaal).

Het bevoegd gezag voor de mer-procedure (DGMI) brengt advies uit over de doorwerking van het MER op de voorgestelde LVB-wijziging.

Onderstaande tabel geeft beknopt weer welke taken in de mer-procedure door de initiatiefnemer en welke door het bevoegd gezag worden uitgevoerd.

Initiatiefnemer	Bevoegd gezag
DG Luchtvaart en Maritiem (DGLM)	DG Milieu en Internationaal (DGMI)
Stelt de notitie met voorstel voor reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER op	
Vraagt het bevoegd gezag om advies over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER	Raadpleegt de Commissie voor de mer over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER
	Stelt advies op over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER
Stelt het MER op ter voorbereiding op de herziening van het Luchthavenverkeerbesluit (met daarbij een voorstel voor een monitorings- en evaluatieprogramma)	Toetst het MER en organiseert de publieke inspraak op het MER, en raadpleegt de Commissie voor de mer en andere wettelijke adviseurs over het MER gelijktijdig met de publicatie van het ontwerpbesluit
	Beoordeelt op basis van ontvangen inspraak en advisering of aanvulling van het MER nodig is
Vult het MER zo nodig aan met ontbrekende informatie	Beoordeelt de aanvaarbaarheid van het (aangevulde) MER
	Stelt in reactie op ontvangen inspraak en advisering een nota van antwoord op, en stelt een monitorings- en evaluatieprogramma vast
Rapporteert aan het bevoegd gezag over de monitoring en evaluatie	Beoordeelt de resultaten van de monitoring, stelt het verslag van deze resultaten op, en maakt het verslag openbaar

3.3 Wettelijke adviseurs

De wettelijke adviseurs zullen in een zo vroeg mogelijk stadium om advies gevraagd worden over de inhoud van het NRD. De wettelijke adviseurs zijn de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vervult deze rol voor het ministerie van OCW.

3.4 De procedure

De gegevens in het milieueffectrapport zullen in de besluitvorming door het bevoegd gezag (DGMI) worden gebruikt om te beoordelen of de voorgenomen maatregel kan worden ingevoerd binnen de kaders van beleid en regelgeving, met daarbij acceptabele milieueffecten. Overigens kan het toetsingsadvies over de kwaliteit van het kan nog aanleiding geven tot een aanvulling op het MER.

Bij positieve besluitvorming zal het luchthavenverkeerbesluit (LVB) worden vastgesteld en daarna wordt besloten of het Luchthavenindelingbesluit (LIB) wordt aangepast.

Chronologisch is de mer-procedure als volgt ingericht:

	Maand	NRD		MER		Wet- en regelgeving	
2024	Juni	Aanbieden NRD	Publicatie NRD Aanvraag commissie	Opstellen MER			
	Juli						
	Aug						
	Sept						
	Okt			Aanmelden MER	Toets BG Aanvraag advies commissie m.e.r.	Ter inzage legging ontwerp LVB en MER Voorhang in Eerste en Tweede Kamer	
	Nov						
Dec							
2025	Jan			Reactie op advies		Beantwoording zienswijzen op ontwerp LVB Adviesaanvraag Raad van State Nader rapport Publicatie	
	Mrt						

	Initiatiefnemer
	Bevoegd Gezag

4

Referentiesituatie en voorgenomen activiteit

Het MER heeft tot doel om de milieueffecten inzichtelijk te maken van het vliegverkeer bij invoering van de voorgenomen maatregel, zodat het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen in de besluitvorming. De verwachte milieueffecten worden vergeleken met de referentiesituatie. Omdat op dit moment nog onvoldoende concreet is wat de uitkomsten van de balanced approach procedure zullen zijn, worden in het MER twee alternatieven inzichtelijk gemaakt. 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 uitkomsten van de thans bestaande onzekerheden over de uitkomsten van de balanced approach-procedure, als die van de genoemde overgangperiode in beeld worden gebracht.

4.1 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het huidige wettelijk kader ongewijzigd wordt voortgezet. Dit hoofdstuk geeft een overzicht en nadere toelichting van de situaties

waarvoor in het MER de milieueffecten in kaart gebracht zullen worden.

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.

De effecten van de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie worden in beeld gebracht voor de zichtjaren 2024 en 2030. De Staat dient een gewijzigd LVB uiterlijk eind maart 2025 vast te stellen om te voldoen aan het vonnis in de RBV-zaak. Omdat de precieze uitkomsten van de balanced approach-procedure nog niet bekend zijn, moeten veel aannames gedaan worden wanneer uitgegaan zou worden van 2025 als zichtjaar voor het MER. Zichtjaar 2024 biedt daarentegen een representatieve situatie om de effecten van het besluit in kaart te brengen en voor dat jaar is alle vereiste informatie beschikbaar. Derhalve is gekozen voor de zichtjaren

2024 en 2030. De keuze voor 2030 is gemaakt omdat een vijfjarige doorkijk in voorgaande mer-procedures ook is gehanteerd, ondanks dat in hoofdstuk 1 is toegelicht dat na de inwerkingtreding van het gewijzigde LVB in 2025 nog andere wijzigingen worden voorzien. De huidige operaties op de luchthaven Schiphol sluiten niet meer aan bij het LVB 2008 omdat er al geruime tijd anticiperend wordt gehandhaafd. Als de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid op basis van het huidige LVB onverkort zouden worden toegepast resulteert referentiesituatie 1) in een fors lager inpasbaar jaarvolume (aantal vliegtuigbewegingen) waardoor dit geen realistische referentiesituatie is. Voor het MER dient deze situatie echter wel beschouwd te worden. Om een vergelijking te kunnen maken tussen de voorgenomen maatregelen en de thans bestaande praktijk van anticiperend handhaven, is daarom ook referentiesituatie 2) opgenomen.

4.2 Voorgenomen maatregelen

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 handhavingspunten 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 (zie in kader hieronder nadere toelichting);
- Versterken handhavingsinstrumentarium ILT.

De regels die met betrekking tot het preferentieel baangebruik in het LVB worden opgenomen, spelen met name een belangrijke rol in de beperking van de geluidhinder.

Regel 1 betreft het gebruik van een baanpreferentietabel op basis waarvan – gegeven de omstandigheden – de meest geluidpreferente baancombinatie kan worden ingezet. Die omstandigheden betreffen met name weersomstandigheden, aanwezig daglicht en baanbeschikbaarheid.

Regel 2 betreft het gebruik van een tweede start- of landingsbaan op het moment dat het verkeersaanbod daartoe noodzaakt.

Regel 3 betreft de verdeling van het startend en landend verkeer over de in gebruik zijnde banen.

Regel 4 betreft het gebruik van de vierde baan. Om het gelijktijdig gebruik van twee start- en twee landingsbanen te beperken wordt een maximum vastgesteld van een (over een jaar) gemiddeld aantal vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan plus een maximaal aantal vliegtuigbewegingen per dag op die baan.

Toelichting

In de wijziging van het LVB is het uitgangspunt dat regels voor preferentieel baangebruik worden toegepast. Er is geen sprake van strikt preferentieel baangebruik omdat afwijking van de baangebruiksregels mogelijk is als dat nodig is om een overschrijding van een of meer grenswaarden in handhavingspunten te voorkomen. Met andere woorden: voorkoming van overschrijding van de grenswaarden in handhavingspunten is leidend.

Indien wordt afgeweken van de regels voor preferentieel baangebruik, is motivering door de sector noodzakelijk. In het LVB wordt dit op zodanige wijze geregeld dat zoveel mogelijk wordt beperkt dat afwijking van baangebruiksregels leidt tot meer (ernstig) gehinderden.

4.3 Uitgangspunten: alternatieven beschouwd vanuit een bandbreedte

Het MER Schiphol beschouwt de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit voor de zichtjaren 2024 en 2030. Hiervoor worden twee alternatieven onderzocht die daarmee een bovengrens en ondergrens van de mogelijke ontwikkeling in beeld brengen. Hierdoor is het MER geschikt om een besluit te kunnen nemen over de inhoud van het LVB, omdat over de gehele bandbreedte de milieueffecten inzichtelijk zijn gemaakt.

Omdat het op dit moment nog onvoldoende duidelijk is wat de uiteindelijke inhoud is van het maatregelenpakket 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.

Vanwege onzekerheden in de ontwikkeling naar 2030 en de inhoud van het maatregelenpakket wordt er voor beide alternatieven een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hiervoor worden onzekerheden (mogelijke variatie t.o.v. de nominale situatie) in kaart gebracht. Deze gevoeligheidsanalyse biedt de mogelijkheid om de milieueffecten in kaart te brengen van mogelijke (toekomstige) wijzigingen in het gebruik van de luchthaven, bijv. door veranderingen in de dienstregeling en de maatregelen uit het achtpuntenplan van Schiphol (o.a. het beschermen van vrachtluchten en het verminderen van GA-verkeer). De gevoeligheidsanalyse heeft tevens als doel om de robuustheid van de grenswaarden te toetsen en om te bepalen in hoeverre stuurmaatregelen nodig zijn om aan grenswaarden in handhavingspunten te voldoen. Hiervoor worden variaties van verkeersscenario's doorgerekend (wijzigingen in het verkeer en de verkeersafhandeling) en wordt getoetst op de kans op overschrijding van de (kandidaat) grenswaarden als gevolg van de verschillende varianten.

Op basis van de gevoeligheidsanalyse zal de nominale prognose van de onder- en bovengrens mogelijk worden bijgesteld voor de deelonderzoeken. Daarnaast zullen effecten als gevolg van baanonderhoud inzichtelijk worden gemaakt.

4.4 Uitbreiding van het aantal handhavingspunten

Voorafgaand aan het MER-onderzoek zullen de locaties van de handhavingspunten worden vastgesteld. Hierbij is het uitgangspunt dat het aantal handhavingspunten zal worden uitgebreid zodat deze handhavingspunten omwonenden praktische en effectieve rechtsbescherming bieden tegen ernstige geluidshinder en slaapverstoring a.g.v. het luchtverkeer. Hiervoor wordt uitgegaan van de 45 Lden-contour en 40 Lnight-contour. De locaties en de grenswaarden van de handhavingspunten bieden:

- gelijkwaardige bescherming t.o.v. het eerste besluit;
- (rechts)bescherming voor ernstig gehinderden;
- een uitvoerbaar en handhaafbaar systeem.

4.5 General Aviation (GA-verkeer)

Het GA-verkeer zal o.b.v. een representatief en actueel realisatiejaar in het MER worden meegenomen. Hiervoor wordt het jaartal 2023 gebruikt met de betreffende aantallen, vliegtuigtypes en verdeling over het etmaal. Hierbij zal onderscheid gemaakt worden naar maatschappelijk en 'overig' GA-verkeer. Voor het maatschappelijk verkeer zal de te verwachten (vloot)ontwikkeling in kaart worden gebracht o.b.v. een inventarisatie bij politie en kustwacht.

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. Dit is overeenkomstig de wijze waarop in de aan Schiphol verleende natuurvergunning met maatschappelijk verkeer is omgegaan.

Als berekeningsmethodiek voor geluid wordt de meest actuele rekenmethodiek gebruikt die beschikbaar is op het moment van de start van het mer-onderzoek. Dit is Doc29 Schiphol, zoals eerder in de MER 2020 is toegepast, met NORAH voor helikoptergeluid.

5

De milieueffecten

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. Dit hoofdstuk bespreekt de milieueffecten die in kaart worden gebracht.

5.1 Gelijkwaardigheid voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging

Artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart schrijft voor dat ieder nieuw besluit een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau moet bieden ten opzichte van het eerste besluit.

Om te bepalen of het nieuwe besluit voldoet aan dit criterium worden eerst actuele gelijkwaardigheidscriteria opgesteld voor geluid, externe veiligheid en emissies. De actuele criteria geven de bescherming van het eerste LVB weer, bepaald volgens de meest actuele invoergegevens en rekenmethodieken die beschikbaar zijn op het moment van opstellen van het MER. Dit betekent onder andere dat gebruik wordt gemaakt van adreslocaties van woningen (inclusief stand- en ligplaatsen) en de inwonerssituatie op

basis van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) van januari 2024. Voor de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria aan de hand van de nieuwste inzichten wordt dezelfde methodiek toegepast die voor eerdere actualisaties is gevolgd. Gelijk eerdere actualisaties zullen de gebruikte gegevens en rekenmethodieken beschreven worden in een daarvoor bestemd rapport en openbaar gemaakt worden.

In het MER wordt getoetst of de milieueffecten van de voorgenomen activiteit passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Hierbij wordt rekening gehouden met variaties in baangebruik die op kunnen treden bij verschillende weerscondities. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens, windrichting en -sterkte en zichtcondities van de afgelopen 40 jaar.

5.2 Geluidbelasting, geluidhinder en slaapverstoring

De geluidbelasting zal in kaart worden gebracht met de Doc29 versie als opgenomen in de ontwerpwijziging RMI 2021. Het aantal ernstig gehinderden personen wordt afgeleid door gebruik te maken van de blootstelling-respons relaties die

zijn afgeleid in de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) 2002, de voor Doc29 gecorrigeerde BR-relatie o.b.v. Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol in 2002. De BR-2020 is niet representatief voor de situatie waarin de luchtvaart hersteld is van COVID-19. In het MER zal ook inzichtelijk gemaakt worden wat de effecten zijn op de aantallen ernstig gehinderden (EGH) en ernstig slaapverstoorden (ESV) als van de BR-2020 relaties wordt uitgegaan.

De blootstelling-respons relaties geven bij een gegeven geluidbelasting (in jaargemiddelde Lden en Lnight) het percentage mensen dat respectievelijk ernstig gehinderd of ernstig slaapverstoord is. Om het aantal EGH en ESV te berekenen wordt gebruik gemaakt van informatie over woningen en inwoners in de omgeving van de luchthaven Schiphol. De volgende aspecten worden in kaart gebracht:

- Ligging van de 45 dB(A) Lden en de 70 dB(A) Lden contouren en tussenliggende waarden;
- Aantal woningen binnen de 45 dB(A) Lden en de 58 dB(A) Lden contouren;
- Aantal ernstig gehinderde personen binnen de 45 dB(A) Lden en de 58 dB(A) Lden contouren;
- Ligging van de 40 dB(A) Lnight en de 48 dB(A) Lnight contouren en tussenliggende waarden;
- Aantal woningen binnen de 40 dB(A) Lnight en de 48 dB(A) Lnight contouren;
- Aantal ernstig slaapverstoorden personen binnen de 40 dB(A) Lnight en 48 dB(A) Lnight contouren;
- Ligging van de 45 dB(A) LAeq,24h (ten behoeve van het natuuronderzoek).

Voor de bepaling van geluidseffecten wordt voorts gebruik gemaakt van:

- Te hanteren nieuwbouwplannen op basis van de informatie in de BAG.
- Een gedefinieerd plan- en studiegebied dat afhankelijk is van te onderzoeken milieuaspecten en de reikwijdte van effecten.
- Kwetsbare gebouwen volgens de meest actuele BAG.
- 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.
- Duiding van de effecten op natuur, w.o. Natura 2000- en stiltegebieden binnen de 45 dB(A) LAeq,24h contour (zie par. 5.7).

5.3 Externe veiligheid

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 ongevalkansen derde generatie vliegtuigen (groepsrisico). Te hanteren ongevalkansen op basis van de Revised Accident rates of third-generation aircraft for NLR IMU-model 2018 (RANI 2018).

De externe veiligheid wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico en groepsrisico, waarbij per scenario volgende aspecten in kaart worden gebracht:

- Ligging van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren;
- Aantal woningen binnen de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren;
- Aantal (beperkt) kwetsbare gebouwen binnen de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour;
- Groepsrisico middels FN-curve en in tabelvorm de kans F op tenminste N=40, 100 of 600 dodelijke slachtoffers op de grond bij een vliegtuigongeval.

Net als bij geluid zal 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 dus ook hier gebruik wordt gemaakt van andere gegevens dan bij de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

5.4 Luchtkwaliteit

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_2 (depositie) en NO_x (uitstoot, luchtkwaliteit)
- $\text{PM}_{2.5}$ en PM_{10} ¹² (uitstoot, luchtkwaliteit)
- CO (uitstoot, luchtkwaliteit)

¹² PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$ zijn verzamelnamen voor fijnstofdeeltjes met een diameter van resp. 10 en 2,5 micrometer (μm). PM staat voor particle matter.

- VOS (uitstoot, luchtkwaliteit)
- SO₂ (uitstoot, luchtkwaliteit)
- elementair koolstof/roet (meest schadelijke component van fijn stof)
- ZZS (luchtkwaliteit)
- Ultrafijn stof (uitstoot, luchtkwaliteit)

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.

Vanwege het geuraspect van vluchtige organische stoffen (VOS) wordt in de MER 2020 het effect op de luchtkwaliteit beschreven. In overweging genomen dat er geen nieuwe ontwikkelingen zijn en het geuraspect daardoor niet relevant is voor de besluitvorming in het te wijzigen LVB wordt het onderwerp niet uitgewerkt.

- Voor elementair koolstof wordt een indicatie van de effecten op de luchtconcentraties gegeven. Elementair koolstof is een specifiek en het meest schadelijke deel van de fijnstof PM_{2,5}.

Tot slot wordt de stand van zaken rond ultrafijn stof (UFP) beschreven door de concentratie uit te drukken in aantal deeltjes/cm³.

5.5 Ruimtelijke ordening

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. Hiervoor wordt uitgegaan van de risico- en geluidcontouren die zijn toegepast bij de bepaling van de begrenzing van de LIB-beperkingengebieden te weten de 10⁻⁵ en 10⁻⁶ risicocontouren (LIB 1 en 3) en de maximale 71 dB(A) Lden en 58 dB(A) Lden geluidcontouren (LIB 2 en 4). De buitengrens van het LIB 5 beperkingengebied wordt voor de volledigheid ook in beeld gebracht ondanks dat dit een planologische contour is en geen koppeling kent met de berekende risico- en geluidcontouren.

De in het MER op te nemen kaarten bevatten de volgende contouren en gebieden:

- de bestaande grenzen van beperkingengebieden, zoals opgenomen in het huidige LIB;
- de berekende geluids- en externe veiligheidscontouren behorend bij de voorgenomen activiteit.

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.

5.6 Natuur

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.

De activiteiten op Schiphol zijn beoordeeld en genormeerd met een natuurvergunning.¹³ 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.

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.

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

¹³ Besluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol, LNV 26 september 2023.

aangewezen. Concreet betekent dit dat voor Natura 2000-gebieden die vóór 2003 zijn aangewezen de referentiesituatie bepaald wordt door de vergunde exploitatie van Luchthaven Schiphol met een vierbanenstelsel en voor Natura 2000-gebieden die vanaf 2003 zijn aangewezen het vijfbanenstelsel bepalend is voor de referentiesituatie.

5.7 Gezondheid

Het voornemen is om in het MER de gezondheidsrisico's in beeld te brengen met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. Met de MGR-indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres, maar ook opgeteld voor een groter gebied.¹⁴ Groepen worden geïdentificeerd die op basis van de gecumuleerde milieubelasting in hun woonomgeving een hoog of hoger risico lopen. De lokale verschillen in milieugezondheidseffecten worden onderling en op verschillende aggregatieniveaus vergeleken.

5.8 Wegverkeer

De voorgenomen activiteit heeft gevolgen voor de omvang van het wegverkeer van en naar de luchthaven. Deze zogenoemde verkeersaantrekkende werking omvat bijvoorbeeld het brengen en halen van passagiers (waaronder het taxiverkeer en busverkeer), het verkeer van werknemers op Schiphol en vrachtverkeer. Deze verkeersstromen zijn geen onderdeel van de voorgenomen activiteit, maar zijn daar wel een (direct) gevolg van en de milieueffecten ervan moeten dan ook worden beoordeeld in het kader van de Omgevingswet, waarin de Wet natuurbescherming sinds 1 januari 2024 is opgegaan.

In het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het MER worden de milieueffecten van de verkeersaantrekkende werking in kaart gebracht voor de peiljaren 2024 en 2030, voor beide alternatieven (zie paragraaf 4.3) en ten opzichte van beide referentiesituaties.

¹⁴ <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

Bijlage: Overzicht van te onderzoeken milieueffecten

		Referentie-situaties		Voorgenomen activiteit	
				Situatie 2024/30	
Geluid - etmaal	aantal woningen ≥ 58 dB(A) Lden	-	-	-	-
	aantal woningen ≥ 45 dB(A) Lden	-	-	-	-
	aantal ernstig gehinderden ≥ 58 dB(A) Lden	-	-	-	-
	aantal ernstig gehinderden ≥ 45 dB(A) Lden	-	-	-	-
	Totaal Volume Geluid (TVG)	-	-	-	-
	Hoeveelheid Geluid (HG)	-	-	-	-
	Hoeveelheid geluid per baankop en vluchttype ¹⁵	-	-	-	-
Geluid - nacht	aantal woningen ≥ 48 dB(A) Lnight	-	-	-	-
	aantal woningen ≥ 40 dB(A) Lnight	-	-	-	-
	aantal ernstig slaapverstoorden ≥ 48 dB(A) Lnight	-	-	-	-
	aantal ernstig slaapverstoorden ≥ 40 dB(A) Lnight	-	-	-	-
	Totaal Volume Geluid (TVG) nacht	-	-	-	-
	Hoeveelheid Geluid (HG) nacht	-	-	-	-
	Hoeveelheid geluid per baankop en vluchttype	-	-	-	-
Externe veiligheid	aantal woningen met een plaatsgebonden risico $\geq 10^{-5}$	-	-	-	-
	aantal woningen met een plaatsgebonden risico $\geq 10^{-6}$	-	-	-	-
	aantal kwetsbare gebouwen met een plaatsgebonden risico $\geq 10^{-5}$	-	-	-	-
	aantal kwetsbare gebouwen met een plaatsgebonden risico $\geq 10^{-6}$	-	-	-	-
	aantal beperkt kwetsbare gebouwen met een plaatsgebonden risico $\geq 10^{-5}$	-	-	-	-
	aantal beperkt kwetsbare gebouwen met een plaatsgebonden risico $\geq 10^{-6}$	-	-	-	-
	Totaal risico gewicht (TRG) (ton per jaar)	-	-	-	-
	Kans op ongeval met 40 slachtoffers (1: aantal jaren)	-	-	-	-
	Kans op ongeval met 100 slachtoffers (1: aantal jaren)	-	-	-	-
	Kans op ongeval met 600 slachtoffers (1: aantal jaren)	-	-	-	-

¹⁵ Indicator om de verschillen in de geluidbelasting per baankop (effect van handhavingpunten) inzichtelijk te maken.

		Referentie-situaties		Voorgenomen activiteit	
				Situatie 2024/30	
Lucht-kwaliteit	Gem. jaargemiddelde concentratie NO ₂ (µg/m ³)	-	-	-	-
	Gem. jaargemiddelde concentratie PM ₁₀ (µg/m ³)	-	-	-	-
	Gem. jaargemiddelde concentratie PM _{2,5} (µg/m ³)	-	-	-	-
	Gem. jaargemiddelde concentratie EC (µg/m ³)	-	-	-	-
	Gem. Jaargemiddelde concentratie UFP (deeltjes/cm ³)	-	-	-	-
	Totale en relatieve NO _x emissie (in g/ton MTOW en in ton)	-	-	-	-
	Totale en relatieve PM ₁₀ emissie (in g/ton MTOW en in ton) (ton)	-	-	-	-
	Totale en relatieve PM _{2,5} emissie (in g/ton MTOW en in ton)	-	-	-	-
	Totale en relatieve SO ₂ emissie (in g/ton MTOW en in ton)	-	-	-	-
	Totale en relatieve VOS emissie (in g/ton MTOW en in ton)	-	-	-	-
	Totale Elementair koolstof emissie (ton)	-	-	-	-
	Totale CO-emissie (ton)	-	-	-	-
	NO _x -emissie per gecorrigeerde vtb (gr/MTOW)	-	-	-	-
	PM ₁₀ -emissie per gecorrigeerde vtb (gr/MTOW)	-	-	-	-
	CO-emissie per gecorrigeerde vtb (gr/MTOW)	-	-	-	-
	SO ₂ -emissie per gecorrigeerde vtb (gr/MTOW)	-	-	-	-
	VOS-emissie per gecorrigeerde vtb (gr/MTOW)	-	-	-	-
	aantal woningen binnen 98-percentiel contour van 1,0 ouE/m ³ per jaar	-	-	-	-
	aantal woningen binnen 98-percentiel contour van 0,5 ouE/m ³ per jaar	-	-	-	-
	Natuur	Significante verstoring Natura 2000?	-	-	-
Verstoring op Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS)?		-	-	-	-
Verstoring beschermde soorten?		-	-	-	-
Verstoring op stiltegebieden?		-	-	-	-
Significante toename stikstofdepositie?		-	-	-	-

**Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

juni 2024