Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

[redacted]

memo

Aanpak herziening MER

Datum
4 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/97512

Inleiding

Op 15 mei heeft de Commissie voor de MER een omvangrijk advies uitgebracht op het MER LVB Schiphol. Het advies van de Commissie laat zien dat het Schipholdossier bijzonder complex is. De complexiteit van het Schipholdossier is ook terug te zien in het MER en in het advies van de Commissie. Naar aanleiding van de uitspraak van de Hoge Raad (juli 2024) kan de gedoogsituatie niet beëindigd worden zonder een balanced approach procedure te doorlopen. Dat levert spanning op met de mer-systematiek waar het project (in dit geval het LVB) tegen vastgestelde regelgeving moet worden afgezet.
De Commissie adviseert het MER volledig te herzien om tot een (juridisch) robuuster en beter navolgbaar rapport te komen. De belangrijkste punten gaan over:

- Navolgbaarheid van gemaakte keuzes en uitgangspunten, zowel voor MER als LVB-besluit;
- Duidelijke onderbouwing in hoeverre doelen voor bescherming van de omgeving worden behaald;
- Uitvoeren van breder alternatievenonderzoek;
- De referentiesituatie LVB2008 niet alleen in de deelonderzoeken maar ook in het hoofdrapport te beschouwen, en de LVB2008 referentie opnieuw te bepalen met een hoger aantal vliegtuigbewegingen;
- Verschillende aanvullende analyses uit te voeren naar milieu- en geluidseffecten, ook na 2030.

Op basis van het advies van de Commissie wordt het MER waar mogelijk herzien. Tegelijkertijd betekent de complexiteit van de verschillende procedures en kaders (m.n. de wisselwerking tussen balanced approach en mer-procedure) dat, zoals gemeld in de Kamerbrief bij aanbieding van het advies van de Commissie voor de mer, en zoals gewisseld tijden het Commissiedebat van 19 mei jl., niet aan alle adviezen opvolging kan worden gegeven.[1]

[1] Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 599

Aanpak

Op hoofdlijnen worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd om invulling te geven aan het advies van de Commissie en de reactienota van het bevoegd gezag:

Herziening hoofdrapport

- De referentiesituatie LVB2008 wordt in het hoofdrapport opgenomen. Dit gebeurt op basis van de informatie die reeds beschikbaar is in de deelonderzoeken. In het hoofdrapport zijn dan twee referentiesituaties beschouwd; zowel de referentie anticiperend handhaven (500.000 vliegtuigbewegingen) als de referentie LVB2008 (294.000 vliegtuigbewegingen). In het hoofdrapport wordt nadere onderbouwing opgenomen met betrekking tot het aantal vliegtuigbewegingen in de referentie LVB2008.
- Het hoofdrapport wordt aangevuld met toelichting over de afweging van alternatieven die heeft plaatsgevonden in het kader van de balanced approach-procedure. Dit gaat om toelichting op het doorlopen proces, de beschouwde alternatieven en de selectie van de maatregelen, op basis van de balanced approach-stukken. Er worden geen nieuwe alternatieven onderzocht, omdat dat vanwege bindende Europese regelgeving geen maakbare alternatieven zijn. Dit wordt in het MER onderbouwd.
- Het hoofdrapport wordt aangevuld met een onderdeel 'LVB', bedoeld om de navolgbaarheid van het geheel te verbeteren. In dit hoofdstuk wordt aangetoond dat het LVB scenario met 478.000 vliegtuigbewegingen binnen de bandbreedte van de onderzochte effecten past. Daarnaast wordt onder andere opgenomen een toelichting op de gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen en een beschrijving van eventuele ontwikkelingen na 2030 (in relatie tot de grenswaarden in het LVB).
- Er wordt een algehele redactionele slag gemaakt en de samenvatting wordt uitgebreid. Dit is nodig als gevolg van het toevoegen van de LVB2008 referentie in het hoofdrapport en met het oog op recente ontwikkelingen (bijvoorbeeld de uitspraak van de Raad van State over het versneld LVB[2]).

Aanvullingen bij milieuonderzoeken

- Het bevoegd gezag vraagt in een aantal gevallen (naar aanleiding van advies van de Commissie) om aanvullingen bij de uitgevoerde milieuonderzoeken.
- Er wordt een aantal aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Die krijgen een plaats in het hoofdrapport. De deelrapporten blijven ongewijzigd.
- Het gaat om de volgende aanvullingen (zie voor meer detail de puntsgewijze aanpak hieronder):
    - Aanvullend onderzoek of na zichtjaar 2030 verslechtering van milieueffecten kan optreden; aanvullende analyse indien dat het geval is;
    - Nadere inzichten over de bijdrage aan concentraties van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) rond Schiphol in relatie tot het MTR (Maximaal Toelaatbaar Risico);
    - Nadere analyses overige natuureffecten (effecten op beschermde soorten en NNN-gebieden);
    - Aanvullende inzichten met betrekking tot piekgeluid en rustmomenten;
    - Er wordt inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage is van General Aviation en maatschappelijk verkeer op geluidbelasting rondom de Oostbaan;

[2] ECLI:NL:RVS:2026:1400, Raad van State, 202502813/1/R1

- Er wordt een kwantitatieve analyse gedaan naar het aandeel van luchtvaartgeluid op het geheel van weg, spoor en luchtvaart. Op basis hiervan wordt een visuele weergave van de bijdrage luchtvaartgeluid gepresenteerd.

BIJLAGE: puntsgewijze aanpak verwerking reactienota bevoegd gezag

Per onderdeel in de reactienota is aangegeven welke werkzaamheden de initiatiefnemer voorziet.

2. Context en afbakening LVB

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt opgevolgd met de volgende duiding: in de herziening van het MER wordt de verhouding tussen het LVB (normen) en de RMI (onder meer rekenmethodieken) geduid. Tevens wordt ingegaan op de betekenis van eventuele wezenlijke wijzigingen van de RMI.

Aanpak initiatiefnemer:
Het RMI staat eigenlijk los van het MER. In het herziene hoofdrapport kan de verhouding tussen het LVB (normen) en de RMI (die beschrijft hoe de informatie die nodig is voor de handhaving tot stand komt) op hoofdlijnen geduid worden. Meer uitgebreide verantwoording van de wijzigingen gebeurt in de toelichting op de RMI.

3.1 Gemaakt keuzes en gehanteerde uitgangspunten

Reactie bevoegd gezag
Advies van de Commissie wordt gevolgd. De beschrijving van gemaakte keuzes en gehanteerde afwegingen is ook van belang voor de verantwoording van de gekozen afbakening van de alternatieven

Aanpak initiatiefnemer:
Dit is een algemeen aandachtspunt. Wordt meegenomen bij de redactie van het herziene hoofdrapport.

3.2 Publieksvriendelijke informatie in samenvatting en hoofdrapport

Reactie bevoegd gezag
Advies Commissie wordt gevolgd waarbij een belangrijk deel van de leesbaarheid wordt verbeterd door het opnemen van de vergelijking van de milieueffecten van de scenario's in het MER met de referentiesituatie LVB 2008.

Aanpak initiatiefnemer:
De LVB2008 referentie wordt ook opgenomen in het hoofdrapport (en de samenvatting).

4.1 Maximale mogelijkheden LVB 2026 en MER

Reactie bevoegd gezag
Advies Commissie wordt gevolgd met de volgende aanscherping:
Voor de beschrijving van de effecten van het LVB met 478.000 vliegtuigbewegingen inclusief maatregelen uit de balanced approachprocedure is het de vraag in hoeverre deze afwijken van de in het MER beschreven effecten. Een gevoeligheidsanalyse die aantoont dat de effecten binnen de bandbreedte vallen van de in het MER beschreven effecten, kan dan volstaan.

Aanpak initiatiefnemer:
Beschrijving van effecten LVB scenario i.r.t. de MER-bandbreedte is reeds gebeurd in de rapportage 'Grenswaardenscenario LVB'. Deze rapportage wordt opgenomen in de MER-stukken en in het hoofdrapport via het nieuwe onderdeel 'LVB'.

4.2.1 Aantoonbare invulling van beschermings- en geluidsdoelen

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd met de volgende aanscherping. Onderbouw in hoeverre doelen door de onderzochte maatregelen bereikt worden. Indien dit niet onderbouwd kan worden dan moeten aanvullende maatregelen alsnog onderzocht worden.

Aanpak initiatiefnemer:
In de balanced approach-procedure is het doelbereik van het maatregelenpakket (-15%) onderzocht en onderbouwd. Voorts borgen de normen van het LVB dit doelbereik, met name via de grenswaarden in de handhavingspunten en het Totaal Volume Geluid. Dit wordt toegelicht in het herziene MER.

4.2.2 Haalbaarheid en effectiviteit van balanced approach-maatregelen

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd en moet gelezen worden in de context van de invulling van het vorige advies 4.2.1. Wanneer de haalbaarheid, effectiviteit en tijdigheid van het maatregelpakket onzeker is dan wordt deze onzekerheid in beeld gebracht. Daarnaast wordt beschreven of en zo ja welke maatregelen mogelijk zijn om deze onzekerheden te ondervangen. Relevant in dit verband is een beschrijving van de waarborgen voor doelbereik zoals gevormd door de voorgestelde regels van het LVB2026.

Aanpak initiatiefnemer:
Zie aanpak 4.2.1.

4.3 Onderzochte alternatieven

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd voor de in het MER onderzochte scenario's met daarbij de specificatie dat het bij mogelijke worst-case effecten voornamelijk gaat om het zoeken naar een antwoord op de vraag of de geluidreducerende maatregelen uit de balanced approach procedure kunnen leiden tot een hogere NOx emissie.

Aanpak initiatiefnemer:
In kader van het MER zal een aanvullende analyse worden uitgevoerd naar de mogelijke effecten van BA-maatregelen voor de NO_X-emissies in het alternatief van 500.000 vliegbewegingen in 2030. Deze analyse wordt uitgevoerd in samenhang met de aanvullende analyse die worden uitgevoerd naar de trend in NO_X-emissies na 2030. Zie aanpak in paragraaf 5.2.

4.4.1 Rol van initiatieven in milieueffectrapportage

Reactie bevoegd gezag
Het is voor wat betreft de wettelijke inhoudsvereisten essentieel om brede maatregelen te verkennen waarin ook andere milieuaspecten dan alleen geluid zijn meegewogen. Dit vraagt daarom om een beschrijving van de maatregelen die eerder voor de balanced approach zijn afgewogen maar niet verder zijn verkend. In deze beschrijving moet waar mogelijk ook aangegeven worden wat voor effecten deze maatregelen hebben op andere milieuaspecten. Dat kan kwalitatief gedaan worden voor zover dit voldoende aantoont waarom maatregelen of een combinatie van maatregelen wel of niet extra milieuvoordelen hebben. Mochten er maatregelen zijn die duidelijke 'milieuvoordelen' hebben dan moeten deze in het herziene MER beschreven worden.

Dit laatste betekent niet dat de balanced approach opnieuw gedaan moet worden of dat andere maatregelen dan die in de balanced approach gevolgd moeten worden. Het gaat hier om het doel van het MER, namelijk het in beeld brengen van de keuzemogelijkheden en waarin deze zich onderscheiden in hun milieueffecten. De politiek- en bestuurlijke keuzes over de opvolging van maatregelen volgen daarna.

Aanpak initiatiefnemer:
Het hoofdrapport wordt aangevuld met toelichting over de afweging van alternatieven die heeft plaatsgevonden in het kader van de balanced approach-procedure. Dit gaat om toelichting op het doorlopen proces, de beschouwde alternatieven en de selectie van de maatregelen, op basis van de balanced approach-stukken. Er worden geen nieuwe alternatieven onderzocht, omdat dat vanwege bindende Europese regelgeving geen maakbare alternatieven zijn. Dit wordt in het MER onderbouwd.

4.4.2 Onderzoek naar (combinaties van) maatregelen

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd met de volgende aanscherping:
Ga daarbij na of, en zo ja, welke andere maatregelen duidelijke milieuvoordelen hebben waarbij rekening gehouden wordt met de kanttekeningen in de vorige reactie. Als geen realistische mogelijkheden beschikbaar zijn voor het (op bepaalde punten) verbreden van het alternatievenonderzoek, dan moet dat transparant en navolgbaar worden onderbouwd in het MER.

Aanpak initiatiefnemer:
Zie reactie 4.4.1

5.1.1 De referentiesituatie: Ref_{LVB}

Reactie bevoegd gezag
In het MER wordt het LVB 2008 als referentie opgenomen in het hoofdrapport. Daarvoor zal onderbouwd worden waarom het referentiescenario LVB 2008 de realistische invulling is voor het MER. Vervolgens zullen de effecten van de ondergrensalternatief (VA_{og}) en de bovengrensalternatief (VA_{bg}) vergeleken worden met referentie LVB 2008. Het advies om het plafond met 27.000

nachtvluchten mee te nemen in het RefLVB2008 wordt niet gevolgd omdat dit aantal destijds niet als uitgangspunt gold voor het LVB 2008.

De milieueffecten ten opzichte van deze referentie zullen in het herziene hoofdrapport (en de samenvatting) worden toegelicht, getoetst en verantwoord.

Aanpak initiatiefnemer:
De effectvergelijking met de LVB2008 referentie wordt opgenomen in het hoofdrapport en de samenvatting. In hoofdstuk 5 – waar nu de vergelijking met de referentie anticiperend handhaven is beschreven – wordt aanvullend de vergelijking met de referentie LVB2008 gepresenteerd. In het hoofdrapport wordt nadere onderbouwing opgenomen waarom de gebruikte methode om te komen tot het inpasbaar volume (294.000 vliegtuigbewegingen) de best beschikbare methode is.

5.1.2 De huidige situatie en gedooggebruik

Reactie
In de reactienota op de Notitie reikwijdte en detailniveau is reeds aangegeven dat de juridische referentiesituatie essentieel is. Het gaat hier om de referentiesituatie LVB2008. In dezelfde reactienota is ook aangeven dat een tweede referentiesituatie ook in het MER toegepast mag worden om invulling te geven aan de complexiteit van de gedoogsituatie bij Schiphol. Ref_{ahh} hoeft daarom niet aangepast te worden.

Aanpak initiatiefnemer:
In het hoofdrapport worden zowel de referentie anticiperend handhaven (500.000 vliegtuigbewegingen) als de referentie LVB2008 (294.000 vliegtuigbewegingen) opgenomen. Het is noodzakelijk de referentie anticiperend handhaven tenminste ook op te nemen als gevolg van de uitspraak van de Hoge Raad.

5.2 Zichtjaren

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd met de volgende aanpassing. Onderbouw eerst dat er na het zichtjaar 2030 geen verslechtering kan optreden. Wanneer uitgesloten kan worden dat er na 2030 geen verslechtering op kan treden, dan is een zichtjaar dat verder in de toekomst ligt niet nodig.

Aanpak initiatiefnemer:
Onderzocht wordt in hoeverre er na het zichtjaar 2030 verslechtering kan optreden ten opzichte van de milieueffecten die nu voor 2030 in beeld zijn gebracht in het MER. De aanpak gaat uit van een aanvullende analyse voor die milieueffecten waarvan nu niet bij voorbaat uitgesloten kan worden dat de effecten op lange termijn kunnen toenemen.
De verwachting is dat dit met name geldt voor de NO_X-emissies. In kader van het MER zal dan een aanvullende analyse worden uitgevoerd naar de mogelijke trend in NO_X-emissies na 2030. Daarbij wordt ook gekeken hoe deze trend zich verhoudt tot de uitgangspunten voor de huidige MER-berekening van de NO_X-emissies in 2030. Dit zal vooral antwoord moeten geven op de vraag: is een verdere emissietoename mogelijk, en zo ja, van welke orde van grootte is deze toename. Daarbij wordt ook rekening gehouden met onzekerheden.

Als er scenario's zijn waarin NO_X-emissies kunnen toenemen ten opzichte van wat nu voor 2030 is aangenomen, dan zal worden aangegeven op welke wijze voorkomen kan worden dat dit leidt tot verslechtering. Daarbij wordt ook ingegaan op de relatie met de natuurvergunning. De te verlenen natuurvergunning moet zeker stellen dat onzekerheden over de ontwikkeling van NOx-emissies na 2030 geen negatieve gevolgen zullen hebben op natuur. Dit zijn gescheiden trajecten, zoals bepaald door de Raad van State in de uitspraak over het versneld LVB.
De resultaten worden opgenomen in het MER hoofdrapport.

6.2.1 Effecten van atmosferische depositie

Reactie bevoegd gezag
Voor wat betreft de verplichting tot het maken van een passende beoordeling is bij Kamerbrief van 1 april (Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 592) aangegeven dat op grond van een recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak voor dit LVB2026 geen passende beoordeling noodzakelijk is. De rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van dit LVB staat los van de natuurtoets in het kader van de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit ('natuurvergunning Schiphol'). Voor de overige punten (worst case/samenstelling van de vloot) zie de reacties bij 4.3 en 5.2.

Aanpak initiatiefnemer:
Actualiseren hoofdrapport voor recente ontwikkelingen waaronder uitspraak Raad van State over het versneld LVB, inclusief een beschrijving van de gevolgen daarvan op de (status van de) passende beoordeling in het MER.

6.2.1 advies LVVN (1-5)

Reactie bevoegd gezag
Voor wat betreft de additionaliteitstoets wordt verwezen naar de vorige reactie dat op grond van een recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak voor het vaststellen van dit LVB2026 geen passende beoordeling noodzakelijk is. Het in beeld brengen van de effecten op Natura 2000 gebieden met een worst case scenario 478.000 vliegbewegingen wordt in het herziene MER opgenomen. Daarbij wordt rekening gehouden met een mogelijke toename van emissies en mogelijke toename van effecten bij fase 3 met een groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Zie hiervoor ook de reacties bij 4.3 en 5.2.

Aanpak initiatiefnemer:
In het MER zijn middels een bandbreedte-aanpak (460.000 – 500.000 vliegtuigbewegingen) milieueffecten in beeld gebracht. Voor de boven- en ondergrens van de bandbreedte zijn AERIUS berekeningen gedaan. Voor het LVB scenario met 478.000 vliegtuigbewegingen is door middel van een conservatieve schaling aannemelijk gemaakt dat de effecten passend zijn.

In het hoofdstuk 'LVB' wordt aanvullende toelichting opgenomen met betrekking tot de gehanteerde methode om de navolgbaarheid te verbeteren. Daarbij wordt uitgelegd dat rekening is gehouden met de balanced approach-maatregelen en dat er een conservatieve schaling is toegepast om de mogelijke effecten van de activiteit in kaart te brengen.

Op deze manier wordt conform het advies van het bevoegd gezag inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van dit scenario op een andere manier dan met een aanvullende AERIUS berekening.

6.2.1 Advies LVVN (6)

Reactie bevoegd gezag
De gekozen emissiehoogte wordt in het MER gemotiveerd.

Aanpak initiatiefnemer:
De gekozen emissiehoogte wordt in het herziene hoofdrapport van het MER gemotiveerd.

6.2.2 Overige natuuraspecten

Reactie bevoegd gezag
Advies van de Commissie wordt gevolgd. Wanneer er negatieve gevolgen zijn voor soorten en de NNN dan moet onderzocht worden welke maatregelen mogelijk of wenselijk zijn.

Aanpak initiatiefnemer:
Er wordt een nadere analyse uitgevoerd naar de mogelijke negatieve gevolgen, en op basis hiervan zal worden beoordeeld hoe deze gevolgen zich verhouden ten opzichte van de geldende kaders.

6.2.2 advies LVVN (7-8)

Reactie bevoegd gezag
De onderbouwingen met betrekking tot het aantal vliegtuigaanvaringen en de genoemde soorten in Natura 2000-gebied De-Wilck zullen aangescherpt en zo nodig uitgebreid worden in het herziene MER.

Aanpak initiatiefnemer:
Er worden tekstuele aanscherpingen gedaan met betrekking tot de kans op vliegtuigaanvaringen. Ook voor de genoemde soorten in Natura 2000-gebied De Wilck worden de teksten aangescherpt op basis van de informatie uit SOVON.

6.3 Luchtemissies en Zeer Zorgwekkende Stoffen

Reactie bevoegd gezag
Advies van de Commissie wordt gevolgd.

Aanpak initiatiefnemer:
- Ten aanzien van ZZS:
  - In het MER zijn nu de emissies van VOS aangegeven en is voor verschillende ZZS het massapercentage (t.o.v. VOS) aangegeven. Daarmee geeft het MER dus (indirect) inzicht in de emissies.
  - basis van eerder NLR-onderzoek wordt beoordeeld in hoeverre voor de beschouwde ZZS de concentratiebijdrage van het vliegverkeer binnen de MTR blijft. Het betreft NLR onderzoek dat in opdracht van IenW is uitgevoerd en in 2024 is gepubliceerd:

https://open.overheid.nl/documenten/dpc-8b77db7324a6f360abe17891e79a5de33adc6300/pdf.

- In het MER worden contourkaarten toegevoegd waarin de (ruimtelijke) verschillen in concentratiebijdragen tussen de alternatieven zijn aangegeven.
- De teksten over de uitgangspunten en methode voor de beoordeling van luchtkwaliteit en voor de beoordeling van gelijkwaardigheid worden verduidelijkt en aangevuld.
- Er wordt een toelichting opgenomen waarom in het LVB geen grenswaarde voor CO is opgenomen.

6.4.1 Vliegveiligheid

Reactie bevoegd gezag
Advies van de Commissie wordt gevolgd waarbij een nadere onderbouwing wordt gegeven met betrekking tot de vliegveiligheid.

Aanpak initiatiefnemer:
In het MER wordt nadere onderbouwing opgenomen door de belangrijkste uitkomsten van de op het ontwerp-LVB uitgevoerde integrale veiligheidsanalyse te (IVA) beschrijven. Die geven geen aanleiding om aanvullende maatregelen te onderzoeken.

6.4.2 Externe veiligheid

Reactie bevoegd gezag
Advies van de Commissie wordt gevolgd waarbij beter inzicht gegeven wordt in de externe veiligheidssituatie.

Aanpak initiatiefnemer:
In het hoofdrapport wordt op basis van de deelrapporten een tekst opgenomen waarin deze punten duidelijk worden geadresseerd.

7.2 Invloed stelsel op beschermings- en geluidsdoelen

Reactie
Advies van de Commissie wordt gevolgd. Het is daarbij denkbaar dat in het MER onderbouwd wordt dat variëren in de hoogte van de grenswaarden geen maakbare varianten opleveren. Ook in dat geval dient de bepaling van de gehanteerde grenswaarden wel kwantitatief inzichtelijk gemaakt te worden.

Aanpak initiatiefnemer:
In het nieuwe hoofdstuk ‘LVB’ in het hoofdrapport wordt gemotiveerd waarom variëren in de hoogte van de grenswaarden geen toegevoegde waarde heeft. Dit omvat een uitleg hoe het stelsel werkt: de balanced approach-operatie moet immers passen binnen de grenswaarden, en daarbovenop wordt geen extra geluidruimte opgenomen. Daarnaast is sprake van een driedubbel slot voor geluid (handhavingspunten, totaal volume geluid (TVG), maximumaantal vliegtuigbewegingen). Vanuit (bijvoorbeeld) het TVG kan worden geïllustreerd dat geen ruimte wordt geboden voor meer of lawaaiiger verkeer.

7.3 Gelijkwaardigheid geluid

Reactie
Advies van de Commissie wordt gevolgd.

Aanpak initiatiefnemer:
De MER scenario's zijn in het hoofdrapport getoetst aan gelijkwaardigheid. Aanvullend kunnen vermeende inconsistenties geduid worden.
In de rapportage 'Grenswaardenscenario LVB' is aangetoond dat het LVB scenario ook voldoet aan gelijkwaardigheid. De rapportage wordt opgenomen als onderdeel van het MER en de belangrijkste bevindingen komen terug in het hoofdrapport.

7.4 Hinderbeleving geluid

Reactie bevoegd gezag
De initiatiefnemer is terecht niet uitgegaan van nog niet gepubliceerde blootstelling-responsrelaties van het RIVM. Ook de conclusie dat de blootstelling-responsrelatie uit 2020 niet representatief zou zijn vanwege de Covid19-omstandigheden, is niet onjuist. Indien er gedurende de herziening van het MER alsnog nieuwe blootstellings-responsrelaties gepubliceerd worden, dan ligt het in de rede om op termijn te bezien in hoeverre die nieuwe inzichten aanleiding geven tot beleidswijzigingen.

Aanpak initiatiefnemer:
E.e.a. afhankelijk van het moment dat de nieuwe BR-relatie definitief is en hoe dit zich verhoudt tot moment afronden MER. Wanneer de nieuwe BR-relatie verschijnt voorafgaande aan het afronden van het MER wordt inzicht gegeven in aantallen gehinderden en slaapverstoorden (uitgaande van de MER-scenario's), gebruik makend van de nieuwe relatie. In het nieuwe onderdeel 'LVB' in het MER worden ook de effecten bij het LVB scenario met 478.000 vliegtuigbewegingen beschreven, waaronder hoe de nieuwe aantallen zich verhouden tot de criteria voor gelijkwaardigheid.

7.5.1 Maximale geluideffecten fase 3

Reactie
Advies van de Commissie wordt gevolgd, zie ook de reactie op 5.2.

Aanpak initiatiefnemer:
Zie reactie 5.2: in hoofdstuk 'LVB' wordt een doorkijk gemaakt na 2030 en wordt nadere beschouwing/analyse opgenomen voor milieueffecten waarvan niet zeker is dat ze op lange termijn niet toenemen. In hoofdstuk 'LVB' wordt ook beschreven hoe LVB de maximale emissies van (o.a.) geluid normeert.

7.5.2 Piekgeluid en rustmomenten

Reactie
Advies van de Commissie wordt gevolgd. Indien invulling geven aan dit advies niet mogelijk is, dienen de betreffende aspecten opgenomen te worden als leemtes in kennis.

Aanpak initiatiefnemer:

- De Commissie vraagt onderbouwing van de in het MER gekozen duur van een rustmoment. Rekenkundig hebben we de beperking dat we niet voor langere periodes dan 20 min en lagere niveaus dan 60 dB kunnen rekenen.
- We geven inzicht in de duur van rustmomenten in de avond en de nacht. We kunnen niet uitgaan van lagere niveaus.
- Er wordt nadere duiding opgenomen met betrekking tot de oorzaak van verschillen in piekgeluiden. Voor het effect van maatregelen op piekgeluid in slaapgevoelige periode wordt voor een aantal locaties (omdat alle locaties bekijken een onevenredig grote inspanning is) inzichtelijk gemaakt wat de impact is van de balanced approach-maatregelen en vlootvernieuwing.

7.5.3 General Aviation en maatschappelijk verkeer

Reactie bevoegd gezag
Advies van de Commissie wordt gevolgd.

Aanpak initiatiefnemer:
We maken inzichtelijk wat lokaal (Lden, Lnight) en totaal (TVG, hinder, slaapverstoring) de bijdrage is van GA en MV aan de totale geluidbelasting.

In het balanced approach-traject zijn maatregelen om geluidbelasting GA-verkeer te reduceren onderzocht. Hiervan wordt een beschrijving opgenomen.

7.5.4 Geluid taxiënde vliegtuigen

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd. Ook hier geldt dat indien invulling geven aan dit advies niet mogelijk is dan dienen de betreffende aspecten benoemd te worden als leemtes in kennis.

Aanpak initiatiefnemer:
Er wordt een uitgebreidere toelichting opgenomen waarom de uitkomsten van het gebruikte Peutz onderzoek naar taxigeluid op Schiphol uit 2001 nog steeds overeind staan. Verder is dit punt al in leemten in kennis opgenomen.

7.5.5 Laagfrequent geluid

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd. Ook hier geldt dat indien invulling geven aan dit advies niet mogelijk is dan dienen de betreffende aspecten benoemd te worden als leemtes in kennis.

Aanpak initiatiefnemer:
De Commissie adviseert om bij de herziening van het MER de effecten van laagfrequent geluid in beeld te brengen en te beoordelen.

Het is bekend dat er klachten zijn over laag frequent geluid. Het is momenteel niet mogelijk om de klachten te herleiden naar de bron. Er zijn wel maatregelen genomen door Schiphol in het kader van het minder hinder programma (grondribbels), maar de aard en de omvang van het probleem is onduidelijk.

Doordat hinder door grondgeluid en laag frequent geluid moeilijk is te herleiden naar de bron, zijn er ook geen gegevens waarmee kan worden gerekend. Dat maakt de door de Commissie voorgestelde methodes niet toepasbaar in het MER.

In het MER worden teksten aangescherpt om dit toe te lichten. In het hoofdrapport (leemten in kennis) is reeds aandacht voor een beschrijving van de onderzoeken die door het RIVM zijn uitgevoerd om inzicht te krijgen in de omvang en aard van meldingen en hinder als gevolg van laagfrequent geluid.

7.5.6 Gecumuleerde eindsituatie geluid en rol decentrale overheden

Reactie bevoegd gezag
Het advies van de Commissie wordt gevolgd waarbij inzicht wordt gegeven in de gecumuleerde geluidbelasting rondom Schiphol.

Aanpak initiatiefnemer:
We voeren een nadere kwantitatieve analyse uit waarbij per rekenpunt de bijdrage van weg, spoor en luchtvaart wordt bepaald. Vervolgens kan visueel de bijdrage van luchtvaartgeluid op het geheel worden gepresenteerd.

Het advies van de Commissie is o.a. om grondgebonden geluid en taxigeluid mee te nemen in gecumuleerd geluid. Deze zijn echter 1) niet berekend en 2) in ieder geval voor taxigeluid zijn geen formules voorhanden om het taxigeluid op te tellen bij de andere geluidsbronnen. Dit wordt beschreven in de leemten in kennis.