

RAPPORT

Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. afwijking bestemmingsplan 'Schiphol'

Uniform platform fase 3

Klant: Schiphol B.V.

Referentie: BJ1012-RHD-RDI-RP01

Status: Definitief/revisie 2

Datum: 6 december 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Netherlands
Mobility & Infrastructure

██████████ T
██████████@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. afwijking bestemmingsplan 'Schiphol'

Sub titel: Uniform platform fase 3
Referentie: BJ1012-RHD-RDI-RP01
Uw kenmerk 100-5025794
Status: Definitief/revisie 2
Datum: 6 december 2024
Projectnaam: Ruimtelijke onderbouwing Schiphol
Projectnummer: BJ1012
Auteur(s): S.H. / J.B.

Opgesteld door: S.H. / J.B.

Gecontroleerd door: S.G.

Datum: 08-12-2023

Goedgekeurd door: J.B.

Datum: 06-12-2024

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Locatie en beschrijving plangebied	1
1.3	Planologisch kader	3
1.4	Afwijken van het bestemmingsplan	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Gebieds- en projectbeschrijving	5
2.1	Huidige situatie plangebied	5
2.2	Beoogde ontwikkeling	5
2.3	Activiteiten op het nieuwe Uniform-3 platform	7
2.3.1	Parkeren vliegtuigen	7
2.3.2	Uitvoeren klein lijnonderhoud	7
2.3.3	Aanpakken vliegtuigen	7
2.3.4	Gladheidsbestrijding platform	8
2.3.5	Intern schoonmaken	8
3	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	18
3.4	Conclusie beleidskader	19
4	Omgevingsaspecten	20
4.1	Bodem	20
4.2	Water	20
4.3	Verkeer	21
4.4	Geluid	22
4.5	Luchtkwaliteit	23
4.6	Ecologie	23
4.7	Stikstof	25
4.8	Externe veiligheid	28
4.9	Bedrijven en milieuzonering	28
4.10	Archeologie en cultuurhistorie	29
4.11	Ontploffbare oorlogsresten	29
4.12	Kabels en leidingen	30
4.13	m.e.r.-beoordeling	30

5	Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid	31
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
5.2	Economische uitvoerbaarheid	31
6	Conclusie	31

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het Uniform platform is een bufferlocatie voor *narrow body* (hierna NABO) vliegtuigen (vliegtuigen met één gangpad) en *wide body* (hierna WIBO) vliegtuigen (grotere vliegtuigen met twee of meer gangpaden). Als een vliegtuig langere tijd op Schiphol verblijft, moet deze vanaf de gate bij het terminal gebied worden weggesleept naar een platform om daar tijdelijk geparkeerd te worden. Dit voorkomt dat het vliegtuig onnodig een gate bezet houdt en daarmee de (efficiëntie van de) grondoperatie verstoort.

De verwachting is dat in de toekomst meer grotere (WIBO) vliegtuigen naar Schiphol komen. Enerzijds, doordat de trend is dat luchtvaartmaatschappijen steeds vaker grote vliegtuigen inzetten in verband met de beperkte beschikbaarheid van het aantal luchthavenslots en als gevolg van vlootvernieuwing waarbij het over het algemeen ook stillere en zuinigere toestellen betreft. Anderzijds omdat al geruime tijd gesproken wordt over een vermindering van het aantal vluchten dat van en naar Schiphol mag vliegen. Om eenzelfde aantal passagiers te vervoeren met minder vluchten zijn per vliegtuig meer stoelen nodig. De bestaande ruimte op Schiphol is niet ontworpen op deze toename van grotere vliegtuigen. Daarom is aan Schiphol de taak om deze ruimte te accommoderen opdat de luchthavenoperatie zo efficiënt mogelijk verloopt. Dit vraagt om meer parkeergelegenheid voor grotere toestellen op het Uniform platform.

Om meer bufferruimte voor WIBO-vliegtuigen te realiseren, wordt het Uniform platform in fases uitgebreid. In de eerste fase (ingebruikname november 2018) werd de toekomstige rijbaan tijdelijk als bufferlocatie gebruikt en groeide het aantal opstelplaatsen van vijf naar zeven. In de tweede fase (ingebruikname maart 2020) is verder uitgebreid naar tien opstelplaatsen voor WIBO-vliegtuigen. Ook is in deze fase de watergang langs het Uniform platform verder oostwaarts verlegd om ruimte te creëren voor de daaropvolgende fasen en om voldoende watercompensatie te realiseren vooruitlopend op het aanbrengen van verhard oppervlak. De werkzaamheden en het gebruik in het kader van fase 1 en 2 van het Uniform platform pasten binnen de enkelbestemming Verkeer – Luchtverkeer 2 van het bestemmingsplan ‘Schiphol’.

Dit project ziet toe op de uitbreiding van Uniform platform fase 3, waarna de totale capaciteit 14 WIBO-bufferposities bedraagt. De uitbreiding van WIBO-bufferposities gaat ten koste van NABO-bufferposities. Per saldo zorgt deze ontwikkeling ervoor dat het aantal bufferposities afneemt.

Het doel van de uitbreiding van het Uniform platform is het bevorderen van de doorstroming en daarmee tegengaan van luchtvaartcongestie op de luchthaven. Dit zorgt niet alleen voor een betere on-time performance door efficiëntere benutting van de beschikbare capaciteit aan rijbanen, gates en vliegtuigopstelplaatsen, maar daarmee ook voor een vermindering van de hoeveelheid emissies. Nadrukkelijk gaat het niet om het accommoderen van een toenemend aantal vluchten. Ook is op het gehele Uniform platform geen ruimte voor passagiersafhandeling. Het gaat hier om een verbetering van (de efficiëntie van) de luchthavenoperatie binnen het luchtzijdige deel van Schiphol.

1.2 Locatie en beschrijving plangebied

Het Uniform platform ligt in het noordwestelijk deel van Schiphol binnen het luchthavengebied. Het platform bevindt zich ten noorden van het terminalgebied, ten oosten van de Zwanenburgbaan (18C/36C) en ten noorden van het uiteinde van de Buitenveldertbaan (09/27) voor landend vliegverkeer vanuit oostelijke richting. In onderstaande figuren is in geel het plangebied van “Uniform-3” weergegeven.



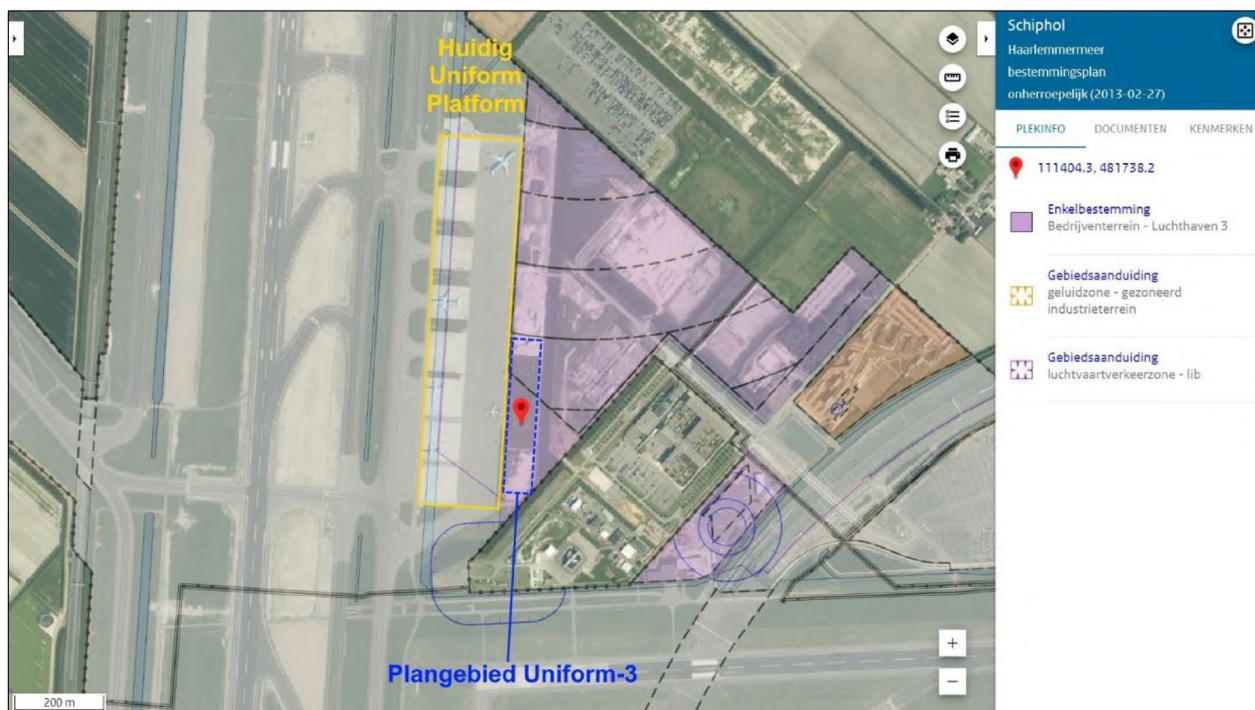
Figuur 1: Globale ligging plangebied ten opzichte van luchthaven Schiphol en de directe omgeving



Figuur 2: Ligging plangebied in directe omgeving binnen luchthavengebied Schiphol Noordwest

1.3 Planologisch kader

Ter plaatse van de projectlocatie (zie onderstaande figuur) geldt de bestemming Bedrijventerrein – Luchthaven 3 in het vigerende bestemmingsplan Schiphol (onherroepelijk sinds 27 februari 2013).



Figuur 3: Projectlocatie (blauw) naast bestaande Uniform platform binnen bestemmingsplan Schiphol – ruimtelijkeplannen.nl

Binnen deze bestemming zijn de aangewezen gronden bestemd voor (artikel 8.1):

- Aannemersactiviteiten in relatie tot bouwactiviteiten op de luchthaven;
- Grondopslag in relatie tot bouwactiviteiten op de luchthaven;
- Proefinstallaties ten behoeve van (zonne)energievoorziening van de luchthaven en één vergistingsinstallatie;

met uit zondering van:

- risicovolle inrichtingen (waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing is);
- geluidzoneringsplichtige inrichtingen, met dien verstande dat de Wgh-inrichting Schiphol is toegestaan;
- inrichtingen waar ontplofbare stoffen van de klasse 1 van het ADR aanwezig zijn (zoals gekwalificeerd en gekwantificeerd in Bijlage I, onderdeel C, categorie 3 onder 3.6 van het Besluit omgevingsrecht);
- d. wegen;
- e. voorzieningen voor openbaar vervoer;
- f. voorzieningen ten dienste van de luchtvaart en de luchtverkeersveiligheid;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. groen;
- i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

met daarbij behorend(e):

- parkeervoorzieningen voor (motor)voertuigen;
- verhardingen.

Het bestaande Uniform platform heeft in het vigerende bestemmingsplan Schiphol (onherroepelijk sinds 27-02-2013) de enkelbestemming Verkeer – Luchtverkeer 2. Dit sluit aan bij de algemene systematiek die ten aanzien van aan luchtverkeer gerelateerde bestemmingen wordt gehanteerd op Schiphol, te weten:

- De bestemming **Verkeer – Luchtverkeer 1** geldt voor de start- en landingsbanen (artikel 20). Hier zijn alle functies en voorzieningen toegestaan die te maken hebben met het starten en landen van vliegtuigen en met de luchtveiligheid. Ook is in deze bestemming ruimte gereserveerd voor de geplande openbaar vervoerslijn vanuit Schiphol-Oost en zijn algenbassins toegestaan;
- De bestemming **Verkeer – Luchtverkeer 2** geldt ter plaatse van de platformen naast de start- en landingsbanen (artikel 21);
- De bestemming **Verkeer – Luchtverkeer 3** is toegekend aan het gebied waarin zich de pieren, gates en lounges bevinden (artikel 22).

Binnen de enkelbestemming Verkeer – Luchtverkeer 2 zijn platforms, opstelplaatsen en buffers voor vliegtuigen en andere voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart en de luchtveiligheid toegestaan. Daarnaast ondergeschikte voorzieningen ten behoeve van groen, water(huishouding), nutsvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit zoals geluidsschermen en luchtkwaliteitsschermen, met daarbij behorende verhardingen, paden en bermen.

1.4 Afwijken van het bestemmingsplan

Hoewel de doeleindenomschrijving 'voorzieningen ten dienste van de luchtvaart en de luchtveiligheid' zowel in de enkelbestemming Verkeer – Luchtverkeer 2 als in de enkelbestemming Bedrijventerrein – Luchthaven 3 voorkomt, zijn in laatstgenoemde bestemming opstelplaatsen voor vliegtuigen niet expliciet opgenomen. Om die reden dient voor het in gebruik nemen van de uitbreiding van het Uniform platform voor opstelplaatsen en bufferposities voor vliegtuigen afgeweken te worden van het bestemmingsplan. De aanleg van een verhardingsvlak is mogelijk binnen de bestemming Bedrijventerrein – Luchthaven 3 onder f. 'voorzieningen ten dienste van de luchtvaart en de luchtveiligheid' en onder k. '(met daarbij behorende) verhardingen'. Ook de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg zijn mogelijk op grond van leden a en b zoals hierboven in paragraaf 1.3 weergegeven.

Om het project mogelijk te maken wordt dus een omgevingsvergunning aangevraagd voor de activiteit: het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan. Tevens wordt de activiteit milieuneutrale verandering van een inrichting (artikel 2.1, eerste lid, onder e en artikel 3.10 derde lid, van de Wabo) aangevraagd, waarbij geldt dat deze vergunningaanvraag tevens dient als melding ingevolge het Activiteitenbesluit.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk twee geeft de beschrijving van het plangebied en de voorgenomen ontwikkeling weer. Het derde hoofdstuk gaat in op het van toepassing zijnde beleidskader. Hoofdstuk vier behandelt de omgevingsaspecten en de resultaten van beschouwingen en onderzoeken uitgevoerd aangaande deze omgevingsaspecten. Hoofdstuk vijf gaat in op de procedurele aspecten en de economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk zes is de conclusie opgenomen.

2 Gebieds- en projectbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van het plangebied weergegeven en wordt de voorgenomen ontwikkeling beschreven.

2.1 Huidige situatie plangebied

In de huidige situatie bestaat het Uniform platform uit drie onderdelen:

1. Uniform-1 met 3 *multiple aircraft ramp systems*, 4 WIBO-opstelplaatsen en 1 NABO-opstelplaats
2. Uniform-2 met 3 *multiple aircraft ramp systems*
3. De tijdelijk op de toekomstige rijbaan gerealiseerde 7 NABO-opstelplaatsen

Een *multiple aircraft ramp system* (hierna MARS) is een bufferpositie waar één WIBO-vliegtuig of twee NABO-vliegtuigen kunnen worden geparkeerd. Door de multifunctionele inzetbaarheid van de 6 MARS biedt het Uniform platform in de huidige situatie plaats aan maximaal 10 WIBO-vliegtuigen of maximaal 20 NABO-vliegtuigen.

Tabel 1: Huidig aantal bufferposities Uniform platform

Type bufferpositie	Aantal
WIBO-vliegtuig	4
MARS	6
NABO-vliegtuig	8
Totaal	18

Voorts is de veiligheidszone – AFS Schiphol (*air fuel supply*) van toepassing op het bestaande Uniform platform, wat mogelijk maakt dat vliegtuigen hier getankt kunnen worden met behulp van een hydrant-dispenser.

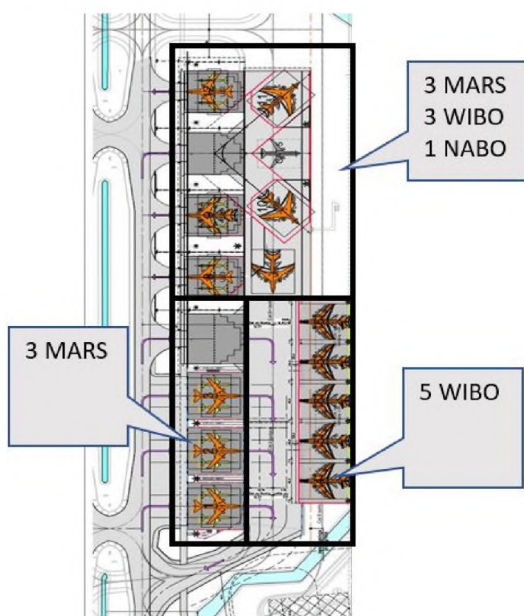
2.2 Beoogde ontwikkeling

Schiphol vraagt een omgevingsvergunning aan voor de uitbreiding van het Uniform platform. In lijn met de eerder beschreven trendverschuiving van NABO- naar WIBO-vliegtuigen, is het de bedoeling om op het Uniform platform meer bufferlocaties voor WIBO-vliegtuigen te realiseren: Uniform-3. Het Uniform platform leent zich goed voor het uitbreiden van dit type bufferlocaties, omdat zich hier geen baankruisingen voordoen en omdat de locatie voldoende dicht bij het pierenstelsel is. In de voorgenomen situatie wordt het aantal bufferlocaties voor WIBO-vliegtuigen uitgebreid ten koste van bufferposities voor NABO-vliegtuigen. In onderstaande tabel is de voorgenomen situatie qua bufferposities op het Uniform platform weergegeven.

Tabel 2: Beoogd aantal bufferposities Uniform platform

Type bufferpositie	Aantal
WIBO-vliegtuig	8
MARS	6
NABO-vliegtuig	1
Totaal	15

In de voorgenomen situatie kunnen maximaal 14 WIBO-vliegtuigen of 13 NABO-vliegtuigen worden geparkeerd. Per saldo zorgt deze voorgenomen verandering ervoor dat het totale aantal bufferposities voor vliegtuigen afneemt. Er vindt een verschuiving plaats naar meer bufferposities voor WIBO-vliegtuigen. In Figuur 4 is de gewenste ontwikkeling weergegeven en zijn de bufferposities inzichtelijk gemaakt.



Figuur 4: Voorgenomen situatie Uniform Platform

2.3 Activiteiten op het nieuwe Uniform-3 platform

Het Uniform platform is een bufferlocatie voor vliegtuigen, waar vliegtuigen tijdelijk geparkeerd worden op bufferposities. Met de voorgenomen verandering c.q. uitbreiding Uniform platform verandert het gebruik van het platform niet. Deze activiteiten zijn reeds vergund en worden nu aangevraagd als uitbreiding op de vigerende vergunning.

■■■■■ bevinden zich geen passagiers in de vliegtuigen of elders op het Uniform platform dat in het luchtzijdige (*airside*) deel van Schiphol ligt. Er vindt ook geen afhandeling zoals bevoorrading van water, legen van toiletten, uitwendig wassen, bagageafhandeling en/of tanken van vliegtuigen plaats.

Op het Uniform platform worden de onderstaande activiteiten uitgevoerd.

2.3.1 Parkeren vliegtuigen

De bufferposities zijn bedoeld voor het tijdelijk parkeren om te voorkomen dat vliegtuigen onnodig een gate bezet houden. Vliegtuigen worden gesleept vanaf de gates bij het terminalgebouw naar het Uniform platform (en weer terug) met behulp van sleeptrekkers. De vliegtuigmotoren gaan dus in principe niet aan, tenzij er een vermoeden is van een storing, zie het punt hieronder. Wel vindt gebruik van de *auxiliary power unit* (AUP) plaats, oftewel de hulpmotor die energie levert voor andere functies dan aandrijving van het vliegtuig. Eén van de voorschriften (#18) van de Wnb-vergunning¹ (zie verder onder § 4.7 Stikstof) ziet toe op het APU-gebruik: dit dient te worden beperkt tot 5 minuten voorafgaand aan het vertrek van de vliegtuigen om een reductie in de (stikstof)emissies als gevolg van de grondoperatie te bewerkstelligen.

2.3.2 Uitvoeren klein lijnonderhoud

Het kan voorkomen dat op het Uniform platform klein lijnonderhoud wordt uitgevoerd aan operationele vliegtuigen. Als de piloot van het vliegtuig een storingsmelding krijgt, dan wordt dit doorgegeven aan de serviceafdeling voor klein lijnonderhoud. Naar aanleiding van deze storingsmelding wordt een inspectie uitgevoerd of worden eenvoudige storingen verholpen. Er worden dan kleine onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd zoals het controleren van het oliepeil of het verwisselen van kleine onderdelen. In geval van complexere storingen wordt het vliegtuig versleept naar een hangar waar grote onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden.

2.3.3 Aanpikken vliegtuigen

Nadat kleine onderhoudswerkzaamheden aan een vliegtuig zijn afgehandeld, kan het 'aangepikken' van vliegtuigen worden uitgevoerd. Aanpikken is het testdraaien van vliegtuigmotoren om te controleren of een storing is verholpen. Het aanpikken vindt plaats op het laagste vermogen voor een korte tijd. Dat is onderdeel van het onderhoudsproces en veiligheidsprotocol van vliegtuigen en voorgeschreven door vliegtuigfabrikanten. Aanpikken duurt doorgaans maximaal tien minuten: een vliegtuigmotor wordt gestart, waarna er allerlei controles worden uitgevoerd, zoals aflezen van instrumenten en inspectie op lekken. Zo nodig wordt de procedure direct na het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden herhaald om te controleren of er geen storingen meer zijn en een vlucht veilig kan worden uitgevoerd.

N.B. Aanpikken is niet hetzelfde als proefdraaien. Voor proefdraaien gelden strengere regels en zijn speciale locaties op de luchthaven aangewezen in verband met de geluidsproductie.

¹ *Voluit: het besluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol d.d. 26 september 2023 met kenmerk DGNV / 20307623*



2.3.4 Gladheidsbestrijding platform

Op het Uniform platform kan gladheidsbestrijding plaatsvinden. Dit betekent dat het platform wordt vrijgehouden van sneeuw- en ijsvorming. Dit wordt ook wel *runway de-icing* genoemd en hiervoor wordt kaliumformiaat gebruikt, een milieuvriendelijker product dan kaliumacetaat. Het project Uniform gaat bovendien run-off faciliteren wat inhoudt dat de eerste mm aan oppervlaktewater afgevangen wordt en niet in de bodem infiltreert.

N.B. *Runway de-icing* is niet hetzelfde als *aircraft de-icing*, waarbij een vliegtuig ijsvrij wordt gemaakt. Laatstgenoemde activiteit wordt niet uitgevoerd op het Uniform platform.

2.3.5 Intern schoonmaken

Het kan incidenteel voorkomen dat de vliegtuigen aan de binnenzijde worden schoongemaakt. In dat geval komt een schoonmaakkploeg langs.

Naast de bouw van deze opstelplaatsen voor vliegtuigen door middel van een asfalt(rijbaan)constructie, wordt het bestaande Uniform platform heringericht door het aanbrengen van nieuwe belijning. Ook wordt de rijrichting aangepast naar 'met de klok mee' in plaats van het huidige 'tegen de klok in', op verzoek van de luchtverkeersleiding. Deze aanpassing bevordert de veiligheid.

Geen behoefte aan huidige bestemming plangebied

Deze vergunningaanvraag ziet erop toe in afwijking van het bestemmingsplan vliegtuigopstelplaatsen mogelijk te maken in het plangebied. Hoewel de onderliggende bestemming daarmee niet komt te vervallen, zorgt het nieuwe gebruik ervoor dat deze gronden met bedrijfsbestemming niet gebruikt kunnen worden voor bedrijfsdoeleinden. Van belang daarbij is het om te realiseren dat de planlocatie in het luchtzijdige (airside) deel van Schiphol ligt en onderdeel uitmaakt van een langdurig gefaseerd plan voor uitbreiding van het Uniform platform. De verlegging van de watergang is jaren geleden al gerealiseerd en sindsdien is er geen behoefte aan de bestaande bestemming. Bedrijfsmatig gebruik van de gronden door derden is met andere woorden al niet mogelijk op deze locatie. In die zin wordt er regionaal gezien geen bedrijfsbestemming onttrokken aan de beschikbare locaties voor bedrijven om zich te vestigen en doet het planvoornemen geen afbreuk aan de regionale behoefte aan bedrijfslocaties. Het planvoornemen heeft ook geen (nadelige) invloed op de ontwikkeling van bedrijfslocatie Lijndenhof in Badhoevedorp-Zuid, zie daarvoor ook de bespreking van de resultaten van de milieuonderzoeken in Hoofdstuk 4.

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid beschreven dat betrekking heeft op het plangebied en de voorgenomen ontwikkeling. De uitbreiding van het Uniform platform wordt getoetst aan dit beschreven beleid.

3.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De NOVI komt als structuurvisie uit onder de bestaande Wet ruimtelijke ordening (WRO). Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 gaan op in en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel, behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone. De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als een omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

De NOVI biedt een kort, middellang en langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk.

Nationale belangen

Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. Deze nationale belangen zijn:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. Beperken van klimaatverandering;
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;

14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie;
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

De voorgenomen ontwikkeling raakt niet direct aan de nationale belangen en is tevens niet in strijd met de nationale belangen uit het NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De borging van de uitspraken uit de SVIR heeft in juridische zin plaatsgevonden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De uitwerking ervan in het Barro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL). Het BKL wordt van kracht zodra de Omgevingswet in werking treedt. Het BKL wordt dus uitwerking in regelgeving van het beleid dat in de NOVI staat.

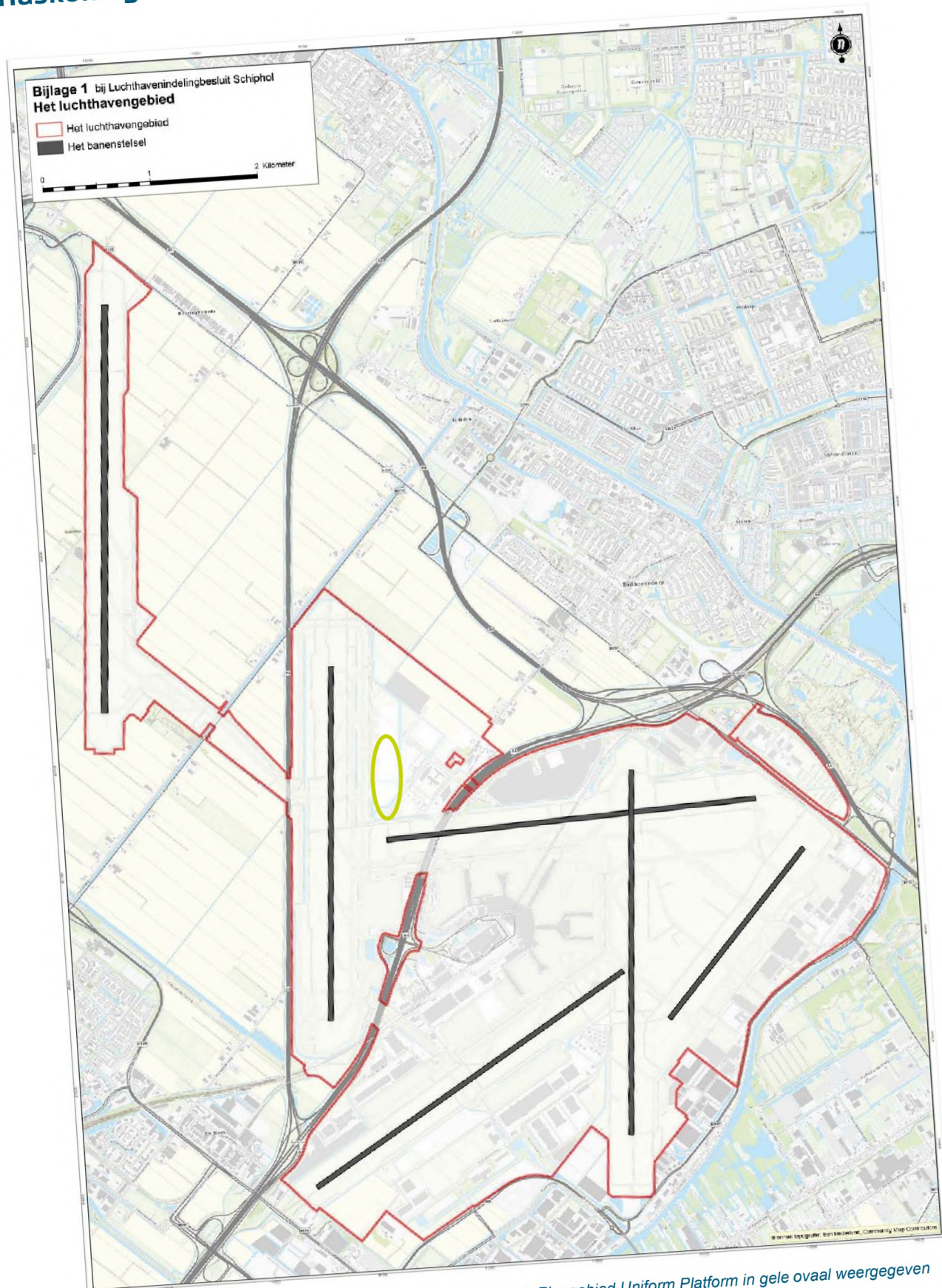
In het Barro zijn de verschillende nationale belangen vastgelegd die doorwerking moeten krijgen bij lagere overheden. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, Natuurnetwerk Nederland, erfgoederen van universele waarden, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeer-gebied.

Het planvoornemen is niet in strijd met de nationale belangen vastgelegd in het Barro.

Luchthavenindelingsbesluit

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol staan veiligheid- en gezondheidsregels over de bestemming en het gebruik van de gronden, zowel binnen het 'luchthavengebied' als binnen het 'beperkingengebied' rondom Schiphol. Per zone gelden andere beperkingen. Deze beperkingen hebben te maken met geluidhinder, externe veiligheid of vliegveiligheid (vanwege de hoogte of vogel aantrekkende werking). De beperkingen gelden voor gebouwen, en ook voor bouwwerken zoals windturbines en vaste laserinstallaties.

In paragraaf 2.1 – Regels binnen het luchtvaartgebied van het LIB, is in artikel 2.2.1 de volgende bepaling opgenomen over het luchthavengebied: *“de gronden die bestemd zijn voor het banenstelsel van de luchthaven zijn als zodanig aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit”*. De kaart waarnaar wordt verwezen is uitgesneden afgebeeld in onderstaande Figuur 5.



Zoals indicatief weergegeven op de kaart, valt het plangebied van Uniform-3 binnen het Luchthavengebied (LHB) waar het LIB niet van toepassing is.

Voor wat betreft het Luchthavengebied van Schiphol en het veilig gebruik hiervan heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (thans Minister van Infrastructuur en Milieu) op grond van artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart nadere regels gegeven in de 'Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen'. Ten aanzien van het oprichten van bouwwerken op de luchthaven wordt in artikel 12 van deze regeling bepaald dat er op de luchthaven geen bouwwerk wordt opgericht die de goede werking van de ten behoeve van de luchthaven aanwezige cns-apparatuur verstoort, die zog-turbulenties of wervelstraten veroorzaakt die de veiligheid van het vliegverkeer verstoren of het zicht van de luchtverkeersleiding vanuit de verkeersstoren op de banen belemmert. Op basis van dit artikel vraagt de luchthavenexploitant bij voorgenomen (bouw)plannenwerktuigen Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) advies over de correcte Projectgerelateerd 6 oktober 2023 BJ1012-RHD-RDI-RP01 17 werking van cns-apparatuur en de operationele consequenties zoals zichtlijnen vanuit de verkeersstorens en opgestelde camera's.

De LVNL is ingesteld bij de Wet luchtvaart ressorterend als zelfstandig bestuursorgaan onder het Ministerie van Infrastructuur en Water (I&W). LVNL is ingevolge de Wet luchtvaart aangewezen als één van de luchtverkeersdienstverleningsorganisaties in Nederland. Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid en een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer. De taken van LVNL zijn o.a. het verlenen van luchtverkeersdiensten en communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingdiensten (artikel 5.23 van de Wet luchtvaart). De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de luchtvaart is (mede) op basis van het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (ook wel het Verdrag van Chicago of het ICAO-verdrag genoemd) een aangelegenheid van de Nederlandse Staat. Op basis van het Verdrag van Chicago is de International Civil Aviation Organisation (ICAO) opgericht. In het kader van het scheppen van uniformiteit in de diverse regels vaardigt ICAO internationale bepalingen uit. De Nederlandse Staat is partij bij het Verdrag van Chicago en dient de ICAO-bepalingen dan ook te implementeren in de nationale wet- en regelgeving. Tevens dient de Nederlandse Staat ervoor te zorgen dat de luchtvaartsector aan deze bepalingen voldoet. LVNL voert die taken uit.

Het advies van LVNL bestaat uit een toetsing van voorgenomen (bouw)plannen aan de correcte werking van communicatie-, surveillance- en navigatieapparatuur (cns-apparatuur) alsmede de operationele consequenties. De toetsingen van LVNL worden uitgevoerd o.a. aan de hand van internationale criteria (zoals ICAO, maar in Europa ook het EASA: European Union Aviation Safety Agency). De beperkingen t.a.v. bebouwing is onder andere geregeld in het Verdrag van Chicago. Dit verdrag geeft aan dat de maximale bouwhoogte op luchthavens 45 meter is.

Schiphol doet zelf de toets op de EASA compliance, zichtlijnen en andere aspecten en legt dit voor aan de LVNL. Dit is ook van toepassing op de werkzaamheden zoals het aanbrengen en verwijderen van werktuigen zoals kranen.

Conclusie Rijksbeleid

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het Rijksbeleid, zoals opgenomen in het NOVI, het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Het plangebied ligt binnen het Luchthavengebied (LHG) en daarmee is een toets aan het LIB niet aan de orde. Schiphol heeft een interne procedure waar indien nodig bouwplannen en activiteiten ter toetsing worden voorgelegd aan de Luchtverkeersbeveiliging LVNL. Het ontwerp zal indien nodig worden getoetst door de Luchtverkeersbeveiliging (LVNL) op radarverstoring en bouwhoogtebeperking ten gevolge van het luchtverkeer.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsvisie NH2050 – Balans tussen economische groei en leefbaarheid (Structuurvisie, vastgesteld op 19-11-2018)

Aan de Omgevingsvisie NH2050 ligt het document 'Verkenningen NH2050' ten grondslag, waarin ter referentie acht hoofdthema's van trends en ontwikkelingen, elk met kernwaarden, zijn geformuleerd:

1. Klimaatverandering bedreigt onze leefomgeving;
2. Bodem, water en luchtkwaliteit;
3. Biodiversiteit;
4. Economische transitie;
5. Energietransitie;
6. Mobiliteit;
7. Verstedelijking;
8. Landschap.

Vervolgens is het document 'Koers NH2050' opgesteld, waarin een hoofdambitie, sturingsfilosofie en ambities zijn geformuleerd. Die ambities zijn uiteengezet in drie thema's:

1. Leefomgeving
 - Klimaatverandering
 - Gezondheid en veiligheid
 - Biodiversiteit en natuur
2. Gebruik van de leefomgeving
 - Economische transitie
 - Wonen en Werken
 - Mobiliteit
 - Landschap
3. Energietransitie

In de Omgevingsvisie NH2050 wordt de balans gezocht tussen economische groei en leefbaarheid. Om het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau te houden, wordt er een basiskwaliteit van de leefomgeving gegarandeerd die samenhangt met economische ontwikkeling. In de visie zijn vijf samenhangende bewegingen opgesteld die richting geven aan het faciliteren van opgaven die op de provincie afkomen. Middels ontwikkelprincipes en randvoorwaarden wordt een beweging naar de toekomst mogelijk gemaakt. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

1. Dynamisch schiereiland – hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.

2. Metropool in ontwikkeling – hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan systeem vergroten we de agglomeratiekracht.
3. Sterke kernen, sterke regio's – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.
4. Nieuwe energie – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Onder het thema 'Metropool in ontwikkeling' wordt het plangebied aangeduid als 'Strategische reserves Schiphol'. De provincie is voorstander van de mogelijkheid van binnenstedelijke woningbouw binnen de contouren van Schiphol, daar waar er herstructurerings/transformatie-opgaven liggen. Daarnaast moeten nieuwe werklocaties binnen de Schipholcontouren mogelijk zijn. Daarbij kan het gaan om milieuhinderlijke bedrijvigheid dan wel om functies die passen bij de hubfunctie van Schiphol (kantoor- en vergaderlocaties en logistieke functies). Ook projecten rondom energietransitie en circulaire economie behoren tot de mogelijkheden. Met landschapsontwikkeling rondom de luchthaven wordt ruimtelijke kwaliteit aan het gebied toegevoegd.

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de Omgevingsvisie NH2050.

Relatie Omgevingsvisie – Omgevingsverordening

De ontwikkelprincipes uit de Omgevingsvisie geven richting aan ontwikkelingen in de leefomgeving in Noord-Holland. Uitgangspunt is dat de ontwikkelprincipes ruimte bieden voor initiatieven en flexibel zijn. 'Samen' is hierbij het uitgangspunt, waardoor er ruimte is voor meer vertrouwen. Daarnaast wordt er nagedacht over de vraag hoe de regels kunnen worden geformuleerd dat ze bijdragen aan het bereiken van de opgaven én ruimte bieden voor initiatieven. Als opgaven niet gehaald worden, wordt de inzet verstevigd of verandert de rol en de instrumenten. De inzet en rol van de provincie varieert, de ontwikkelprincipes blijven hetzelfde. Zo kan de provincie zelf initiatieven starten als er een groot belang wordt behartigd. Of worden ontwikkelprincipes die vragen om beperkingen van andermans handelen vertaald in de Omgevingsverordening.

Voor de Omgevingsverordening zijn alle huidige regels met betrekking tot de fysieke leefomgeving geanalyseerd. Middels deze analyse zijn de regels in lijn gebracht met de ambities en ontwikkelprincipes en met de sturingsfilosofie van de Omgevingsvisie NH2050.

Omgevingsverordening NH2020

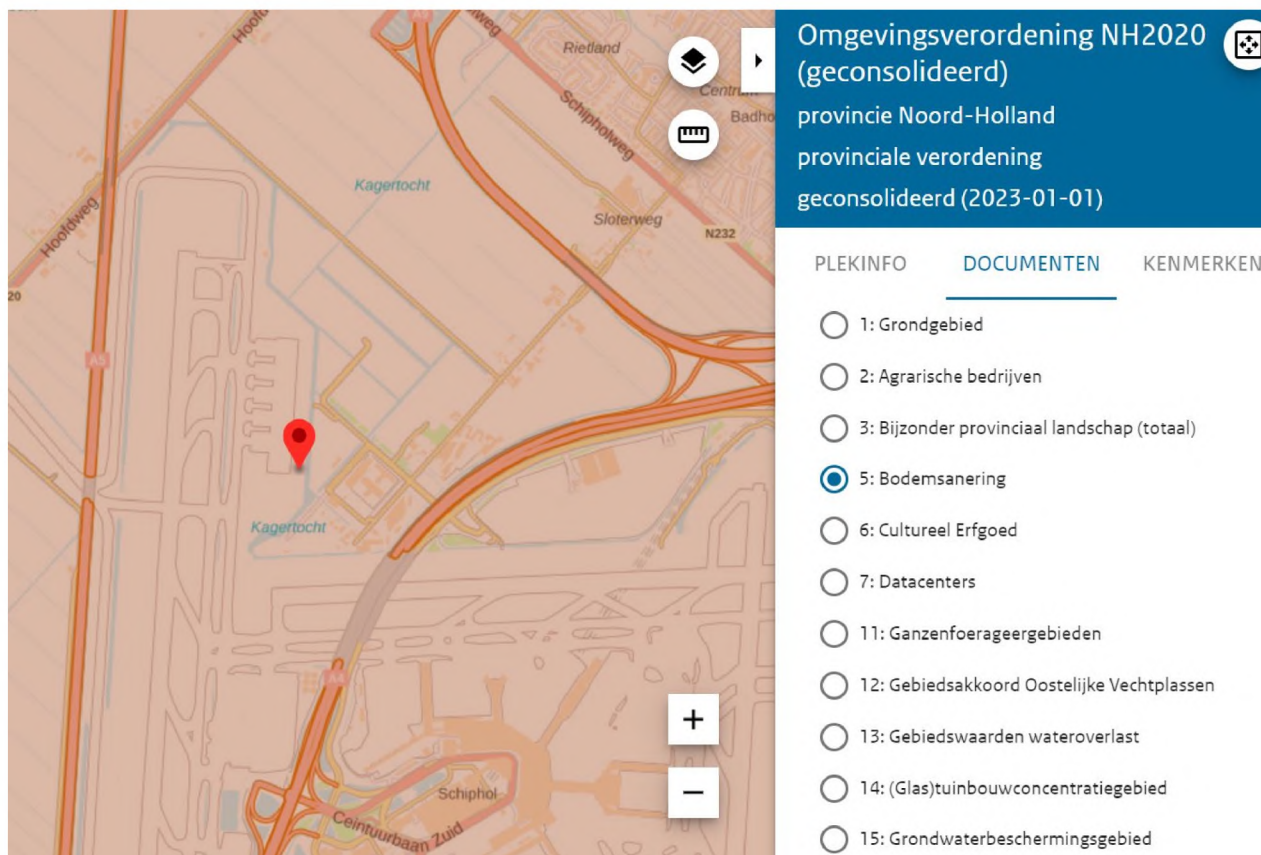
(Provinciale verordening, geconsolideerd op 01-01-2023)

In de Omgevingsverordening zijn een aantal thema's opgenomen die op de bijbehorende kaarten over het plangebied van Uniform platform vallen. Hieronder zullen achtereenvolgens de regels betreffende deze thema's worden geanalyseerd: 'Bodemsanering', 'LIB5 zone Schiphol', en 'Peilbesluit'.

Bodemsanering (Figuur 6)

De regels in de Omgevingsverordening gaan over het saneren van de bodem als bedoeld in artikel 1 van de Wet bodembescherming voor het werkingsgebied Bodemsanering, dit betreft het hele grondgebied van Noord-Holland met uitzondering van het grondgebied van de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Haarlem en Alkmaar, omdat zij zelfstandig bevoegd gezag Wet bodembescherming zijn, zoals bedoeld in artikel 88 van de Wet bodembescherming.

De voorgenomen ontwikkeling betreft geen bodemsanering en de bodemkwaliteit ter plaatse geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een sanering (zie ook § 4.1 Bodem). De regels vormen daarmee geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.



Figuur 6: Bodemsanering (OV NH2020)

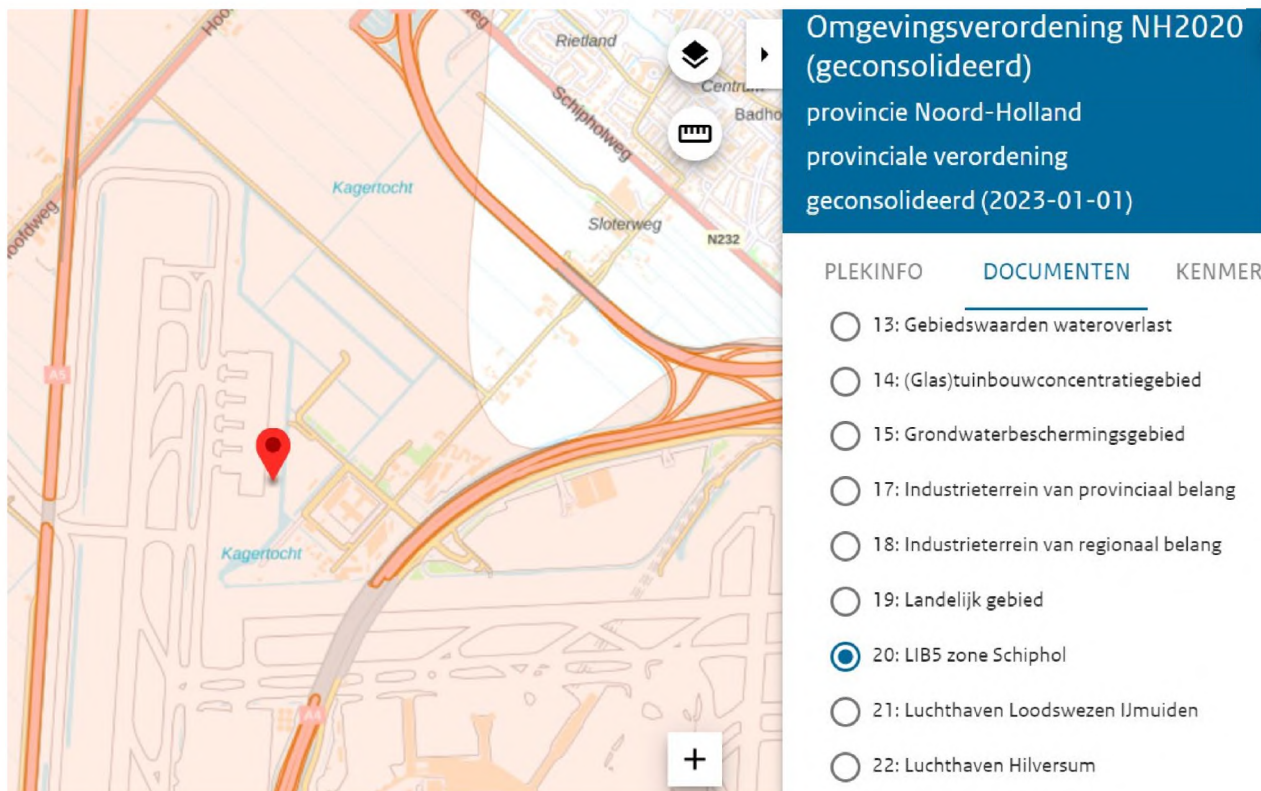
LIB5 zone Schiphol (Figuur 7)

Artikel 6.24 Wonen binnen de LIB 5 zone

Dit artikel moet worden gelezen in samenhang met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), dat de ruimtelijke regels op rijksniveau bevat in verband met de aanwezigheid en het gebruik van luchthaven Schiphol. Met de wijziging van de regels voor externe veiligheid en geluid in het LIB per 1 januari 2018 is het beleid uit de voormalige Nota Ruimte voor het gebied binnen de zogenaamde 20 Ke-contour in het LIB verankerd. Het gebied binnen de 20 Ke-contour is daartoe als een nieuwe zone, te weten het afweginggebied (zone 5) aan het beperkingengebied toegevoegd. LIB 5 is een omhullende contour. De regels van LIB 5 gelden daarmee ook voor de zones 1, 2, 3 en 4 van het beperkingengebied.

Artikel 2.2.1d, eerste lid, van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol bepaalt dat “Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dat besluit met nummer 5 zijn aangewezen (zoals Uniform platform), buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan”. Deze regel is erop gericht om enerzijds in dit gebied voldoende ruimte te bieden voor de ontwikkeling van Schiphol door het ontstaan van nieuwe woonwijken buiten de reeds bestaande verstedelijkte gebieden te voorkomen en anderzijds voldoende ruimte te laten om aan de woningbouwopgave te voldoen door binnenstedelijk daaraan geen beperkingen op te leggen. Dit sluit aan bij het gehanteerde principe om zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied te vliegen.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in woningbouw. Daarmee vormen deze regels geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.



Figuur 7: LIB5 Zone Schiphol (OV NH2020)

Peilbesluit (Figuur 8)

Artikel 6.82 Peilbesluit

1. Het waterschapsbestuur stelt een of meer peilbesluiten vast voor de oppervlaktewaterlichamen in de gebieden binnen het werkingsgebied peilbesluit.

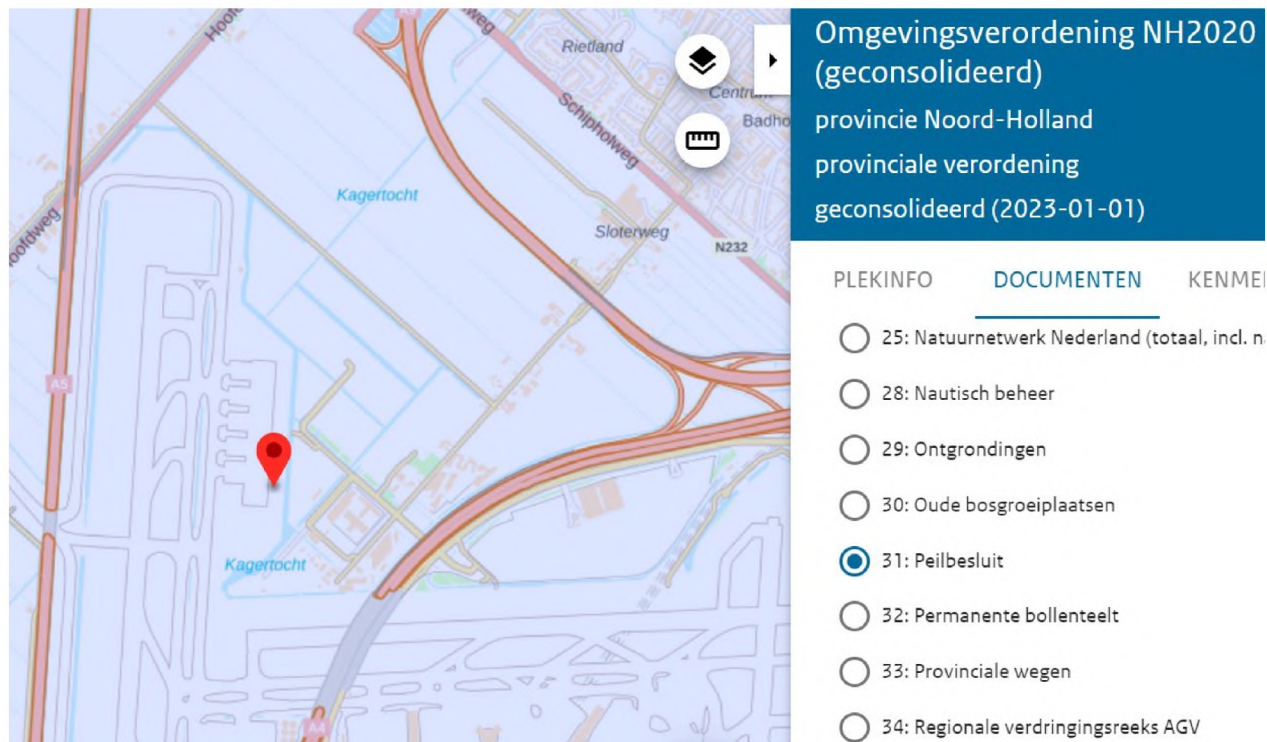
Op grond van artikel 5.2 van de Waterwet moeten bij of krachtens provinciale verordening de oppervlaktewaterlichamen worden aangewezen waarvoor de beheerder peilbesluiten dient vast te stellen. In dit artikel is daarin voorzien. In het peilbesluit worden op een voor de beheerder bindende wijze waterstanden opgenomen of bandbreedten waarbinnen de waterstanden onder reguliere omstandigheden kunnen variëren. Bij het nemen van een peilbesluit is de functie van de betrokken oppervlaktewateren van groot belang. In het licht van die functie moet een afweging plaatsvinden van alle bij de waterhuishouding betrokken belangen.

2. Peilbesluiten moeten actueel zijn en in ieder geval rekening houden met veranderingen in de omstandigheden ter plaatse en met de aanwezige functies en belangen.

In het verleden hadden waterschappen de verplichting om iedere 10 jaar hun peilbesluiten te herzien. De provincie Noord-Holland heeft onlangs besloten vooral op doelen te willen sturen (het "wat") en minder op werkwijzen (het "hoe"). Volgens deze sturingsfilosofie is het aan het waterschap om te zorgen voor een 'actueel' peilbesluit. De beheerder toetst periodiek (ambtelijk) of het peilbesluit nog actueel is.

In het gebied is een peilbesluit aanwezig met een bepaald peil. Als de tijdelijke grondopslag op TTOP4 geen veranderd waterpeil nodig heeft, dan is het waterpeil een gegeven en hoeft bij de voorgenomen

ontwikkeling alleen rekening te worden gehouden dat er een bepaald waterpeil aanwezig is. Het gevoerde waterpeil wordt als gegeven meegenomen in het plan.



Figuur 8: Peilbesluit (OV NH2020)

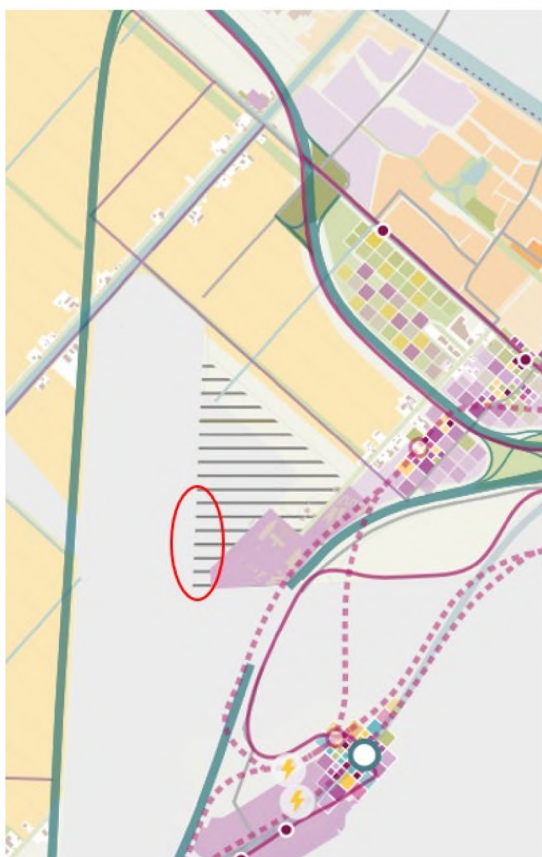
Conclusie provinciaal en regionaal beleid

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de werkgebieden en onderhavige regels uit de Omgevingsverordening geen belemmeringen vormen voor de voorgenomen ontwikkeling van het Uniform platform.

3.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (vastgesteld op 3 maart 2022)

Het plangebied van het Uniform platform wordt in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (deels) aangemerkt als zoekgebied ter reservering voor een tweede terminal van Schiphol (zie Figuur 9). De ontwikkelplannen voor een tweede terminal zijn op de lange baan geschoven en vinden in ieder geval niet binnenkort plaats. Naast deze concrete aanwijzing wordt in de Omgevingsvisie meer algemeen beschreven dat de gemeente voorstander is van een 'compact Schiphol', omdat grond steeds schaarser wordt. Het doel van de uitbreiding van het Uniform platform is te zorgen voor een betere doorstroming van vliegtuigen aan de gates door een bufferlocatie te ontwikkelen voor wide body vliegtuigen.



Figuur 9: Uitsnede OV Haarlemmermeer 2040. Plangebied rood gearceerd weergegeven

Ten aanzien van de inpassing van Schiphol stelt de omgevingsvisie: “Ruimtelijke inpassing van de luchthaven op een schaal die past bij de polder levert vele baten op. De luchthaven streeft een groen imago na. De gemeente versterkt haar identiteit van een stoer en ruim polderlandschap met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en aangename woonmilieus. Leefbaarheid en groei van de luchthaven kunnen zo beter in balans komen. Het Groene Carré rond de startbanen in de open polder wordt afgemaakt, de noordzijde wordt toegevoegd en versterkt daarmee het oorspronkelijke landschap van de polder. In dit gebied ligt ook onze opgave voor opwek van energie door zon op land.” En: “We willen een toekomstbestendige luchthaven die in samenhang met de omgeving wordt ontwikkeld. We moeten de balans behouden tussen leefbaarheid voor inwoners en het behoud van het internationale netwerk op Schiphol. Dat houdt in een gemeente waar onze inwoners goed en gezond kunnen wonen, leven en werken en een economisch sterke en bereikbare luchthaven die in samenhang met de omgeving en met behulp van innovatie kan worden ontwikkeld.” Ten aanzien van de dynamiek in het gebied:

“Haarlemmermeer kent een hoge verstedelijkingsdruk, mede vanwege Schiphol en de ligging in de MRA. Een terugkerende opgave is hoe nieuwe ontwikkelingen vorm te geven in relatie tot de oude agrarische polderopbouw en het creëren van de wens een prettige leefomgeving te realiseren.”

Conclusie gemeentelijk beleid

De ontwikkeling van het Uniform platform vormt geen belemmeringen voor de visie van de gemeente Haarlemmermeer. Het doel van de voorgenomen ontwikkeling is om te functioneren als bufferlocatie voor *wide body* vliegtuigen om zo een betere doorstroom van vliegtuigen te bevorderen aan de gates. Hiermee draagt dit initiatief bij aan de primaire operatie van luchthaven Schiphol. Ook draagt het bij aan vermindering van uitstoot doordat aankomende vliegtuigen niet langer in het veld hoeven te wachten met negatieve impact op de on time performance en onnodige congestie tot gevolg.

3.4 Conclusie beleidskader

De voorgenomen ontwikkeling van Uniform platform fase 3 is niet in strijd met de visies, verordeningen en overig beleid van de verschillende beleidsniveaus.

4 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de milieuhygiënische en planologische aspecten verantwoord die samenhangen met de voorgenomen ontwikkeling. Voor elk omgevingsaspect is een korte omschrijving opgenomen, waarbij (indien van toepassing) is verwezen naar uitgevoerde onderzoeken. Indien er onderzoeken zijn uitgevoerd zijn deze als bijlage toegevoegd aan deze ruimtelijke onderbouwing.

4.1 Bodem

Wettelijk kader

De Wet Bodembescherming (Wbb) stelt regels om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en haar fysieke eigenschappen te beschermen. Enerzijds heeft de wet een preventief doel en worden regels beschreven om te voorkomen dat een nieuwe verontreiniging van de bodem ontstaat. Anderzijds heeft de Wbb een curatief doel door voorwaarden te geven voor het opruimen, saneren, van reeds bestaande bodemverontreinigingen. De wet maakt onderscheid in historische en nieuwe bodemverontreiniging. Indien een verontreiniging veroorzaakt is na 31 december 1986, wordt dit gezien als nieuwe verontreiniging en geldt hiervoor de zorgplicht (Wbb, art. 13, Zorgplicht). Indien een verontreiniging veroorzaakt is voor 1 januari 1987, wordt dit gezien als historische verontreiniging. Een historische verontreiniging is saneringsplichtig indien in een Wbb-beschikking de aard, mate en omvang ("ernst") en risico's ("spoed") zijn vastgelegd. Binnen het plangebied zijn mogelijk historische verontreinigingen aanwezig. Volgens de Wbb moeten deze verontreinigingen gesaneerd worden indien er een onaanvaardbaar risico is voor mens of milieu of indien er een verspreidingsrisico is. Als dit niet het geval is, moeten verontreinigingen gesaneerd worden op een natuurlijk moment. Vanaf 1 januari 2006 is de norm dat de sanering van historische bodemverontreinigingen functiegericht en kosteneffectief moet worden uitgevoerd.

Beschouwing

In het kader van de aanleg is een Bodemkundige Verklaring afgegeven en hier is bijbehorend onderzoek voor uitgevoerd. Zie **Bijlage 1**.

Uit de bodemkwaliteitsgegevens van de locatie blijken geen verontreinigingen waarvoor saneringsprocedures in het kader van de Wbb noodzakelijk zijn. De werkzaamheden behorende tot het afvoeren van de licht verontreinigde grond en aanvoer van grond moeten tijdig worden aangegeven conform Wbb en Besluit bodemkwaliteit (Bbk) – en onder Omgevingswet conform het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).

Conclusie

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is in voldoende mate vastgesteld en geschikt voor het beoogde gebruik. Afvoer en toepassing van grondstromen dient conform geldende wet- en regelgeving te gebeuren. Dit aspect vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

4.2 Water

Schiphol heeft afspraken met betrekking tot waterberging met Hoogheemraadschap Rijnland vastgelegd in een Bergingsrekening Courant Schiphol (BRC SPL). De luchthaven zorgt voor een positief saldo en kan daar toename van verharding op afboeken.

Keur en Uitvoeringsregels HH Rijnland

In de Keur van HH Rijnland staan de regels met betrekking tot het water, de oevers en de dijken in beheer bij het waterschap. Hoofdzakelijk richten deze zich op schoon en voldoende water in oppervlaktewaterlichamen als sloten, grachten en meren, sterke dijken tegen overstromingen en gezonde waterplanten en

waterdieren. Bij de Keur horen de Uitvoeringsregels. Hierin staan de voorwaarden voor allerlei werkzaamheden die bewoners en bedrijven willen uitvoeren bij water en dijken.

Rijnland kent de volgende algemene regel (artikel 2, lid a, onder 11.3): *“Het aanbrengen van de verharding moet worden gecompenseerd door het graven van compenserende wateroppervlak ter grootte van 15% van het oppervlak van de toename aan verharding...”*. Onder lid b, onder 2, staat genoemd dat dit door middel van een afschrijving van een Berging Rekening Courant kan geschieden. Als toelichting op de beleidsregels met betrekking tot Hoofdstuk 11 Aanbrengen van verharding vermelden de Uitvoeringsregels Keur juni 2022 van Rijnland (p. 73):

“Hemelwater dat terechtkomt op verharding, wordt meestal via hemelwaterafvoeren afgevoerd naar het oppervlaktewater. In principe moet voor elke nieuw aangelegde verharding compenserend oppervlaktewater worden gegraven. Dit moet minimaal 15% van de toename aan verharding zijn. In plaats van water graven, mag ook gebruik worden gemaakt van een positief saldo op een BRC (met goedvinden van de eigenaar hiervan). Ook mag gebruik gemaakt worden van water dat eerder gegraven is (maximaal vijf jaar voorafgaand aan de melding/vergunningaanvraag). Dit water mag dan uiteraard nog niet ingezet zijn als compensatie voor een ander plan of zijn opgenomen op een BRC. Ook kan gebruik worden gemaakt van een (gedeeltelijke) alternatieve waterberging.”

Beschouwing

De uitbreiding van het Uniform platform bestaat vrijwel geheel uit aanleg van extra verhard oppervlak. De toename aan verharding bedraagt 22.905 m². Op grond van de watercompensatie-eis van 18,5% die HH Rijnland hier hanteert, is er 4.237,43 m² watercompensatie nodig. Zoals in [§ 1.1 Aanleiding en doel](#) aangegeven is tijdens Uniform fase 2 de watergang oostwaarts verlegd en extra open water gegraven om te voorzien in de watercompensatie-opgave voor de daaropvolgende fasen. Dat is toegevoegd aan het saldo op de Berging Rekening Courant Schiphol, waar nu 16.374 m² beschikbaar is. Na aftrekking van de benodigde watercompensatie voor dit project (4.238 m²), blijft er nog een positief saldo van 12.496 m² over op de BRC SPL.

Conclusie

In fase 2 is al voldoende wateroppervlak voor berging gerealiseerd en rondom een groenstructuur aangelegd, in de kenmerkende polderstructuur met afwisseling van ontwikkelingsgebieden met minimale bebouwing en stroken van groen en water. Dit is verrekend met het saldo op de Berging Rekening Courant Schiphol. De benodigde watercompensatie voor Uniform fase 3 van 4.238 m² wordt met de BRC gesaldeerd, waarna er nog een positief saldo van 12.496 m² op de BRC SPL resteert. Dit aspect vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

4.3 Verkeer

De uitbreiding van het Uniform platform dient ervoor om meer ruimte te bieden aan WIBO-vliegtuigen. Het doel van de uitbreiding van het Uniform platform is het bevorderen van de doorstroming en daarmee tegengaan van luchtvaartcongestie op de luchthaven. Dit zorgt niet alleen voor een betere on-time performance door efficiëntere benutting van de beschikbare capaciteit aan rijbanen, gates en vliegtuigopstelplaatsen, maar daarmee ook voor een vermindering van de hoeveelheid emissies.

Het faciliteren van een beperkt aantal extra vliegtuigopstelplaatsen heeft geen significante gevolgen voor de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling van wegen in/nabij het gebied. In het kader van de verleende Wnb-vergunning (Voluit: het besluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol d.d. 26 september 2023 met kenmerk DGNV / 20307623 – zie verder onder paragraaf 4.7 Stikstof) is de aantrekkende werking op het wegverkeer, inclusief het verkeer op het luchthaventerrein als een direct gevolg van de exploitatie van Schiphol betrokken in de passende

beoordeling en de stikstofberekening. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de effecten op de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de realisatie van Uniform platform 3 niet significant zijn.

Conclusie

De aanleg van Uniform-3 heeft geen gevolgen voor de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling van wegen in/nabij het gebied. Doel van het project is het bevorderen van de doorstroming en het tegengaan van luchtvaartcongestie op de luchthaven.

4.4 Geluid

Wettelijk kader

De juridische haalbaarheid wordt getoetst op basis van de vigerende normen per geluidbronsoort. Ontwikkelingen en activiteiten moeten binnen de in de Wet geluidhinder en het Activiteitenbesluit gestelde geluidsnormen blijven. Bij overschrijding van de normen zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk.

Beschouwing

Zoals eerder vermeld is op het gehele Uniformplatform alleen aanpikken van vliegtuigen toegestaan. Aanpikken is het testdraaien van de vliegtuigmotoren op het laagste vermogen voor een korte tijd. Dit is onderdeel van het onderhoudsproces en een veiligheidsprotocol van vliegtuigen, en is voorgeschreven door vliegtuigfabrikanten. Aanpikken wordt alleen uitgevoerd als er een mankement of storing is aan een vliegtuigmotor, of als daar vermoeden van is. Bij het aanpikken is er nadrukkelijk geen hoge motorbelasting; het is daarmee niet hetzelfde als proefdraaien. Voor proefdraaien gelden strenge regels en zijn speciale locaties aangewezen waar afgeschermd proefdraaien plaatsvindt.

Ter plaatse van het Uniform platform kunnen in de huidige vergunde situatie maximaal 3 vliegtuigen per dag aanpikken; dit gebeurt alleen in de dagperiode (7.00 – 19.00). Per vliegtuig zal per dag ten hoogste 15 minuten kunnen worden aangepikt. Conform de huidige vergunning mag er dus in de dagperiode 45 minuten worden aangepikt. De bedrijfsvoering ten aanzien van het aanpikken wijzigt niet als gevolg van deze aanvraag. Het aanpikken van vliegtuigmotoren op het Uniform platform is onderdeel van de veranderingsvergunning met kenmerk 99226400, d.d. 15 maart 2021. Ten behoeve van die aanvraag heeft Peutz onderzoek uitgevoerd naar het geluid vanwege aanpikken op het Uniform platform (Peutz rapport ML 465-74-RA d.d. 27 oktober 2020). In dit onderzoek is rekening gehouden met de geluidemissie vanwege het aanpikken van een WIBO-vliegtuig voor wat betreft bronsterkte van een vliegtuigmotor.

In het kader van deze vergunningsaanvraag heeft Peutz onderzoek uitgevoerd naar de geluidsuitstraling naar de omgeving. Het rapport van dit onderzoek is als **Bijlage 2** bijgevoegd. In het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de verandering van het aantal bufferposities op het Uniform platform weinig tot geen invloed heeft op het geluid naar de omgeving.

Overig geluid

De voorgenomen activiteiten op het Uniform platform – parkeren vliegtuigen, uitvoeren klein lijnonderhoud, gladheidsbestrijding platform en intern schoonmaken – vallen onder het grondgebonden geluid en maken onderdeel uit van de vigerende revisievergunning met kenmerk 2003-28217, d.d. 1 juni 2004.

Conclusie

De voorgenomen verandering van het Uniform platform resulteert in een vermindering van het totale aantal bufferposities voor het tijdelijk parkeren van vliegtuigen. In de praktijk zal het aantal activiteiten op het Uniform platform gelijk blijven of zelfs afnemen. De geluidsbelasting in de omgeving zal niet significant wijzigen als gevolg van voorgenomen verandering. De voorgenomen verandering heeft geen invloed op het omgevingsaspect geluid.

4.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
- het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

Als aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan, is er nog steeds kans op gezondheidsschade door luchtverontreiniging. De WHO hanteert daarom advieswaarden voor fijn stof (PM10 en PM2,5) die lager zijn dan de wettelijke grenswaarden. De WHO-advieswaarden zijn 20 µg/m³ voor PM10 en 10 µg/m³ voor PM2,5.

Beschouwing

Met de uitbreiding van het Uniform platform neemt per saldo het aantal bufferposities af: er vindt een verschuiving plaats van NABO- naar WIBO-vliegtuigopstelplaatsen. Wel is aannemelijk dat voor het trekken van WIBO-vliegtuigen meer trekkracht nodig is dan voor het trekken van een NABO-vliegtuig met bijbehorende extra uitstoot en meer luchtverontreiniging. In artikel 5.6, lid 2 van de Wet milieubeheer is echter bepaald dat op de arbeidsplaats niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen uit de Wet milieubeheer. Daar is hier sprake van, mede omdat duidelijk is dat passagiers geen toegang hebben tot het platform.

De voorgenomen verandering resulteert in een vermindering van het totale aantal bufferposities voor het tijdelijk parkeren van vliegtuigen. In de praktijk zal het aantal activiteiten op het Uniform platform gelijk blijven of zelfs afnemen. De luchtkwaliteit in de omgeving zal niet significant wijzigen als gevolg van voorgenomen verandering. De voorgenomen verandering heeft geen invloed op het omgevingsaspect luchtkwaliteit.

Conclusie

In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) luchthaven Schiphol zijn de normen en grenswaarden vastgelegd voor geluidbelasting, emissies en externe veiligheid en daar heeft SNBV als totale inrichting aan te voldoen. In het kader van de gehele operatie van Schiphol draagt deze ontwikkeling niet significant bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.6 Ecologie

Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Voorheen

was de soortenbescherming in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming (Wnb).

Gebiedsbescherming wordt ook gewaarborgd onder het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De Wnb heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000-gebieden), gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten.

Beschouwing

Ten behoeve van de uitbreiding van het Uniform platform is er een ecologische quickscan uitgevoerd voor soorten- en gebiedsbescherming. Zie **Bijlage 3** voor de uitgebreide flora en fauna rapportage. Tevens is voor kleine marterachtigen nader onderzoek uitgevoerd, zie daarvoor **Bijlage 4**. De resultaten van beide onderzoeken worden hieronder integraal behandeld.

Soortenbescherming

Voor soortenbescherming is er onderzocht welke (beschermde) flora en fauna potentieel aanwezig zijn binnen het plangebied. Hier zijn de volgende resultaten uit voortgekomen:

- Planten: er is geen beschermde flora waargenomen en dit wordt ook niet verwacht aangezien het plangebied ontbreekt aan een geschikt biotoop voor beschermde flora;
- Vissen: er zijn geen beschermde vissoorten aangetroffen in en rondom het plangebied en verder ontbreekt het aan een geschikt biotoop voor deze soorten;
- Amfibieën: in het plangebied is geen geschikt voortplantingswater aanwezig voor amfibieën, maar er is wel een geschikt landbiotoop aanwezig dat benut kan worden door algemene soorten amfibieën. Echter wordt er door de geïsoleerde ligging van het plangebied door dichte bebouwing, drukke wegen en brede watergangen, niet verwacht dat amfibieën aanwezig zijn.
- Vogels: er zijn geen vogels met een jaarrond beschermd nest waargenomen in het plangebied. Ook is er weinig potentie voor deze soorten om zich te vestigen in het plangebied aangezien het ontbreekt aan een geschikt leefgebied. Er zijn wel een aantal broedvogels zonder jaarrond beschermd nest aangetroffen in het plangebied. Er is in de opgeslagen zandheuvelds een Oeverzwaluw nest-indicerend waargenomen. Verder is het mogelijk dat er in het water en oevers langs het plangebied water- en moerasvogels broeden, als ook rietvogels in de rietkragen. Afgezien daarvan is er binnen het plangebied weinig tot geen potentie voor andere soorten;
- Grondgebonden zoogdieren: in het plangebied zelf zijn er geen waarnemingen bekend van kleine marterachtigen. Het is wel mogelijk dat deze voorkomen in het gebied, als ook andere (kleine) zoogdieren (vos, haas, egel en verschillende algemene soorten (spits)muizen). Het plangebied biedt schuilmogelijkheden in de vorm van dichte vegetatie, begroeide oeverwallen, opgeslagen materialen, stronken en takken waar kleine marterachtigen gebruik van kunnen maken. Tijdens het nader onderzoek zijn er waarnemingen gedaan van de (spits)muizen, Bruine rat en de Waterhoen. Verder zijn er geen marterachtigen waargenomen. Daarom worden er geen negatieve effecten verwacht op kleine marterachtigen in het plangebied;

- Vleermuizen: in de omgeving van het plangebied zijn drie soorten vleermuizen waargenomen (gewone dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis). De waarnemingen betroffen foeragerende en langsvliegende exemplaren. Het plangebied is geschikt voor foeragerende vleermuizen. Echter is er geen potentie van verblijfplaatsen door het gebrek aan bebouwing en bomen.

Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich op meer dan 10 kilometer afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid'. Op basis van de afstand, afscherming door groengebieden en stedelijk gebied en de uit te voeren werkzaamheden worden er geen directe negatieve gevolgen verwacht. Er is de mogelijkheid tot een toename in stikstofemissie en depositie; zie § 4.7 Stikstof.

Het planvoornemen hoeft niet getoetst te worden aan de beschermende waarden binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN), aangezien het niet binnen de begrenzing van het NNN ligt. Hetzelfde geldt voor het Bijzonder Provinciaal Landschap.

Conclusie

Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor beschermde flora, amfibieën en vissen. Hoewel er geen verwachtingen zijn voor broedvogels met een jaarrond beschermd nest in het plangebied, kunnen er wel broedvogels voorkomen met een niet-jaarrond beschermd nest. Zo is er een broedende Oeverwaluw aangetroffen. Er dient een alternatieve nestgelegenheid of vervangend leefgebied te worden aangeboden, of buiten het broedseizoen te worden gewerkt. Uit nader onderzoek is gebleken dat er geen kleine marterachtigen voorkomen in het plangebied.

Gezien de aard van de plannen, de reikwijdte daarvan en de locatie van het plangebied ten opzichte van beschermde gebieden is, buiten eventuele indirecte gevolgen door toegenomen stikstofemissie, op voorhand uit te sluiten dat beschermde gebieden onder de Wnb of andere (provinciaal) beschermde of aangewezen gebieden, direct beïnvloed worden door de plannen.

4.7 Stikstof

Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming (Wnb) voorziet in specifieke kaders voor gebieden die op grond van internationale verplichtingen moeten worden beschermd, te weten de Natura 2000-gebieden, bedoeld in de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Vanwege de Wnb zijn projecten vergunningplichtig als ze, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, significante gevolgen voor habitattypen of soorten kunnen hebben in de Natura 2000-gebieden. Er is sprake van significantie als een project de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied in gevaar dreigt te brengen.

In veel Natura 2000-gebieden is door een overbelasting van stikstof (stikstofoxiden en ammoniak) een probleem met de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. Nieuwe ontwikkelingen die een toename van de stikstofdepositie tot gevolg hebben, kunnen hierdoor significante negatieve effecten hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen.

Effecten van een plan op de stikstofdepositie kunnen ontstaan tijdens de gebruiks- en/of realisatiefase van het project. Met het rekenmodel "AERIUS Calculator" kan de stikstofdepositie (mol N/ha/jaar) op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ten gevolge van de ontwikkeling worden berekend. Voor het berekenen van de stikstofdepositie worden in het rekenmodel de emissies van stikstof in de verschillende situaties ingevoerd. Het rekenmodel berekent vervolgens de verspreiding van deze stikstofemissies en de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden op stikstofgevoelige habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van soorten.

Beschouwing

Op 26 september 2023 heeft de minister voor Natuur en Stikstof Schiphol de Wnb-vergunning verleend voor de exploitatie van de luchthaven, voluit het besluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol d.d. 26 september 2023 met kenmerk DGNV / 20307623. De vergunning is verleend voor een jaarlijks aantal van 440.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, klein luchtverkeer (general aviation) en alle met de exploitatie samenhangende grondgebonden activiteiten. Tot het moment waarop het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) luchthaven Schiphol is gewijzigd is bovendien vergunning verleend voor een jaarlijks aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen.

Naast de genoemde luchtgebonden activiteiten (landen, stijgen en taxiën van handels- en general aviation-verkeer) zijn de volgende grondgebonden activiteiten toegestaan, die ook toegestaan zijn op grond van de vigerende omgevingsvergunning milieu voor luchthaven Schiphol. Dit betreft met name:

- Het in gebruik hebben van auxiliary power units (APU): gebruik van een kleine motor in het vliegtuig die het vliegtuig van stroom voorziet en stroom die benodigd is voor andere functies dan voor voortstuwing;
- Proefdraaien: het testdraaien van motoren terwijl een vliegtuig stilstaat en opgesteld staat op één van de proefdraaiplaatsen;
- Platformverkeer: het gebruiken en in werking hebben van alle voertuigen en mobiele werktuigen op en rond het platform;
- Het in gebruik hebben van ground power units (GPU): verrijdbare apparaten die geparkeerde vliegtuigen van stroom voorzien;
- Gasverbruik van de gebouwen;
- Baanonderhoud aan de Polderbaan;
- Andere werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer voor zover onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van Schiphol.

De aantrekkende werking op het wegverkeer, inclusief het verkeer op het luchthaventerrein, is een direct gevolg van de exploitatie van Schiphol. Daarom is dit effect betrokken in de passende beoordeling (PB) en de stikstofberekening in het kader van de Wnb-vergunningaanvraag en wijziging LVB. Uit de stikstofberekening van het projecteffect in het kader van de PB volgt een toename van stikstofdepositie op dertien Natura 2000-gebieden. Met behulp van mitigerende (interne en externe) maatregelen wordt zorggedragen dat de voorgenomen activiteit in geen van de Natura 2000-gebieden leidt tot een toename in stikstofdepositie op locaties waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden. De interne maatregelen zijn:

- Het behalen van 15% reductie van de emissies van het taxiën door middel van éénmotorig 'N-1 taxiën'
- Het behalen van 5% reductie van de emissies van de grondoperatie door verdere elektrificatie en beperking van het APU-gebruik

Daarnaast is met behulp van extern salderen inclusief 30% afoming conform de Beleidsregel extern salderen depositietoename in relevante Natura 2000-gebieden voorkomen, door de depositieveroorzakende activiteiten van de saldogevers (blijvend) te beëindigen.

Gebruiksfasen

Ten aanzien van het gebruik als platform stelt de Wnb-vergunning het volgende onder grondgebonden activiteiten:

"De PB stelt in paragraaf 4.1 van het Hoofdrapport dat significante gevolgen op de instandhoudingsdoelstellingen door grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein uitgesloten kunnen worden. De banen en infrastructuur zijn op minstens 7 km verwijderd van het meest nabije Natura 2000-gebied waardoor verstoring door grondgebonden activiteiten uitgesloten kunnen worden."

Ook volgens deelrapport 3d (Ecologische beoordeling) hebben de grondgebonden handelingen op Schiphol, zeker geen effecten op instandhoudingsdoelstellingen van nabije Natura 2000-gebieden omdat de afstand tot Natura 2000-gebieden te groot is om nog effecten te kunnen veroorzaken.

Aanlegfase

Ten aanzien van de aanlegfase stelt de Wnb-vergunning het volgende:

“Schiphol heeft aangegeven jaarlijks diverse bouwwerkzaamheden uit te voeren die onlosmakelijk zijn verbonden met de exploitatie van Schiphol. De werkzaamheden zijn divers, van het plaatsen van kleine objecten, bijvoorbeeld een bushokje, tot de renovatie van een terminal. De effecten voor de natuur zijn in de aanvraag beoordeeld als onderdeel van de Voorgenomen Activiteit (zie rapport 3b, Emissies en deposities, paragraaf 3.6).”

“Als resultaat van de interne en externe maatregelen, is ook in de situatie met (bouw)werkzaamheden in geen van de Natura 2000-gebieden een toename van stikstofdepositie op locaties waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden. Daarmee kunnen significant negatieve effecten worden uitgesloten. De maximaal toegestane emissie is vastgelegd in de voorschriften in combinatie met een voorafgaande meldingsplicht van de werkzaamheden aan de toezichthouder.”

Specifiek gaat het hier om vergunningvoorschrift 20: “Het is vergunninghouder toegestaan diverse bouwwerkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer uit te voeren, die onlosmakelijk zijn verbonden met de exploitatie van Schiphol. Hiervoor geldt als uitgangspunt dat er maximaal 46 ton/jaar NO_x en 0,71 ton/jaar NH₃ mag worden uitgestoten.”

Dit betreft de reservering voor stikstofruimte ten behoeve van projecten. Daarbij dient wel aangetoond te worden op welke wijze de stikstofruimte wordt gebruikt. Het blijft dus noodzakelijk door middel van een AERIUS-berekening vast te stellen wat het projecteffect is, waarbij een depositietoename verrekend kan worden met de stikstofruimte die in de Wnb-vergunning is opgenomen.

Aan dit voorschrift is de verplichting verbonden om de werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer, inclusief de daarmee gepaard gaande stikstofemissie, vier weken voorafgaand aan de uitvoering te melden aan de toezichthouder, het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (voorschrift 27).

In **Bijlage 5** is de rapportage van het onderzoek stikstofdepositie opgenomen inclusief AERIUS-berekening. Uit de rekenresultaten zoals weergegeven in bijlage 1 van het rapport, volgt dat vanwege de aanlegwerkzaamheden van het Uniform platform fase 3 sprake is van een depositiebijdrage van 0,01 mol H/ha/jar ter plaatse van ca. 416,38 ha in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid en ca. 0,07 ha in het Natura 2000-gebied Polder Westzaan. In totaal is sprake van 21,4 kg/jaar emissie NH₃ en 729,5 kg/jaar emissie NO_x in het (reken)jaar van aanleg 2024. Met verwijzing naar vergunningvoorschriften 20 en 27 uit de Wnb-vergunning zal melding worden gedaan bij LNV dat voor de aanleg van Uniform-3 gebruik wordt gemaakt van de stikstofruimte voor projecten uit de Wnb-vergunning.

Conclusie

Met verwijzing naar de Wnb-vergunning (voluit het besluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol d.d. 26 september 2023 met kenmerk DGNV / 20307623) en de in het kader van die vergunning uitgevoerde stikstofonderzoeken leidt dit project in de gebruiksfase niet tot een toename van stikstofuitstoot op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. De aanlegwerkzaamheden leiden wel tot stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Daarom wordt aanspraak gemaakt op de stikstofruimte voor projecten (bouwwerkzaamheden die onlosmakelijk verbonden zijn met de exploitatie van Schiphol). Separaat aan deze vergunningaanvraag wordt melding gedaan bij de toezichthouder van LNV (uiterlijk 4 weken voor aanvang

van de werkzaamheden), zodat het stikstofsaldo geactualiseerd kan worden. In totaal is sprake van 21,4 kg/jaar emissie NH₃ en 729,5 kg/jaar emissie NO_x in het (reken)jaar van aanleg 2024.

Hiermee vormt dit onderdeel geen belemmering voor het planvoornemen.

4.8 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het wettelijke kader voor externe veiligheid bestaat uit verschillende besluiten en regelingen. Deze besluiten regelen aan welke milieukwaliteitseisen met betrekking tot externe veiligheid moet worden voldaan. De volgende besluiten zijn van toepassing op onderzoek in het kader van externe veiligheid:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi): Inrichtingen met gevaarlijke stoffen;
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt): Spoorwegen, autowegen, vaarroutes met transport van gevaarlijke stoffen;
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb): Hogedruk aardgasleidingen.

Beschouwing

De uitbreiding van het Uniform platform vormt een aanvulling op het bestaande gebruik van het platform. Hoofdzakelijk gaat het hier om het tijdelijk parkeren van vliegtuigen, zonder dat er passagiers in de vliegtuigen zitten. Tussen de vliegtuigen (Schiphol airside) en eventuele kwetsbare objecten of personen (Schiphol landside) wordt door middel van zonering al rekening gehouden met veiligheidsafstanden. Formeel valt een vliegtuig als vervoermiddel ook niet onder het kader van externe veiligheid, maar onder de Wet luchtvaart. In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) luchthaven Schiphol zijn de normen en grenswaarden vastgelegd voor geluidbelasting, emissies en externe veiligheid (artikel 4.1.1). Het plangebied bevindt zich ook niet in het invloedgebied van andere bronnen.

Conclusie

De voorgenomen uitbreiding omvat geen externe veiligheidsaspecten en deze zijn daarmee niet van toepassing.

4.9 Bedrijven en milieuzonering

Wettelijke kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet bij een nieuw initiatief rekening worden gehouden met de belangen van gevestigde bedrijven en met een goed woon- en leefklimaat van de omgeving. Door middel van milieuzonering wordt voldoende ruimtelijke scheiding aangebracht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009). Hierin zijn afstanden opgenomen voor verschillende vormen van hinder, zoals geur, stof, geluid en gevaar.

Beschouwing

Het planvoornemen omvat een uitbreiding van het Uniform-platform binnen het luchthavengebied. Deze verandering heeft geen invloed op de afstand tussen de inrichting SNBV (Schiphol Nederland B.V.) en gevoelige functies in de omgeving. Door middel van het uitvoeren van verschillende onderzoeken naar onder andere geluid en stikstof is aangetoond dat dit project als onderdeel van de gehele operatie van Schiphol geen significante bijdrage levert aan eventuele milieuoverlast ten opzichte van gevoelige functies, in vergelijking met de huidige situatie. Dit geldt zowel voor de burgerwoningen aan de Sloterweg als voor eventuele nieuwe bedrijvigheid op de te ontwikkelen bedrijfslocatie Lijndenhof in Badhoevedorp-Zuid.

Conclusie

Vanuit het aspect van Bedrijven en milieuzonering is er geen belemmering voor de uitbreiding van het Uniform-platform.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

In de Erfgoedwet (2015) is bepaald dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dit verband dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan - indien nodig - een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen. In het kader van de modernisering van de Monumentenwet tot de Erfgoedwet is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen dat in een bestemmingsplan niet alleen een beschrijving moet staan op welke wijze rekening gehouden wordt met aanwezige of te verwachten monumenten in de grond (archeologie), maar ook met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Beschouwing

In het projectgebied, of in directe omgeving daarvan, bevinden zich geen monumenten of beeldbepalende objecten van (middel)hoge cultuurhistorische waarde. Ook bevindt het gebied zich niet in een beschermde stads- of dorpsgezicht. In het bestemmingsplan is (dan ook) geen dubbelbestemming met archeologische waarde opgenomen.

Conclusie

Er bevinden zich geen archeologische en/of cultuurhistorische waarden binnen het plangebied. Deze aspecten vormen geen belemmering voor het planvoornemen.

4.11 Ontploffbare oorlogsresten

In de Nederlandse bodem zitten nog veel ontplofbare oorlogsresten (voorheen: conventionele explosieven of niet-gesprongen explosieven) uit de Tweede Wereldoorlog. Bij het opsporen en ruimen van ontplofbare oorlogsresten (hierna: OO) vormt de openbare orde en veiligheid het bepalende uitgangspunt. De burgemeester is op grond van artikel 172 van de Gemeentewet belast met de handhaving daarvan. De beslissing om in een concrete situatie al dan niet over te gaan tot het opsporen en ruimen van OO is dus de bevoegdheid van de burgemeester. In een OO-verdacht gebied is de grondroerende partij verplicht een explosievenonderzoek uit te voeren in het kader van een 'veilige werkomgeving en veiligheid voor derden en de omgeving. Dit volgt direct uit de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) en onderliggende wet- en regelgeving, waarin regels staan over de omgang met ontplofbare oorlogsresten. Het Arbobesluit, artikel 4.10, lid 2 spreekt over het risico van de mogelijke aanwezigheid OO te inventariseren en te evalueren door oriënterend onderzoek vóór aanvang van de werkzaamheden. De toelichting daarop geeft aan dat "het oriënterend onderzoek een "quick scan" betreft waarmee, bijvoorbeeld bij de betreffende gemeente of op de bommenkaart, na wordt gegaan of er in dat gebied oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden". Vaak wordt hiervoor ook een bodembelastingskaart gebruikt.

Beschouwing

Bij alle aangemelde projecten wordt het digitale systeem van Schiphol met ontplofbare oorlogsresten (OO) geraadpleegd. Als OO worden verwacht, zal onderzoek worden uitgevoerd en zullen deze indien noodzakelijk worden verwijderd. De beoogde activiteiten zullen pas worden gestart als de locatie is vrijgegeven. Schiphol heeft hiervoor een convenant met de gemeente Haarlemmermeer. Schiphol laat de onderzoeken naar de aanwezigheid van OO uit de Tweede Wereldoorlog op bij hun in eigendom zijnde

gebieden zelf uitvoeren en rapporteert vervolgens aan de gemeente. In de gebieden binnen de gemeente die buiten de luchthaven liggen, komen de onderzoeken voor rekening van de gemeente.

Conclusie

Het aspect ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.12 Kabels en leidingen

In een ruimtelijk plan dienen planologisch relevante leidingen te worden opgenomen. Deze kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik in de omgeving. Planologisch relevant zijn hoofdnutsvoorzieningen, zoals waterleidingen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen, afvalwaterleidingen, en dergelijke. Indien dergelijke leidingen in het plangebied voorkomen zullen deze als zodanig bestemd moeten worden, inclusief de afstand die vrijgehouden moet worden van bebouwing ter bescherming van de leiding.

Beschouwing

Bij de inrichting van het plangebied wordt rekening gehouden met de aanwezige kabels, leidingen en verbindingen. Deze worden waar nodig ruimtelijk ingepast. Derhalve vormen de aanwezige kabels, leidingen en verbindingen binnen het plangebied geen belemmering.

Conclusie

Er worden met deze vergunningaanvraag geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een probleem opleveren met betrekking tot de veiligheid van de diverse kabels en leidingen.

4.13 m.e.r.-beoordeling

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is vastgelegd wanneer voor welke activiteiten een verplichting geldt tot het maken van een (project-)MER (onderdeel C) en is aangegeven in welke situaties voor welke activiteiten een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht geldt (onderdeel D). Met terugwerkende kracht bestaat per 16 mei 2017 met de Wet implementatie herziene m.e.r.-richtlijn, ook beneden de drempel van onderdeel D een m.e.r.-beoordelingsplicht. Een m.e.r.-beoordeling gaat na of er (ter beoordeling door het bevoegd gezag) een aanleiding is voor het opstellen van een MER.

Het in gebruik nemen van het Uniform platform voor vliegtuigopstelplaatsen staat als activiteit niet genoemd in onderdeel C of D van de Bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. Op grond hiervan hoeft geen MER opgesteld te worden en is geen m.e.r.-beoordelingsbesluit nodig.

Op basis van de in dit hoofdstuk behandelde milieueffecten is bovendien aangetoond dat het initiatief milieutechnisch inpasbaar is en er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van het voorgenomen gebruik als platform.

5 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht (Bor) is het verplicht om bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning overleg te voeren met het Rijk, de provincie en het waterschap. Dit overleg is vormvrij en de betreffende instanties kunnen ook aangeven wanneer overleg niet nodig is.

Burgers en maatschappelijke instanties worden tijdens de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbesluit gedurende 6 weken in de gelegenheid gesteld hun zienswijze kenbaar te maken.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Initiatiefnemer Schiphol neemt alle kosten voor het project en de procedure voor eigen rekening. Het plan is daarmee economisch uitvoerbaar.

6 Conclusie

Om de huidige trend waarbij luchtvaartmaatschappijen overstappen naar grotere vliegtuigtoestellen te accommoderen, dient Schiphol meer parkeergelegenheid te creëren voor WABO-toestellen. Deze ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de passagiersafhandeling op Schiphol, het milieu en nabijgelegen woongebieden.

De uitbreiding van het Uniform platform is in strijd met het vigerende bestemmingsplan Schiphol. Om het planvoornemen mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Met onderhavige ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat:

- het beoogde gebruik past in het vigerende beleidskader;
- het beoogde gebruik niet leidt tot onomkeerbare milieu- en omgevingseffecten;
- het beoogde gebruik en de afwijking van het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is;
- het beoogde gebruik niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Het plan ter zake het afwijken van het bestemmingsplan voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zodat geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling van de uitbreiding van het Uniform-platform en daarmee de afwijking van de huidige gebruiksmogelijkheden in het plangebied aanvaardbaar is.

Bijlage 1 Bodemkundige Verklaring

Bijlage 2 Geluidonderzoek

Bijlage 3 Quickscan Wnb

Bijlage 4 Nader onderzoek kleine marterachtigen

Bijlage 5 Onderzoek stikstofdepositie